

Commission sur le transport
et
les travaux publics

Examen public

Véhicules en libre-service (VLS) :
une nouvelle offre de mobilité à encadrer

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal
le 24 novembre 2014

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

LA COMMISSION :

PRÉSIDENTE

*M. Michel Bissonnet
Maire
Arrondissement de Saint-Léonard*

VICE-PRÉSIDENTE

*M. Alex Norris
Conseiller de la Ville
Arrondissement Le Plateau–Mont-
Royal*

MEMBRES

*M. Maurice Cohen
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Laurent*

*Mme Suzanne Décarie
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies – Pointe-aux-Trembles*

*Mme Mary Deros
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Villeray – Saint-
Michel – Parc-Extension*

*M. Pierre L'Heureux
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Verdun*

*Mme Monica Ricourt
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Montréal-Nord*

*M. Craig Sauvé
Conseiller de la Ville
Arrondissement Le Sud-Ouest*

*M. Steve Shanahan
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Ville-Marie*

Montréal, le 24 novembre 2014

Monsieur Frantz Benjamin
Président du conseil municipal
Hôtel de Ville de Montréal

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations de la commission à la suite de l'examen public portant sur les véhicules en libre-service (VLS) : une nouvelle offre de mobilité à encadrer.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

« original signé »

Michel Bissonnet

La secrétaire recherchiste,

« original signé »

Diane Côté

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1. LE PROCESSUS D'ÉTUDE	5
2. LES VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE (VLS) : UNE NOUVELLE FORME DE MOBILITÉ	6
2.1 LES ACTIVITÉS RÉALISÉES EN 2013	6
2.2 LE CONTEXTE	6
2.2.1 L'OFFRE DE VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE (VLS) ACTUELLE	9
2.2.2 L'OFFRE ACTUELLE D'AUTOPARTAGE TRADITIONNEL	10
2.3 LE CONSTAT	10
2.4 LES OBJECTIFS VISÉS PAR L'IMPLANTATION DES VLS	11
2.5 LE POSITIONNEMENT DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS	11
3. LES ENJEUX GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS	12
4. LE RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION DE 2013 DRESSÉ PAR CONVERCITÉ	13
4.1. LA PERTINENCE DU PROJET	13
4.2 LA GESTION DU STATIONNEMENT	13
4.3 LA RESPONSABILITÉ DU STATIONNEMENT	13
4.4 LES PARTENARIATS POSSIBLES	14
4.5 L'ÉLECTRIFICATION DE LA FLOTTE	14
5. LES PISTES DE RÉFLEXION	15
6. L'ANALYSE DES MÉMOIRES	16
CONCLUSION	23
LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION.....	24
ANNEXE I	
<i>LISTE DES PERSONNES RESSOURCES ET DES INTERVENANTS.....</i>	<i>27</i>
ANNEXE II	
<i>RÉSOLUTION DU CONSEIL MUNICIPAL (CM14 0049)</i>	<i>29</i>

INTRODUCTION

Conformément au programme d'activité des commissions permanentes pour l'année 2014¹, la Commission sur le transport et les travaux publics a procédé à un examen public ayant pour objet les véhicules en libre-service (VLS) : une nouvelle offre de mobilité à encadrer.

La commission a été mandatée par résolution du conseil municipal (CM14 0049) de mener une consultation publique pour analyser le rapport de consultation, tenue au mois de juin 2013, sur le projet de véhicules en libre-service (VSL), volet municipal, et de formuler les recommandations menant, s'il y a lieu, à l'adoption d'une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les VLS. Les représentants de la Direction des transports du Service des infrastructures, de la voirie et des transports ont dressé un portrait des enjeux associés à ce nouveau service qui s'inscrit dans une perspective de complémentarité avec les autres modes de transport durables (BIXI, transport en commun, taxi, covoiturage, location de véhicules et les modes actifs comme la marche et le vélo). Cette nouvelle forme d'autopartage chemine dans le sens des orientations de la Ville de Montréal inscrites au Plan de transport qui ont pour objectifs de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile et d'améliorer la qualité de vie. La consultation publique du mois de juin 2013, dont le rapport a été produit par la firme Convercité, a fait ressortir les enjeux possibles pour les citoyens, les organismes en transport en commun et pour la Ville. Finalement, la Direction des transports a proposé des pistes de réflexion sur lesquelles les citoyens et les organismes étaient appelés à se prononcer afin de mieux encadrer cette nouvelle offre de transport au plus grand bénéfice des citoyens.

La commission remercie chaleureusement tous les intervenants et les participants qui ont contribué à l'étude publique pour la spécificité de leurs commentaires et leurs propositions.

Au nom de tous les membres, le président assure sa gratitude vis-à-vis le responsable du dossier du transport au comité exécutif, M. Aref Salem, et les représentants du Service des infrastructures, de la voirie et des transports. Il les remercie.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal, le présent document de même que tous les documents déposés en lien avec cet examen public peuvent être consultés sur la page Internet des commissions à l'adresse : ville.montreal.qc.ca/commissions, ainsi qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

¹ Résolutions CM14 0299 et CG14 0158.

1. LE PROCESSUS D'ÉTUDE

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue de l'examen public sur les VLS, un avis a été diffusé dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone, le 28 août 2014, soit 14 jours précédant la tenue de l'assemblée publique. Cet avis, également affiché dans les hôtels de ville, les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et diffusé sur le site Internet des commissions du conseil, précisait les dates des séances des assemblées publiques de la commission ainsi que les modalités de participation du public. Un communiqué de presse a été transmis aux médias nationaux pour annoncer la tenue de cette consultation. De plus, l'ensemble des maires d'arrondissement, des conseillers de la Ville et d'arrondissement, des directeurs d'arrondissement, des secrétaires d'arrondissement, des directeurs de services municipaux ainsi que les maires et les directeurs généraux des villes liées ont également été invités à participer aux assemblées. Aussi, une invitation a été expédiée par courrier électronique à plusieurs individus et organismes reliés à cet objet d'étude ou susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, l'annonce de cet examen public a aussi été diffusée sur les médias sociaux, Facebook et Twitter à quelques reprises.

Les séances publiques ont eu lieu :

- le 11 septembre 2014 à la salle du conseil de l'hôtel de ville,
- le 2 octobre 2014 à la salle 202 de l'Édifige Lucien-Saulnier situé au 155, rue Notre-Dame Est,
- le 5 novembre 2014 à la salle du conseil de l'hôtel de ville.

Le représentant du dossier du transport au comité exécutif, M. Aref Salem, était présent lors des séances. Précisons qu'une trentaine de citoyens ou de représentants d'organismes étaient présents dans la salle lors de la présentation du dossier le 11 septembre, tandis que cinquante personnes assistaient à la soirée d'audition des mémoires le 2 octobre. Plusieurs d'entre eux se sont prononcés sur les enjeux, les opportunités ou les difficultés rencontrés pour instaurer les véhicules en libre-service (VLS), ce nouveau mode de transport à Montréal, car le phénomène s'est récemment développé dans le monde. Au terme de l'examen public, 19 mémoires ont été présentés ou déposés à la commission dont la majorité contenait des recommandations spécifiques sur le déploiement d'un tel service ou encore sur son encadrement.

Afin de préparer les assemblées publiques, analyser les interventions et formuler les recommandations, les membres se sont réunis à trois reprises. Tout au long du processus, la commission a pu compter sur l'expertise et le soutien des personnes ressources de la Direction des transports, Mme Isabelle Morin, M. Jean Bertrand et spécifiquement M. Luc Couillard, qui ont pu apporter les précisions nécessaires au moment opportun.

