

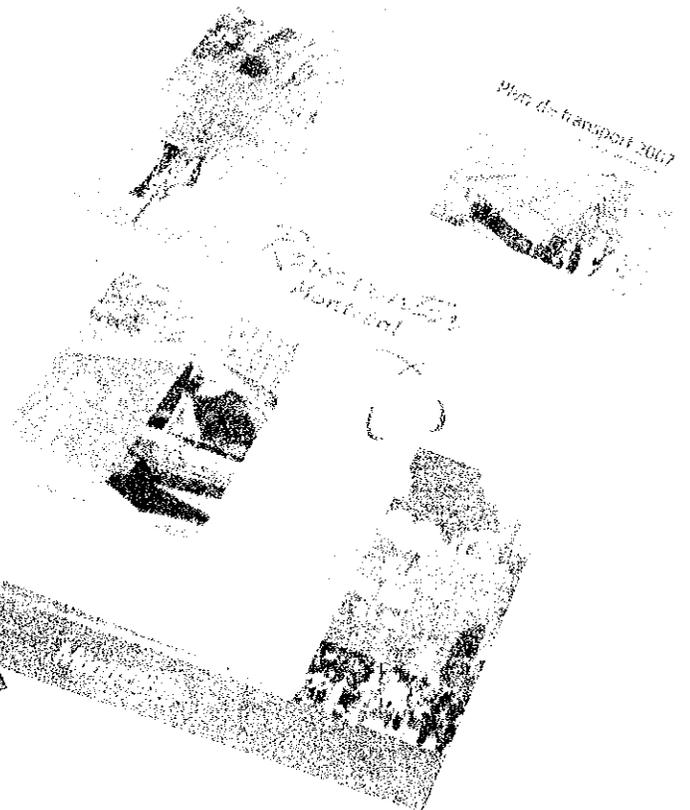
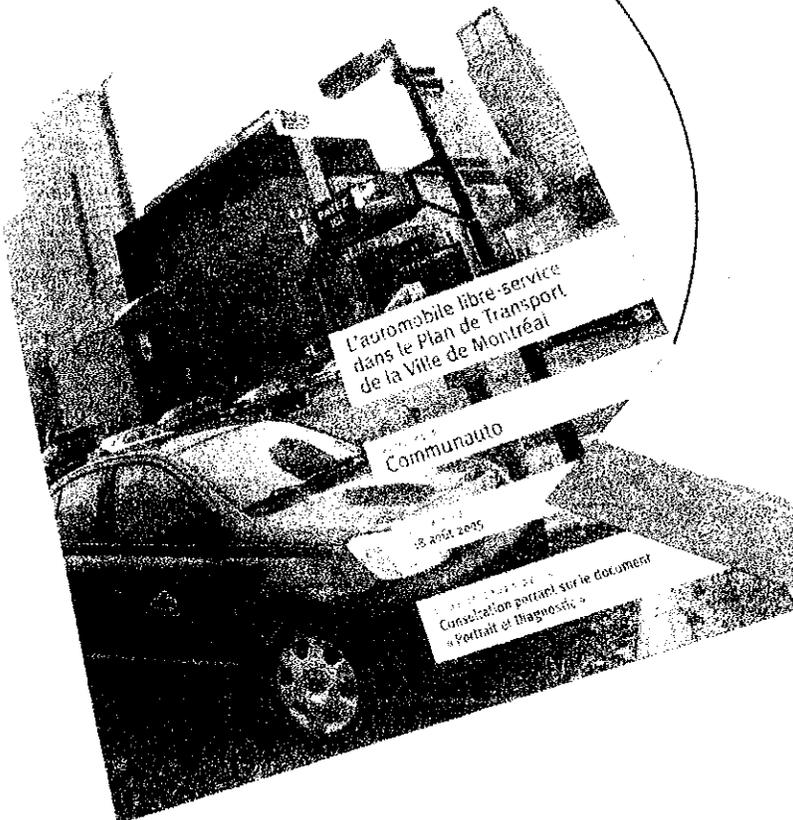