Prendre note que l'objet à l'étude concernait un volet municipal et que les représentants des villes liées se sont abstenus de participer aux travaux de cette commission.

2. LES VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE (VLS) : UNE NOUVELLE FORME DE MOBILITÉ

Désireuse de bien comprendre les enjeux reliés aux nouveaux modes de transport, la Ville de Montréal, par l'entremise de sa Direction des transports, voulait donner l'opportunité aux citoyens et aux organismes de se prononcer sur cette nouvelle forme de mobilité qu'est le VLS et s'assurer que ce nouveau mode s'inscrive conformément aux orientations de son Plan de transport adopté en 2008.

2.1 LES ACTIVITÉS RÉALISÉES EN 2013

En préparation à la consultation publique qui s'est tenue à l'été 2013, les représentants de la Direction des transports ont procédé à des rencontres individuelles avec différents intervenants intéressés par le sujet :

- les arrondissements,
- la Société de transport de Montréal (STM),
- l'industrie du taxi,
- la Société en commandite Stationnement de Montréal,
- la Société vélos en libre-service,
- car2go,
- Communauto inc.

En complément à ces rencontres, un sondage a été mis en ligne sur ce nouveau service qu'est le VLS et 42 personnes ont émis leurs commentaires. La soirée de consultation a eu lieu le 12 juin 2013 et un rapport a été produit par l'agence de valorisation urbaine Convercité, rapport utilisé comme point de départ et de référence à la consultation publique de cette commission en 2014.

2.2 LE CONTEXTE

Le concept des véhicules en libre-service a vu le jour il y a six ans en Europe et depuis près de deux ans à Montréal. Il se distingue toutefois des services d'autopartage de la façon suivante :

- 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) 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 en public lors de la première séance², 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).

Villes	Total	# Opérateurs	Libre-service intégral	Libre-service avec station	Essence	Électrique	Opérateurs
Paris	2500	1		2500		2500	Autolib - Bolloré
Berlin	2440	3	1200	1240	2090	350	car2go - Daimler / Drive Now - BMW / Multycity - Citroën
Milan	1330	3	1330		1330		car2go - Daimler / Enjoy - ENI / Twist
Hamburg	1150	2	700	450	1150		car2go - Daimler / Drive Now - BMW
Rome	1000	2	1000		1000		car2go - Daimler / Enjoy - ENI
Munich	710	2	300	410	710		car2go - Daimler / Drive Now - BMW
Vancouver	700	1	700		700		car2go - Daimler
Cologne	700	2	350	350	700		car2go - Daimler / Drive Now - BMW
Vienna	600	1	600				car2go - Daimler
Düsseldorf	550	2	300	250	550		car2go - Daimler / Drive Now - BMW
Seattle	500	1	500		500		car2go - Daimler
Montréal	480	2	480		350	25 EV + 105 Hybrides	car2go - Daimler / Auto-mobile - Communauto
Washington, D.C.	400	1	400		400		car2go - Daimler
Calgary	400	1	400		400		car2go - Daimler
Toronto	375	1	375		375		car2go - Daimler
South Bay, Los Angeles	350	1	350		350		car2go - Daimler
Ulm	300	1	300		300		car2go - Daimler
Stuttgart	300	1	300			300	car2go - Daimler
San Diego	300	1	300			300	car2go - Daimler
Portland, Oregon	300	1	300		300		car2go - Daimler
Minneapolis	300	1	300		300		car2go - Daimler
Denver	300	1	300		300		car2go - Daimler
Austin	300	1	300		300		car2go - Daimler
Amsterdam	300	1	300			300	car2go - Daimler
Lyon	250	1		250		250	Bluely - Bolloré
Columbus	250	1	250		250		car2go - Daimler
Miami	240	1	240		240		car2go - Daimler
Florence	200	1	200		200		car2go - Daimler
Bordeaux	90	1		90		90	Bluecub - Bolloré
San Francisco	70	1		70		70	Drive Now - BMW
Saint Quentin	50	1	50			50	Twizy Way - Renault
TOTAL			12 125	5 610	12 900	4 235	17 135
			68%	32%	75%	25%	

Tableau 1 – Source : Polytechnique Montréal

² Ville de Montréal. Direction des transports. **Véhicules en libre-service (VLS)**; présentation devant la Commission sur le transport et les travaux publics, le 11 septembre 2014; 48 p.

Dans le même ordre d'idée, le tableau qui suit 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 des villes mentionnées.

Ville	# de véhicules électriques	# de bornes	Localisation des bornes	Bornes payées par	Utilisé par	Commentaires
Montreal	25 VÉ + 105 hybrides	30	privé	privé	privé	
Paris	2500	5000	voirie	ville	privé + 250 disponibles au public	
Berlin	350 car2go + 350 multicity Citroën		privé	privé	privé	
Amsterdam	300	2000 (2015)	voirie	ville	250 public	18 réservées à car2go
San Diego	300	200	privé	privé	public	car2go paie l'utilisation mais n'aurait pas investi pour installer
Stuttgart	500	300	voirie et hors-rue	ville et fournisseur d'énergie	privé	
Lyon	130	250	voirie et hors-rue	Bolloré (en échange gratuité espaces pour 10 ans)	Bolloré et public	
Bordeaux	90	200	voirie et hors-rue	Bolloré (en échange gratuité espaces pour 10 ans)	Bolloré et public	
San Francisco	70		privé	privé		
TOTAL	3915					

Tableau 2 - Source : Polytechnique Montréal et différents sites Internet

Lors de l'adoption du Plan de transport de la Ville de Montréal en 2008, l'idée des véhicules en libre-service n'existait pas. Néanmoins, la vision de la Ville consiste à :

« 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. »³

La Ville reconnaît, pour être en cohérence avec la vision du plan adopté, qu'elle doit favoriser le développement des usages collectifs de transport et que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage, l'autopartage et le

³ Ville de Montréal. Service des infrastructures, transport et environnement. Direction des transports. **Plan de transport 2008**, p.39.





taxi, inscrites dans le chantier numéro 6 du Plan de transport de Montréal, « *permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie* »⁴ des citoyens. En outre, plusieurs interventions éventuelles sont contenues au Plan de transport afin d'adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable, notamment aux usagers collectifs de voiture : 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.

Le processus de consultation publique mise en place par la commission vise à auditionner les citoyens et les organismes sur les interventions proposées, dont certaines se sont déjà concrétisées dans des arrondissements.

2.2.1 L'offre de véhicules en libre-service (VLS) actuelle

Avant la tenue de la consultation publique de 2013, deux entreprises privées avaient manifesté de l'intérêt pour développer un système de VLS. Ces projets ont vu le jour : 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, l'offre actuelle de services pour ces deux entreprises se résume comme suit :

ENTREPRISE	 	 
Description	Filiale de Communauto inc. 5 villes (Canada et Europe) pour l'autopartage 1 200 véhicules en autopartage / 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
Tarification	<ul style="list-style-type: none"> • Abonnement : 0 \$ • La minute : 0,38 \$ • L'heure : 12 \$ • La journée : 50 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Abonnement : 35 \$ • La minute : 0,38 \$ • L'heure : 13,99 \$ • La journée : 72,99 \$
Territoire desservi	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce • Le Plateau Mont-Royal • Rosemont – La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Verdun (sans droit de stationner dans les zones SRRR) 	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce • Le Plateau Mont-Royal • Rosemont – La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Ville-Marie (dans des stationnements privés)

⁴ Idem, p. 220.

Voici comment quatre des arrondissements précédemment nommés ont mis sur pied des projets pilotes, sous la coordination de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Celui-ci émet une vignette universelle pour les territoires couverts et partage les bénéfices avec les arrondissements qui ont adopté une ordonnance permettant aux véhicules munis de celle-ci de stationner dans les zones de stationnements réservés sur rue (SRRR) de leur territoire. Vendues à 1 000\$ (vignette 403) et à 1 300\$ (vignette 103)⁵, donc plus dispendieuses que les SRRR, ces vignettes sont une source de revenus pour les arrondissements. Même s'il y a perte de certains espaces de stationnement et une diminution des espaces disponibles pour le SRRR, BIXI, Communauto ou car2go dont se plaignent parfois les résidents, de manière générale, dans ces arrondissements, on remarque que les ménages utilisent de moins en moins leurs voitures privées.

Par ailleurs, un mode d'utilisation commun aux deux compagnies est constant dans l'offre VLS :

- L'essence, les assurances et le stationnement sont inclus;
- Les véhicules sont disponibles tous les jours et à toutes les heures;
- Aucune réservation n'est requise (possibilité de réserver pour 5 minutes, le temps de se rendre au véhicule);
- La localisation du véhicule le plus proche et la réservation sur Internet (application WEB) ou par téléphone;
- L'accès au véhicule par carte magnétique (carte Opus pour Auto-Mobile);
- Les arrêts intermédiaires possibles durant l'utilisation moyennant tarification;
- La remise du véhicule dans le territoire desservi par l'entreprise dans les arrondissements qui offrent le service.

2.2.2 L'offre actuelle d'autopartage traditionnel

Communauto



En ce qui concerne l'autopartage traditionnel, 17 arrondissements sur 19 offrent le service Communauto sur le territoire de la Ville de Montréal, excepté les arrondissements de L'Île Bizard – Sainte-Geneviève et de Pierrefonds-Roxboro.

2.3 LE CONSTAT

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 toutefois 71 % vers l'hyper-centre-ville. Au sujet des habitudes de déplacements et des nouvelles mobilités, 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, 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.

Montréal n'échappe pas à ce courant mondial d'offre de services d'autopartage, incluant les VLS, et la faisabilité des projets devra être évaluée à la lumière de données probantes fournies par les

⁵ Ville de Montréal. **Règlement sur les tarifs de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal – Exercice financier 2014**, art. 48; (Règlement 2013-13).

entreprises installées à Montréal. Également, une analyse basée sur une documentation des expériences vécues dans les autres villes est réclamée par les membres de la commission.

2.4 LES OBJECTIFS VISÉS PAR L'IMPLANTATION DES VLS

L'expérience démontre que l'implantation des VLS fait appel à plusieurs objectifs. Les représentants de la Direction des transports les traduisent ainsi :

- Les objectifs économiques :
 - o Une diminution de la motorisation des ménages,
 - o Une diminution de la ponction sur le budget des ménages montréalais.

- Les objectifs sociaux :
 - o Un accroissement de l'offre de mobilité du cocktail transport,
 - o Une optimisation de l'utilisation de l'automobile.

- Les objectifs environnementaux :
 - o Une réduction de l'empreinte écologique de l'automobile,
 - o Une réduction des émissions de GES et de polluants.

S'adaptant au contexte de chaque ville, les systèmes de VLS ont vu le jour grâce à l'implication d'acteurs privés à qui on a laissé une certaine autonomie.

2.5 LE POSITIONNEMENT DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

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'Union internationale des transports publics (UITP) cité lors de la présentation, « 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, les chercheurs de Polytechnique Montréal qui suivent l'évolution de l'autopartage traditionnel depuis sept ans estiment que celui-ci contribue à freiner la motorisation des ménages. Leur étude, rendue publique au mois d'août 2012, à partir des résultats observés chez les abonnés de Communauto, révèle que : 1) Les abonnés de l'autopartage se déplacent quatre fois moins en voiture que leurs voisins possédant une voiture; 2) Les couples sans enfants abonnés à Communauto utilisent les transports en commun pour 49 % de leurs déplacements; 3) Jusqu'à 41 % des abonnés utilisent les modes actifs versus 18 % chez ceux qui ont une voiture et 10 % chez ceux qui en ont deux; 4) 53 % des abonnés de Communauto font un usage limité de la voiture (2 fois ou moins/mois); 5) Seulement 12 % des abonnés possèdent une voiture. Les chercheurs, Catherine Morency, Martin Trépanier et Grzegorz Wielinski demeurent néanmoins prudents concernant l'impact de l'implantation du système en libre-service, notamment sur le transport en commun et le taxi à Montréal.

Polytechnique Montréal poursuit ses recherches sur ce sujet et la Direction des transports demeure en contact constant avec l'école. Les membres de la commission sont curieux de connaître une mise à jour de cette étude et ont invité les chercheurs à déposer un mémoire. Celui-ci a été présenté lors de la séance du 2 octobre.

2.5.1 Le marché du VLS

La croissance des transports en commun et des modes alternatifs à l'automobile requiert le développement de nouveaux produits. Par ailleurs, il est trop tôt pour se prononcer sur un résultat tangible de réduction du taux de motorisation et de l'utilisation de l'automobile, ce nouveau mode de transport étant trop récent, ont indiqué les présentateurs.

Au sujet de cette affirmation, des études et des données concrètes sur la réduction de l'utilisation de l'automobile par la croissance des modes alternatifs de transport sont demandées, car, selon les connaissances de membres de la commission, les jeunes ont moins d'intérêt à posséder un véhicule et des études européennes révèlent, qu'à moyen et à plus long terme, la présence de cette offre diminue l'utilisation de l'automobile. L'avènement des VLS étant propulsé par des entreprises privées qui acceptent de participer à l'effort collectif, il est parfois difficile d'obtenir des données sur l'implantation et l'utilisation des véhicules par les opérateurs de ce mode de transport.

2.5.2 Les modèles d'affaires

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

Dans le modèle des VLS privés, les villes ne sont pas impliquées directement, mais des places de stationnement sont nécessaires afin de garantir leur utilisation spontanée et efficace. Les villes ont peu d'emprise sur les décisions et ne prennent pas de risque financier. Il peut être parfois compliqué d'assurer une offre et une promotion complémentaires à l'égard des autres modes de transport (collectif, actif, taxi, vélo, etc.).

Le cas d'Autolib' à Paris, modèle public avec gestion déléguée, instaure d'autres cas de figures. L'investissement de la ville se chiffre à 40 millions d'euros (50 000 € par station comprenant quatre bornes Autolib' avec un tarif de location de 700 € par véhicule par année) et la compagnie Bolloré est responsable du déficit d'exploitation jusqu'à une somme de 60 millions d'euros. Paris a développé la « Bluecar » : 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'autre part, des villes telles que Lyon et Bordeaux ont adopté d'autres modèles d'affaires avec Bolloré.

3. 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 (Société de transport de Montréal, 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 dans les zones élargies, la gratuité du stationnement sur rue pour les usagers où bien celle 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.

4. LE RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION DE 2013 DRESSÉ PAR CONVERCITÉ

Cinq questions ont été posées aux intervenants, aux partenaires et aux citoyens, lors de la consultation menée au printemps 2013, lesquelles portaient sur la pertinence du projet, la gestion du stationnement, la responsabilité du stationnement, les partenariats possibles et l'électrification de la flotte. En assemblée publique, les représentants de la Direction des transports ont résumé celles-ci.