Des

fleurs

pour le

Plan de transport de la Ville de Montréal



REMERCIEMENTS

Communauto tient à exprimer sa reconnaissance à tous ses usagers qui ont généreusement pris le temps de répondre à notre invitation de commenter les mesures présentées dans le cadre des consultations sur le *Plan de transport de Montréal*. Des extraits de ces commentaires se retrouvent dans le présent mémoire. Pour prendre connaissance de l'intégralité des commentaires reçus, veuillez consulter notre site internet à la page www.communauto.com/desfleurs.html

PAGE COUVERTURE

Pages frontispices des documents :

www.communauto.com/abonnes/PlanDeTranspDeMTL.pdf

www.communauto.com/abonnes/PLAN_DE_TRANSPORT_Mtl2007.pdf

Le premier document contient les commentaires et les recommandations faits par Communauto lors des consultations ayant porté sur le document « Portrait et Diagnostic » du Plan de transport, en août 2005. En guise de complément d'information, une sélection de plusieurs autres mémoires ou projets rédigés par Communauto à l'intention de la ville de Montréal ou de divers arrondissements a aussi été présentée en annexe du présent mémoire (annexe 5).

DERNIÈRE MISE À JOUR

30 août 2007

VERSION ÉLECTRONIQUE

Ce document est disponible en format PDF à :

www.communauto.com/desfleurs.html

COORDONNÉES

Communauto inc., 1117, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 806, Montréal (QC) H3B 1H9
Tél. : (514) 499-8099 - Fax : 499-0783 - www.communauto.com - info.montreal@communauto.com

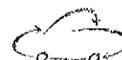
SOMMAIRE

1. Préambule	
1.1 Rappel du concept de « véhicule libre-service » et présentation de <i>Communauto</i>	5
1.2 Note méthodologique : donner la parole à des usagers de l'autopartage	7
2. Observations découlant du <i>Plan de transport de la Ville de Montréal</i>	
2.1 <i>Communauto</i> et ses usagers appuient résolument les objectifs du <i>Plan de transport</i>	9
2.2 <i>Communauto</i> et ses usagers soutiennent qu'il est essentiel pour Montréal que le <i>Plan de transport</i> confirme ses engagements envers l'autopartage	16
2.2.1 Pourquoi fournir à l'autopartage des places de stationnement permettant d'assurer son expansion	16
2.2.2 Pourquoi créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun	20
2.3 Un plan ambitieux qui doit se concrétiser	26
2.4 Soutenir l'autopartage pour renforcer le leadership de Montréal dans le monde à un coût <u>NUL</u> pour le contribuable	27
3. Pour une initiative en mémoire d'une figure significative de l'avancement du transport durable à Montréal : Claire Morissette	28
ANNEXES	
Annexe 1 – <i>Communauto</i> en bref + Quelques témoignages	32
Annexe 2 – Communiqué émis par <i>Communauto</i> lors de la publication du <i>Plan de transport</i>	34
Annexe 3 – Faits saillants du Rapport rédigé par Tecsub en juillet 2006	36
Annexe 4 – Profil des usagers de <i>Communauto</i>	38
Annexe 5 – Bibliographie sommaire	40



Mission et vision de *Communauto*

- ❖ offrir une alternative pratique et économique à la possession d'une automobile, en développant un service d'utilisation de voitures libre-service disponibles sur abonnement, à proximité des usagers, sans délai, sur simple réservation, 24 heures sur 24 et pour des périodes très courtes ou prolongées;
- ❖ consolider le marché, encourager et soutenir de telles initiatives en complémentarité avec son offre dans les régions où *Communauto* n'est pas présente;
- ❖ tout en demeurant un leader dans son domaine, prendre les moyens nécessaires pour faire de l'autopartage un service de consommation de masse; non pas dans le but d'en maximiser la rentabilité mais dans le but d'en maximiser les externalités positives; ce développement doit se faire à un rythme soutenable permettant à l'organisation de garantir à tout moment à ses usagers un service de qualité;
- ❖ rester à la fine pointe, innover, s'améliorer et compléter son offre de mobilité au moyen d'ententes avec d'autres transporteurs, intervenants ou fournisseurs susceptibles d'aider *Communauto* à améliorer l'attrait de l'automobile libre-service et d'en maximiser l'intérêt face à la propriété d'un véhicule (les gouvernements, les villes, les institutions financières, les sociétés de transport en commun, les compagnies de taxis, les loueurs conventionnels, les entreprises de covoiturage...).