4.1. LA PERTINENCE DU PROJET

<i>Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)</i>	La SCSM indique que le service ne permet pas de maximiser la rotation des véhicules et préconise la mise en place d'un projet pilote.
<i>Société de transport de Montréal (STM)</i>	Les VLS devraient être localisés en fin de ligne, être compatibles avec le système OPUS et favoriser l'utilisation de véhicules électriques.
<i>Industrie du Taxi</i>	L'industrie s'oppose aux VLS à cause de l'aspect prématuré du projet, du manque de connaissance et de données probantes, du moment qui serait mal choisi étant donné la précarité de l'industrie et de la concurrence directe.
<i>Représentants des arrondissements</i>	Ceux-ci expriment le besoin de démontrer qu'ils réduisent l'utilisation de l'automobile personnelle. Ils suggèrent une desserte pour les extrémités de l'île et considèrent qu'un choix doit être fait concernant le mode de gouvernance.

4.2 LA GESTION DU STATIONNEMENT

<i>Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)</i>	La SCSM évalue un risque d'encombrement du domaine public, en particulier au centre-ville, si les véhicules restent stationnés trop longtemps.
<i>Société de vélo en libre - service (BIXI)</i>	La société indique que les compagnies de VLS devraient payer un coût qui reflète l'utilisation des espaces tarifés qu'ils occupent.
<i>Industrie du Taxi</i>	L'industrie dénonce le retrait de postes d'attente de taxi au profit de stations BIXI et souhaite que cette façon de faire ne se répète pas avec les VLS.
<i>Représentants des arrondissements</i>	Les représentants proposent de trouver un terrain d'entente qui impliquerait l'émission de vignettes avec une compensation monétaire. De plus, la répartition des redevances doit être équitable entre les arrondissements et refléter leur tarification sur rue de même que le coût des vignettes de stationnement réservé aux résidents sur rue (SRRR).

4.3 LA RESPONSABILITÉ DU STATIONNEMENT

<i>Représentants des arrondissements</i>	On évoque l'importance d'une gestion uniformisée du stationnement pour assurer une cohésion entre les arrondissements concernés et une redistribution des redevances suite à l'émission d'une vignette universelle.
--	---

4.4 LES PARTENARIATS POSSIBLES

<i>Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)</i>	Une entente pourrait être conclue entre les compagnies de VLS et la Ville concernant le stationnement tarifé. Par contre, la question des redevances doit être peaufinée et ajustée en fonction des arrondissements concernés.
<i>Société de transport de Montréal (STM)</i>	La STM mentionne l'importance de créer un lien entre les services existants de façon à accroître l'avantage compétitif des transports collectifs relativement à l'achat d'un véhicule privé et l'intérêt d'établir une tarification unique pour l'ensemble du cocktail transport.
<i>Industrie du Taxi</i>	Taxi Diamond fait valoir que les partenariats étaient bel et bien possibles avec un service de VLS, mais s'est néanmoins prononcé contre. Taxi Diamond a ajouté qu'il percevait le projet pilote comme une opportunité à saisir et désire en connaître davantage sur les effets négatifs et les retombées possibles des VLS sur l'industrie du taxi.
<i>Représentants des arrondissements</i>	On soulève la pertinence d'utiliser la carte OPUS pour le paiement et l'accès aux VLS et de développer les partenariats nécessaires entre les différents acteurs de la mobilité, dont les entreprises de VLS qui constituent un autre moyen d'aller chercher une nouvelle clientèle.

4.5 L'ÉLECTRIFICATION DE LA FLOTTE

<i>Société de transport de Montréal (STM) et industrie du taxi</i>	La STM et l'industrie du taxi soutiennent que la Ville devrait favoriser l'utilisation de véhicules électriques par souci de réduction des gaz à effet de serre (GES).
<i>Représentants des arrondissements</i>	Ils font valoir, étant donné qu'aucune donnée n'existe sur la diminution possible du taux de possession de voitures, que l'électrification est d'autant plus souhaitable pour diminuer l'empreinte écologique du projet. Ils soulignent une perte de la valeur du projet si les véhicules n'étaient pas électrifiés.

D'autres commentaires et opinions ont aussi été exprimés lors de cette consultation en 2013 et les intervenants les récapitulent comme suit :

Les représentants de l'industrie du taxi estiment que :

- L'ajout des VLS au parc automobile augmentera le nombre de voitures en circulation ainsi que les émissions de GES;
- Les bénéfices environnementaux ne seront pas rencontrés si les VLS roulent à l'essence;
- Un double standard se manifeste entre la promotion des VLS et la promotion du transport collectif;
- Une menace pèse sur eux parce qu'ils considèrent que les VLS leur enlèveront des clients;
- Le marché n'est pas assez grand pour les deux offres de transport;
- Les chauffeurs et les propriétaires de taxi n'ont pas suffisamment d'avantages compétitifs pour concurrencer l'offre attractive des VLS.

Les opérateurs de service VLS, car2go et Communauto, assurent pourtant l'industrie du taxi que leurs clients sont différents et que les taxis pourraient être complémentaires à leur offre de service.

Par ailleurs, le Conseil régional de l'environnement de Montréal soutient que la mobilité du futur consiste en un mélange entre l'autopartage, le VLS et les taxis.

Il est possible pour les lecteurs de consulter les réponses formulées exposées dans les pages 27 à 36 de la présentation⁶ de la Direction des transports de même que le résumé effectué aux pages 37 à 47 de celle-ci ou encore celles contenues dans le rapport de Convercité⁷ aux pages 10 à 24 (disponibles en ligne). De plus, les enjeux possibles, tant pour les citoyens, les organismes de transport en commun que pour la Ville, sont brossés par Convercité de même que leurs recommandations finales listées aux pages 29 à 32 du même rapport.

Des membres ont désiré connaître les indicateurs qui permettent de croire que le VLS n'aurait pas les mêmes impacts ou des impacts semblables à l'autopartage traditionnel sur la réduction du nombre de voitures personnelles. Le peu de recul qu'ont les institutions par rapport au projet de VLS dans le monde et plus particulièrement à Montréal, explique cette absence d'information actuellement.

5. 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. Elle a présenté les pistes envisageables pour la Ville de Montréal dans ce secteur d'activité :

- 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.

Les citoyens étaient donc appelés à se prononcer sur ces positions que mettait de l'avant la Direction des transports.

⁶ Ville de Montréal. Direction des transports. **Véhicules en libre-service (VLS)**. Présentation devant la Commission sur le transport et les travaux publics, le 11 septembre 2014. 48 p.

⁷ Convercité. **Projet de véhicules en libre-service (VLS), rapport de consultation**. Déposé à la Direction des transports de la Ville de Montréal, 9 juillet 2013, 75 p.

6. L'ANALYSE DES MÉMOIRES

L'examen public du dossier des véhicules en libre-service (VLS) par la Commission sur le transport et les travaux publics a permis aux membres de prendre connaissance des interventions des citoyens et des organismes sur les pistes de réflexion déposées par la Direction des transports de la Ville de Montréal. Lors de la séance du 11 septembre 2014, onze intervenants ont pris la parole tandis qu'à celle du 2 octobre, treize mémoires ont été présentés et deux intervenants entendus. Sept autres mémoires ont été déposés sans apport direct en séance publique. La liste des intervenants et des organismes figurent à l'annexe 1 de ce rapport.

La nouveauté du système de véhicules en libre-service (VLS) développé à l'échelle internationale étant naissant, il est important de souligner, d'entrée de jeu, qu'il est implanté à Montréal depuis un peu plus d'un an dans cinq arrondissements. Deux modèles d'affaires sont actuellement en présence : Communauto et car2go. Les données recueillies et pouvant être analysées pour en connaître leur implication ou leurs impacts sur les autres modes de transport à Montréal sont très fragmentaires. En outre, ces opérateurs privés n'ont aucune obligation de partager publiquement leurs données d'utilisation ou de déplacement.

La seule étude montréalaise communiquée à la commission porte sur les données du service mis en place par l'entreprise Communauto confiées aux chercheurs de Polytechnique Montréal. Ce groupe est devenu un pôle de recherche dans ce domaine à l'échelle internationale. Les données de Communauto, couplées à celles menées par d'autres villes telles que Paris, Amsterdam, Seattle et Berlin, visent à évoquer l'impact d'un service d'autopartage traditionnel ou en trace directe. Les résultats de ces études sont éloquentes. On constate :

- Une forte diminution de la possession et de l'usage de la voiture personnelle;
- Une augmentation de la clientèle pour les modes de transport alternatifs à la voiture particulière;
- Une façon avant-gardiste, jugée plus économique et pratique pour les déplacements que la voiture solo, sans une grande contrainte de stationnement;
- Une manière d'atteindre les objectifs environnementaux de réduction du nombre de véhicules en circulation et des gaz à effet de serre (GES); selon les estimations de Polytechnique Montréal, chaque voiture du service d'autopartage traditionnel diminue les GES de 27,2 millions d'émissions de CO₂ annuellement et remplace 10,2 voitures privées à Montréal; ce service a permis de diminuer de près de 10 000 unités le parc de voitures en circulation à Montréal. Aussi, l'électrification des VLS et la mise en place d'un réseau de recharge sur le domaine public contribueraient à atteindre ces buts.

Malgré le fait que les VLS soient récemment implantés, il appert que cette nouvelle offre de service contribue à accentuer la mobilisation des abonnés. Selon les opinions de plus de 420 abonnés au service de car2go-Montréal transmises à la commission, suite à l'appel de leur président, ceux-ci apprécient notamment :

- La liberté d'utiliser un véhicule sans en être propriétaire, pour les déplacements utilitaires et peu fréquents;
- La proximité des voitures près des résidences et les facilités de stationnement;
- Le service de réservation facile, économique, rapide et pratique et le format du véhicule;
- La complémentarité avec les autres modes de transport.

En outre, une compilation de ces messages fait ressortir que :

- 24 % d'entre eux demandent un grandissement des zones desservies de même que l'instauration de vignettes universelles ;
- 19 % trouvent inutile le fait de posséder une voiture personnelle;
- 7 % mentionnent que l'arrivée de ce service a été un aspect important dans la décision d'éviter l'achat d'une deuxième voiture ou de se départir d'une de leurs deux voitures.

Il semble avoir un avantage à ce que les modes de transport soient variés sur le territoire afin que les voyageurs puissent choisir le service qui répond le mieux à leurs besoins. Par ailleurs, les chercheurs de Polytechnique Montréal ne peuvent conclure que les VLS soient en concurrence directe avec les autres modes de transport puisqu'ils génèrent de nouveaux déplacements. Ces derniers ne peuvent mesurer leur effet à long terme sur les habitudes et le comportement des usagers. La mise en forme du service à promouvoir ainsi que la gouvernance à instaurer ne sont pas abordées dans leur analyse.

Outre les références à l'étude du groupe de chercheurs de Polytechnique Montréal et aux opinions des abonnés de car2go-Montréal, ce chapitre présente une synthèse des mémoires déposés ainsi que les commentaires des intervenants et des membres exprimés lors de cette consultation.

UN ENGAGEMENT CLAIR EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES D'AUTOPARTAGE

La grande majorité des mémoires soumis soulignent l'importance pour la Ville de Montréal de traduire l'engagement formel de son Administration à encourager, à favoriser ou à poursuivre le développement des services d'autopartage traditionnel ou en libre-service sur le territoire. Cette tendance se développant mondialement, plusieurs recommandations formulées par les intervenants et les organismes visent à ce que la Ville reconnaisse l'apport positif de l'autopartage sur les transports urbains afin de faire de Montréal un leader de l'autopartage ou encore à demeurer un chef de file dans le domaine de la mobilité à utilisation partagée, incluant les véhicules en libre-service (VLS).

C'est pourquoi les VLS doivent être intégrés au cocktail transport montréalais et être inscrits dans la vision du Plan de transport de Montréal pour en faire un outil complémentaire à l'autopartage traditionnel et à tous les modes de transport. Il est demandé à plusieurs reprises d'encourager son développement sur l'île. « La flexibilité de cette nouvelle offre de mobilité, qui n'utilise pas de stations et n'exige pas de réservation, en fait sa popularité auprès d'une clientèle plus jeune, tant du point de vue opérationnel que de son utilisation », a fait valoir Polytechnique Montréal. Toutefois, l'étendue de ce service exigera une forte collaboration, développée de manière harmonieuse entre les futurs acteurs de l'autopartage montréalais, incluant les VLS et les autres modes de transport tels que les transports collectifs, les taxis, le covoiturage, le Bixi et les entreprises de location de véhicules afin de maintenir une diversité élevée d'alternatives pour la clientèle.

En contrepartie, les recherches publiées par Polytechnique de Montréal démontrent les effets environnementaux positifs des véhicules à utilisation partagée. En plus du désengorgement des routes et des réductions de la consommation d'essence et des gaz à effet de serre, certains

invoquent les avantages que la Ville de Montréal peut tirer du nouveau service actuellement offert qui :

- Engendre des revenus autonomes non négligeables pour l'arrondissement inscrit;
- Ne donne aucun droit acquis pour les vignettes qui sont renouvelables annuellement;
- Permet à la Ville d'entrer dans la modernité, de développer une vision nouvelle pour ce mode de transport urbain de l'avenir et d'en être le principal promoteur, sans investissement de sa part ou provenant d'un autre investissement public.

LE PARTAGE DES DONNÉES

Quelques intervenants et membres mentionnent l'importance d'obtenir certaines données provenant des opérateurs des VLS pour effectuer des analyses et des études plus poussées relativement à leur implantation et à leur impact sur les autres offres de mobilité. C'est pourquoi, selon eux, il faudrait exiger des fournisseurs de VLS qu'ils partagent les données de déplacements et d'utilisation à un tiers indépendant. Un citoyen propose même d'exiger des standards de données ouvertes et de faciliter le maillage entre les offres combinées des opérateurs de service.

LA CONCURRENCE

Communauto, car2go et Polytechnique Montréal, de même que quelques membres, mentionnent qu'il faut éviter qu'un monopole ne s'installe pour conserver une complémentarité entre les modes de transport. Les chercheurs de Polytechnique Montréal disent même que le service implanté à Montréal est beaucoup plus flexible que le modèle de Paris qui ne permet qu'un seul fournisseur.

Certains membres soulèvent l'importance de favoriser la compétition dans ce domaine, les prix augmentant lorsqu'il n'y a pas de concurrence. En conséquence, ils soulignent qu'un seul fournisseur conduit à un monopole, rend un service moins souple, moins efficace, moins compétitif et répond ainsi moins aux besoins des usagers. De surcroît, le système mis en place à Montréal ne requiert aucun investissement de la Ville, mais permet des revenus de vignettes universelles.