1. PRÉAMBULE

1.1 Rappel du concept de « véhicule libre-service » et présentation de *Communauto*

« L'automobile libre-service », aussi appelée, indifféremment, « service d'autopartage », constitue un service de mobilité qui offre, sur abonnement, l'accès à des voitures tout en éliminant, pour ses adhérents, la nécessité d'en posséder une. Ce service contribue, ce faisant, à réduire à la fois le nombre et l'usage de l'automobile. Les véhicules « partagés » peuvent être réservés à l'heure ou à la journée.

Contrairement à l'automobile individuelle, la voiture « partagée » constitue un facteur de densification du cadre bâti plutôt qu'un facteur d'étalement urbain. Cette réalité fait donc de la formule, avec l'accroissement de son marché, un acteur dynamique susceptible d'influencer le type de développement que connaîtra la ville dans l'avenir.

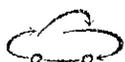
Les données les plus récentes disponibles, sur le sujet, confirment que de nombreux impacts positifs sont mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'autopartage : notamment, une réduction des besoins en espaces de stationnement, une réduction du taux de motorisation et une réduction du nombre de kilomètres parcourus en automobile qui se traduisent par d'importantes diminutions des émissions de gaz à effet de serre. À Montréal, ces impacts se répercutent comme suit : chaque voiture en libre-service dessert 20 usagers, en moyenne, chaque véhicule en partage se substitue à environ 8,3 véhicules et les diminutions des émissions de gaz à effet de serre mesurés per capita s'élèvent à environ 1,2 tonne par usager par année ¹.

Les bénéfices sociétaux et environnementaux attendus de l'autopartage sont donc importants. C'est d'ailleurs de l'objectif de permettre la concrétisation de ce potentiel qui a été pressenti dès la fin des années soixante ² et non pas dans le but de profiter d'une occasion d'affaires que sont nées *Communauto* de même que la plupart des entreprises d'autopartage dans le monde. Dans l'esprit de ses artisans et ce, malgré son statut de compagnie, *Communauto* s'est toujours d'abord définie comme une entreprise à vocation sociale, urbanistique et environnementale (voir, ci-contre, l'encadré intitulé Mission et vision de *Communauto*).

Fondé en 1994, *Communauto* fait figure de pionnière, en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien service de véhicules libre-service à y avoir vu le jour. Près de 13 000 personnes au Québec se sont jusqu'ici laissées séduire par cette formule et ce nombre ne cesse de croître. Près des trois quarts de ces usagers

¹ Tecsult, 2006. *Le projet auto + bus : évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*. Rapport produit dans le cadre d'un projet de recherche s'inscrivant dans le programme « Initiatives de planification des transports et d'intégration modale » de Transports Canada. Voir : www.communauto.com/ptcs.html. Un résumé des faits saillants de cette étude se trouve à l'annexe 3.

² Voir à ce sujet *L'histoire de l'autopartage* à <http://www.communauto.com/historique01.html>



En mai dernier, la Ville de Montréal déposait un document de consultation sur son nouveau Plan de transport. **Maintenant, la parole est à vous !**

À notre grande satisfaction, le Plan met l'accent sur les transports collectifs et actifs. En matière d'autopartage, la Ville entend déployer tous les efforts requis pour fournir à l'autopartage des places de stationnement permettant d'assurer son expansion et créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun afin de réduire la dépendance à l'automobile.

Comment accueillez-vous cet appui envers le transport durable et l'autopartage ?

Vous êtes près de 10 000 à Montréal à utiliser ce service.