Par ailleurs, d'autres membres craignent les effets pervers du libre-marché et favorisent la mise en place d'un processus d'appel d'offres pouvant permettre une concurrence loyale entre les entreprises. Un système centralisé instaurerait un mode de gestion et d'implantation d'un service supplémentaire tel que les VLS, notamment dans une perspective d'électrification sur un moyen terme, comme c'est le cas dans les villes de Londres, de Paris et d'Indianapolis. En revanche, d'autres maintiennent, puisque la technologie d'électrification est en pleine évolution, qu'il pourrait être désavantageux pour la Ville de n'avoir qu'un seul soumissionnaire qui commanderait une exclusivité de service pendant un certain nombre d'années. Il s'agit plutôt d'amener ceux-ci à respecter certaines conditions ou encore de permettre l'établissement d'autres compétiteurs, et ceci, sans financement de la Ville.

Le potentiel de développement semble assez grand pour plusieurs joueurs, soutient un organisme, tout en défendant que la proposition d'électrifier progressivement les services permet une installation plus rapide que de solliciter les opérateurs par appel d'offres, ce qui a été la décision de Paris.

L'implantation judicieuse des programmes d'autopartage et le maintien des marchés concurrentiels dans les villes sont réclamés par un autre organisme.

LES MESURES PRÉSENTÉES

Une variété de mesures sont proposées par les intervenants et les commissaires dont les principales sont énoncées ici.

a) Concernant la réglementation actuelle et le stationnement de l'autopartage :

- Reconnaître que la réglementation actuelle, par arrondissement, est parfaitement adéquate dans un secteur d'activité où les entreprises privées sont prêtes à prendre les risques du développement de l'offre;
- Ne pas freiner le développement de l'autopartage et respecter l'autonomie des arrondissements en matière de stationnement et de nettoyage des rues;
- Favoriser, conserver et étendre l'émission de vignettes de stationnement universelles tarifées dans les secteurs où il y a une demande;
- Réserver des places de stationnement dans la rue à l'usage des utilisateurs de services d'autopartage aux espaces normalement réservés aux résidents;
- Offrir des vignettes de stationnement universelles avec partage des revenus à parité entre la Ville et les arrondissements;
- Réserver progressivement des zones de stationnement pour VLS afin de réduire le nombre de places de stationnement disponibles aux voitures individuelles ;
- Soutenir le déploiement d'un réseau de points de service réservés à l'autopartage, le plus proche possible des utilisateurs potentiels, c'est-à-dire sur le domaine public.

Mais, le nombre de VLS autorisés à stationner sur le domaine public inquiète certains commissaires puisque des citoyens qui possèdent une automobile privée se plaignent déjà de ne pouvoir se garer près de leur domicile, car il y a un manque flagrant de places de stationnement sur rue.

b) Concernant le développement des VLS :

- Planifier l'arrivée des prochaines formes d'autopartage en mettant sur pied un comité de veille technologique;
- Intégrer l'offre de VLS aux abonnements au transport en commun en les intégrant sur la carte Opus; toutefois un citoyen demande plutôt de miser sur les applications des téléphones mobiles et de réévaluer l'importance de la carte Opus;
- Réduire progressivement la flotte de la Ville et des arrondissements en la remplaçant par des abonnements aux services de VLS;
- Annoncer une politique de réduction des places de stationnement pour voitures individuelles compensées par une meilleure offre de transport intégrant les VLS dans la solution;
- Mettre en place des conditions simples pour inciter les usagers du libre-service sans réservation à adopter le cocktail transport;
- Encourager le partenariat avec tous les intervenants en mobilité durable afin que les opérateurs de VLS étendent leur réseau dans les territoires moins desservis par le transport en commun pour rejoindre le maximum d'usagers dépendants de l'automobile.

c) L'industrie du taxi en regard des VLS :

- Limiter le nombre de véhicules qui pourraient bénéficier d'ententes de stationnement sur la voie publique si une entente devait intervenir. L'industrie considère avoir déjà un surplus de permis de taxi pour servir une clientèle en déclin et craint que près de 800 VLS s'ajoutent dans les rues de Montréal;
- Envisager un moratoire sur la prise de décision du développement des VLS, car l'industrie du taxi croit qu'il soit préalablement nécessaire de sécuriser celle-ci, de la remodeler, de la restructurer pour lui permettre de jouer le rôle que le maire de Montréal veut lui donner en tant qu'acteur clé du transport collectif à Montréal.

d) Autres suggestions des intervenants :

- Ouvrir une discussion relativement à l'accès aux places à parcomètres pour les VLS;
- Considérer en priorité l'autopartage avec réservation;
- Établir une stratégie claire, intégrée au plan de transport, pour un autopartage point à point de grande échelle.

L'ÉLECTRIFICATION DE LA FLOTTE DES VLS ET LES BORNES DE RECHARGE

Une des pistes de réflexion proposée par la Direction des transports concerne l'électrification de la flotte des VLS. L'évolution du marché de ce type de véhicules et de la recharge devient un réel besoin pour les citoyens qui demandent une optimisation de son déploiement.

En référence aux informations communiquées lors des séances publiques, la flotte de car2go est composée de voitures Smart à essence et cette entreprise estime que la Ville devrait se charger d'installer des bornes de recharge électrique. En revanche, Communauto soutient être en mesure d'installer les bornes elle-même, de façon graduelle, grâce à une entente et à une collaboration avec des entreprises qui promeuvent l'énergie électrique.

Mobilité électrique Canda considère les VLS électriques comme un service à valeur ajoutée. Puisque plus de 60 % de l'électricité est de source hydraulique au Canada et 98 % au Québec, les véhicules électriques sont un des moyens servant à atteindre les objectifs environnementaux établis. En plus d'être complémentaires aux autres modes de transport, plusieurs nouveaux modèles de véhicules électriques sont adaptés au libre-service. Selon l'organisme, il faut faire le saut vers la technologie de véhicules électriques plus tôt que plus tard pour les raisons suivantes :

- o le prix des batteries baisse et l'autonomie des véhicules électriques augmente;
- o le coût du cycle de vie des véhicules électrique sera encore moindre dans les années à venir;
- o 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 en plus d'être une convergence dans les villes intelligentes.

Quant à l'industrie du taxi, dans le cas où le déploiement des VLS serait accepté et s'il y a entente avec cette dernière, elle désire que les VLS soient propulsés uniquement à l'électricité afin qu'ils répondent aux objectifs écologiques des politiques de transport de Montréal.

D'autres commentaires d'intervenants relatifs à l'électrification des véhicules font état des préceptes suivants :

- Prioriser le développement d'un réseau de flotte de voiture en libre-service sans réservation 100 % électrique;
- Définir les règles du jeu pour favoriser une électrification progressive des VLS sans désavantager l'offre;
- Mettre en place un réseau de recharge sur le domaine public à partager avec les citoyens;
- Prendre un engagement clair vers la mobilité électrique en s'appuyant sur le financement privé d'un service d'autopartage unique;
- Créer un fonds de développement d'un réseau de bornes publiques.

En outre, en fonction des paramètres actuels, un système en libre-service complètement électrique n'a pas besoin de disposer de stations de recharge dédiées, mentionnent de leurs côtés les chercheurs de Polytechnique Montréal.

L'INDUSTRIE DU TAXI

Deux regroupements de propriétaires et de chauffeurs de taxi, partenaires d'organismes spécialisés en transport collectif urbain et rural, dénoncent l'aspect prématuré du projet des VLS à cause :

- de la précarité de l'industrie et de la concurrence directe sur leurs services offerts;
- du manque de connaissance et de données probantes de l'impact des VLS sur l'industrie du taxi;
- du retrait des postes d'attente de taxi au profit des stations Bixi craignant qu'il en soit de même dans le cas des VLS.

Ils proposent :

- d'impliquer le Bureau de taxi de Montréal pour représenter le point de vue de l'industrie;
- d'installer des postes d'attente publics pour les taxis à la sortie de toutes les stations de Métro sur l'île de Montréal pour offrir un réseau de transport intégré et pour que les taxis jouent pleinement leur rôle et prennent leur place dans l'offre de transport urbain;
- que soient déposées des études concrètes et avancées sur l'industrie de taxi à Montréal et son apport au cocktail transport à Montréal.

En contrepartie, un citoyen explique que l'autopartage rend de moins en moins attirant l'achat d'une voiture et encourage le cocktail transport, duquel le recours à une utilisation plus fréquente des autres modes de transport dont le taxi en est une composante majeure. Dans ce même ordre d'idées, il demande de mieux encadrer et de protéger l'industrie du taxi.

L'ÉQUITÉ

Le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ) demande que toutes les entreprises de location de véhicules aient les mêmes avantages et qu'elles soient traitées de façons similaires par la Ville et requiert que :

- Les entreprises offrant du VLS paient la juste valeur pour les espaces de stationnement pour leurs véhicules, pour les vignettes de stationnement et tout permis exigé par les organismes municipaux;
- Les mêmes règles s'appliquent à toutes les entreprises pour l'octroi de certificat d'occupation tant pour les places d'affaires que pour les points de location afin que les avantages financiers soient les mêmes ;
- Le RLVQ soit inclus dans les discussions entourant les espaces de stationnement, les bornes de recharge ou les autres aménagements pour le VLS.

Le regroupement voulait enfin rappeler que les deux principaux services de VLS sont offerts par des entreprises privées qui œuvrent dans la location de véhicules tout comme l'ensemble des membres du RLVQ.

CONCLUSION

Selon les statistiques, le parc d'automobiles accroît plus rapidement que la population montréalaise. Tous les acteurs devraient être appelés à contribuer afin de trouver des solutions de rechange pour protéger l'environnement, et selon les études disponibles actuellement, les indices portent à croire que le développement de l'autopartage et des VLS ralentit le taux d'augmentation du parc automobile par un facteur pouvant atteindre 20 % et permet de rejoindre des objectifs indéniables sur les plans de la congestion et de la pollution.

Malgré le fait qu'à cette étape-ci il soit difficile de prévoir les conséquences de l'implantation des véhicules en libre-service (VLS) sur un long terme, l'objectif n'en est pas moins de cerner la meilleure façon de gérer ce nouveau service qui est très apprécié par la clientèle. La Ville de Montréal peut difficilement résister à cette tendance mondiale.

Manifestement, la compétitivité de services de mobilité sur le territoire, notamment l'industrie du taxi et les transports collectifs, doit être tenue en compte dans le développement d'une stratégie pour ce nouveau secteur d'activité, celui des VLS. Pas plus qu'il ne faille négliger les endroits non avanta­gés en mode de transport collectif urbain et où le besoin de mobilité se fait sentir. Offrir aux citoyens une diversité de services de transport collectif dans la planification de leurs déplacements et maintenir un niveau de qualité de service satisfaisant pour l'utilisateur sont les fins recherchées. C'est pourquoi il est impératif de connaître particulièrement les besoins de la clientèle, les tendances de l'utilisation de l'automobile, les impacts de l'arrivée des VLS sur les autres modes de transport. Cela dit, les transports collectifs demeurent la priorité en termes de vision et de développement et la Ville de Montréal doit maintenir le service de tous les modes de transport collectif.

Aujourd'hui, les planificateurs de politique urbaine interrogent plus généralement le rôle des VLS et doivent recueillir des connaissances en cette matière afin d'apporter des changements à la mobilité d'une ville. Il appert qu'en s'appuyant sur les études d'autres grandes villes, la Ville de Montréal pourrait s'inspirer de leurs expériences et proposer des mesures pour parfaire le modèle actuel.

Par ailleurs, l'arrivée des technologies amène une évolution constante et rapide, notamment sur les modes de transport. Les expériences vécues cette dernière année sur l'industrie du taxi à Montréal le démontrent. La Ville de Montréal doit exercer un leadership pour le déploiement des VLS et des taxis, en particulier sur les connaissances reliées à l'avancée des véhicules électriques rechargeables et des technologies connexes, afin de cheminer vers une mobilité durable et de faire de celle-ci une ville avant-gardiste dans ce domaine en Amérique du Nord.

LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

À la lumière de tout ce qui précède et au terme de ses travaux, après analyse des propositions, commentaires et recommandations du public, la Commission sur le transport et les travaux publics soumet les recommandations suivantes au conseil municipal :

Les bénéfices de l'autopartage traditionnel et en libre-service intégral (selon les études actuelles)

Considérant qu'une voiture privée circule en moyenne 5 % du temps et occupe une place de stationnement 95 % du reste du temps ;

Considérant que la présence de services d'autopartage traditionnel ou en libre-service intégral peut permettre à des ménages de se départir de leurs voitures ou de reporter la décision d'en acheter une, avec une réduction nette en conséquence du nombre de véhicules qui circulent dans la ville ;

Considérant que chaque véhicule d'autopartage traditionnel remplace dix voitures privées et que celui en libre-service en remplace possiblement trois, qu'il apporte une diminution des gaz à effet de serre (GES) et qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ;

Considérant l'ouverture de la clientèle à ces nouveaux modes de transport à Montréal (où le nombre augmente d'environ 30 % par année) et le fait qu'elle y trouve son compte de même que la demande formulée par plusieurs utilisateurs d'agrandir les zones desservies ;

Considérant la nouveauté des VLS à Montréal ;

R-1

Que, dans l'offre de transport de la Ville de Montréal (cocktail transport) et en collaboration avec les acteurs du milieu, l'Administration inclut les véhicules en libre-service (VLS) dans le Plan de transport de Montréal, au même titre que le transport en commun, le Bixi, le taxi, l'autopartage, le covoiturage et les véhicules en location pour favoriser et conserver une complémentarité entre les modes de transport ;

R-2

Que les autorités municipales compétentes encouragent les opérateurs de service de VLS à étendre leur service sur l'ensemble du territoire montréalais ;

R-3

Que l'Administration, en collaboration avec les arrondissements, étudie les modes d'implantation et de gestion des VLS en évaluant l'efficacité de tous les systèmes disponibles, qu'ils soient compétitifs ou monopolistiques ;

Considérant l'offre de services d'autopartage et de VLS depuis quelques années à Montréal et la nécessité d'obtenir des données probantes sur l'ensemble du territoire, outre celles déposées par Polytechnique Montréal ;

R-4

Que les autorités municipales compétentes exigent des entreprises de VLS le partage de leurs données de déplacement étant donné l'autorisation de stationner sur le domaine public ;

R-5

Que les autorités municipales compétentes assurent le maintien de conditions identiques pour toutes les entreprises de VLS dans les arrondissements où la vignette de stationnement universelle est reconnue ;

La technologie (systèmes informatiques et opérationnels) et l'électrification (batteries efficaces et bornes de recharge)

Considérant le potentiel de Montréal de cheminer vers une mobilité durable et de faire de celle-ci une ville avant-gardiste dans ce domaine en Amérique du Nord ;

Considérant la technologie nécessaire au déploiement des voitures électriques en libre-service ;

Considérant les ressources électriques non utilisées au Québec ;

Considérant qu'une avancée rapide de la technologie des véhicules électriques constitue un élément stratégique d'importance planétaire en matière de recherche et de développement de l'industrie automobile ;

R-6

Que l'Administration, en collaboration avec ses partenaires, établisse des priorités pour faire évoluer rapidement les modes de transport vers une technologie plus écologique et propose des mesures pour aider à l'électrification des véhicules en instaurant, par exemple, une tarification distincte pour les VLS électriques ou en invitant les entreprises à contribuer à l'implantation d'un réseau de bornes électriques ;

R-7

Que l'Administration évalue, au terme d'une période de cinq ans, la situation de l'autopartage sur le territoire de Montréal ;

L'impact sur l'environnement et sur les autres moyens de transport

Considérant le peu de connaissance de l'impact du déploiement des VLS sur l'industrie du taxi, les autres modes de transport et l'environnement, et afin de prendre des décisions sur des informations exhaustives et objectives ;

R-8

Que l'Administration commande à un organisme autonome - Polytechnique Montréal par exemple -, une étude supplémentaire au sujet de l'impact du déploiement des VLS à Montréal

sur l'industrie du taxi, les entreprises de location de véhicules, les transports en commun, le taux de motorisation des ménages à Montréal et tout autre indicateur en matière de transport et d'environnement que l'organisme juge opportun d'étudier, et que cette étude soit déposée au conseil municipal.

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité par les membres lors de l'assemblée publique du 5 novembre 2014.

ANNEXE I

LISTE DES PERSONNES RESSOURCES ET DES INTERVENANTS

Responsable politique :

M. Aref Salem, membre du comité exécutif et responsable du dossier du transport, conseiller de la Ville à l'arrondissement de Saint-Laurent

Liste des personnes ressources :

M. Jean Bertrand, chef de division, Direction des transports, Service des infrastructures, de la voirie et des transports

Mme Isabelle Morin, chef d'équipe, Direction des transports, Service des infrastructures, de la voirie et des transports

M. Luc Couillard, conseiller en planification, Direction des transports, Service des infrastructures, de la voirie et des transports

SÉANCE PUBLIQUE – 11 NOVEMBRE 2014

Liste des intervenants sans inscription préalable :

1. M. François Ruelland, citoyen
2. Mme Nathalie Valois, agente de police, Service de police de la Ville de Montréal
3. M. Sébastien Gagné, Société de transport de Montréal (STM)
4. M. Marco Viviani, directeur développement et relations publiques, Communauto Inc.
5. M. Jérémie Lavoie, directeur général, car2go-Montréal
6. Une représentante de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ)
7. M. Jacques Landry, administrateur, Transport 2000
8. M. Daniel Bouchard, attaché politique, Projet Montréal
9. M. Edgar El-Kaalani, représentant du Regroupement des propriétaires et chauffeurs de taxis de Montréal (RPTCM)
10. M. Vincent Dussault, citoyen
11. Mme Céline Forget, conseillère d'arrondissement, arrondissement d'Outremont

SÉANCE PUBLIQUE – 2 OCTOBRE 2014

Liste des intervenants qui ont présenté leur mémoire :

1. M. Dory Saliba, président, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPDIT)
2. M. Martin Trépanier, professeur titulaire, Polytechnique Montréal

3. M. Marco Viviani, directeur développement et relations publiques, Communauto Inc.
4. M. Yanic Viau, porte-parole, Comité autopartage-Villeray
5. M. Vincent Dussault, citoyen
6. M. Sylvain Castonguay, directeur général, Centre national du transport avancé (CNTA)
7. M. Christian Assouad, fondateur, LibrOTO Inc.
8. Mme Chantal Guimont, présidente et directrice générale, Mobilité Électrique Canada
9. M. Jérémie Lavoie, président, car2go-Montréal
10. Mme Nathalie Légaré et M. Nicolas Bélanger, Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)
11. Messieurs Sylvain Ouellet et Robert Prévost, représentants, Association locale de Projet Montréal, arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc Extension
12. M. Daniel Bouchard, attaché politique, Projet Montréal
13. M. Edgar El-Kaalani, représentant du Regroupement des propriétaires et chauffeurs de taxis de Montréal (RPTCM)

Liste des intervenants sans présentation de mémoire :

1. M. Vincent Aymong, citoyen
2. M. Jacques Landry, administrateur, Transport 2000

MÉMOIRES REÇUS EN COURS DE PROCESSUS D'ÉTUDE SANS PRÉSENTATION ORALE :

1. M. Alan Woodland, directeur exécutif, CarSharing Association
2. Mme Isabelle Cadrin, directrice d'arrondissement, arrondissement Le Plateau Mont-Royal
3. M. Stéphane Plante, directeur d'arrondissement, arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
4. Mme Céline Forget, conseillère d'arrondissement, arrondissement d'Outremont
5. Mme Josée Bédard, directrice d'arrondissement, arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie
6. M. Hervé Muller, Blue Solutions, Groupe Bolloré

SÉANCE PUBLIQUE – 5 NOVEMBRE 2014

Liste des intervenants

1. M. Marco Viviani, directeur développement et relations publiques, Communauto Inc.
2. M. Nicolas Bélanger, Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)

ANNEXE II

RÉSOLUTION DU CONSEIL MUNICIPAL (CM14 0049)



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 27 janvier 2014
Séance tenue le 28 janvier 2014

Résolution: CM14 0049

Mandater la Commission sur les transports et les travaux publics pour analyser le rapport de consultation publique tenue en juin 2013 et formuler des recommandations menant, s'il y a lieu, à l'adoption d'une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les véhicules en libre-service (VLS)

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 22 janvier 2014 par sa résolution CE14 0082;

Il est proposé par M. Francesco Miele

appuyé par M. Pierre Desrochers

de mandater la Commission sur les transports et les travaux publics pour analyser le rapport de consultation publique tenue en juin 2013 et formuler des recommandations menant, s'il y a lieu, à l'adoption d'une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les véhicules en libre-service (VLS).

Un débat s'engage.

Le chef de l'Opposition officielle dépose un projet de rapport de M. Denis Baupin, député et Mme Fabienne Keller, sénatrice intitulé « Les nouvelles mobilités sereines et durables : Concevoir des véhicules écologiques », préparé au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

À 23 h, le président du conseil ajourne les travaux au mardi 28 janvier 2014, à 9 h 30.

À 10 h 38, le mardi 28 janvier 2014, le conseil reprend ses travaux.

Le débat se poursuit sur l'article 30.02.

Il est proposé par M. Marc-André Gadoury

appuyé par Mme Valérie Plante

de procéder à un vote enregistré sur l'article 30.02.

Le greffier fait l'appel des membres et le conseil se partage comme suit :

VOTE

Votent en faveur: Mesdames et messieurs Coderre, Desrochers, Samson, Chitilian, Perez, Rouleau, Gauthier, Copeman, Ménard, Vallée, Beis, Salem, Miele, Gibeau, Deros, Parenteau, Guay, Rossi, Boivin-Roy, Décarie, Rapanà, Perri, Gagnier, DeSousa, Deguire, Clément-Talbot, Celzi, Bissonnet, Rotrand, Dauphin, Cloutier, Deschamps, Barbe, Hénault, Miranda et Cinq-Mars (36)

Votent contre: Mesdames et messieurs Bergeron, Gadoury, Plante, Croteau, Ferrandez, Thuillier, Popeanu, Lavoie, Duchesne, McQueen, Mainville, Ryan, Norris, Lavigne-Lalonde, Sigouin, Limoges, Caldwell, Downey, Sauvé, Ouellet, Marinacci, McIntyre, Pagé et Shanahan (24)

Résultat: En faveur : 36
Contre : 24

Le président du conseil déclare l'article 30.02 adopté à la majorité des voix, et il est

RÉSOLU

en conséquence.

30.02 1143455001
/cb

Denis CODERRE

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 3 février 2014