Dites-nous :

- ☒ **en quoi l'autopartage vous est utile ?**
- ☒ **en quoi il s'intègre à vos valeurs ou à votre vision du développement durable ?**
- ☒ **en quoi son existence vous a influencé dans le choix de votre lieu de résidence ?...**

Quelle que soit votre réaction : **EXPRIMEZ-VOUS !** Votre appui est important afin que ces mesures aient plus de poids dans la version définitive du Plan de transport. Vos commentaires seront intégrés dans le mémoire que Communauto soumettra à la Ville en août prochain. Ceux-ci seront également affichés dans le Babillard de notre site Internet.

Invitation lancée à ses usagers par Communauto dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport. Tiré de www.communauto.com/PlanDeTranspVdeMo7.html



(environ 10 000 personnes) habitent Montréal. Les autres villes qui sont présentement desservies par *Communauto* sont Laval, Longueuil, Saint-Lambert, Westmount, Québec, Lévis, Gatineau et Sherbrooke.

Communauto compte, aujourd'hui, parmi les plus importantes entreprises de ce type dans le monde, positionnant, du même coup, Montréal au rang de ville phare dans ce domaine d'activité novateur.

1.2 Notre méthodologie : donner la parole à des usagers de l'autopartage

La position de *Communauto*, dans le contexte de l'élaboration du *Plan de transport*, a déjà été présentée de manière détaillée dans notre Mémoire soumis le 18 août 2005 et portant sur le document « Portrait et Diagnostic » (annexe 5). Aussi, plutôt que de ne présenter ici que notre seul point de vue, au risque d'être redondant, nous avons pensé, cette-fois, faire appel à nos abonnés afin de leur permettre, à partir de leur expérience, de faire valoir le leur. Ceci, non seulement sur le thème de l'autopartage mais aussi, plus largement, sur celui du transport durable qui constitue d'ailleurs la trame de fond le plus remarquable qui se dégage de la lecture du document de consultation sur le *Plan de transport*.

AVANT QUE LA DÉCISION SOIT PRISE EN CE
SUS, LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE
MONTRÉAL, FAIRE ADHÉLER À SES AGISSANTS, EN
DE LEUR PRÉFÉRENCE. AFIN D'ÊTRE EN
PRÉFÉRENCE, NE FAIRE PAS DE L'ÉPÉE.

Cette invitation a été lancée sur le web à la fin du mois de juillet (voir l'encadré ci-contre). Malgré les vacances et un délai de réponse relativement court, plusieurs dizaines de personnes y ont répondu allègrement. Devant la diversité et la qualité des réponses recueillies nous avons donc pris le parti, tout en présentant certains faits, de nous effacer

devant les témoignages de nos usagers. De ce choix découle la forme plutôt inhabituelle du présent mémoire (par souci de confidentialité, les noms des participants n'ont pas été reproduits). Le résultat, cependant, donne davantage de poids à l'ensemble et contribuera, nous l'espérons, à légitimer le travail des nombreuses personnes (élus et fonctionnaires) qui ont déjà fait leur choix de supporter l'autopartage. Ce que ces témoignages mettent en lumière, essentiellement, c'est que de nombreux citoyens de Montréal partagent le discours véhiculé par *Communauto* et que les actions qui sont (ou, dans certains cas, qui « seront ») prises en faveur de l'automobile libre-service se doivent d'être vues comme des mesures qui visent le citoyen d'abord.

L'impression générale qui se dégage de l'ensemble est un immense merci lancé aux autorités municipales d'avoir présenté à la population un document qui propose des solutions appropriées dans le dossier de l'autopartage en particulier et du transport durable en général, le tout après avoir fait un constat des plus lucides des principaux enjeux qui en découlent. Dans ce contexte, l'équipe de *Communauto* est plus que fière de joindre sa voix à ces remerciements et nous ne pouvons que souhaiter que ces intentions resteront aussi manifestes dans la version finale du *Plan de transport*.

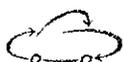
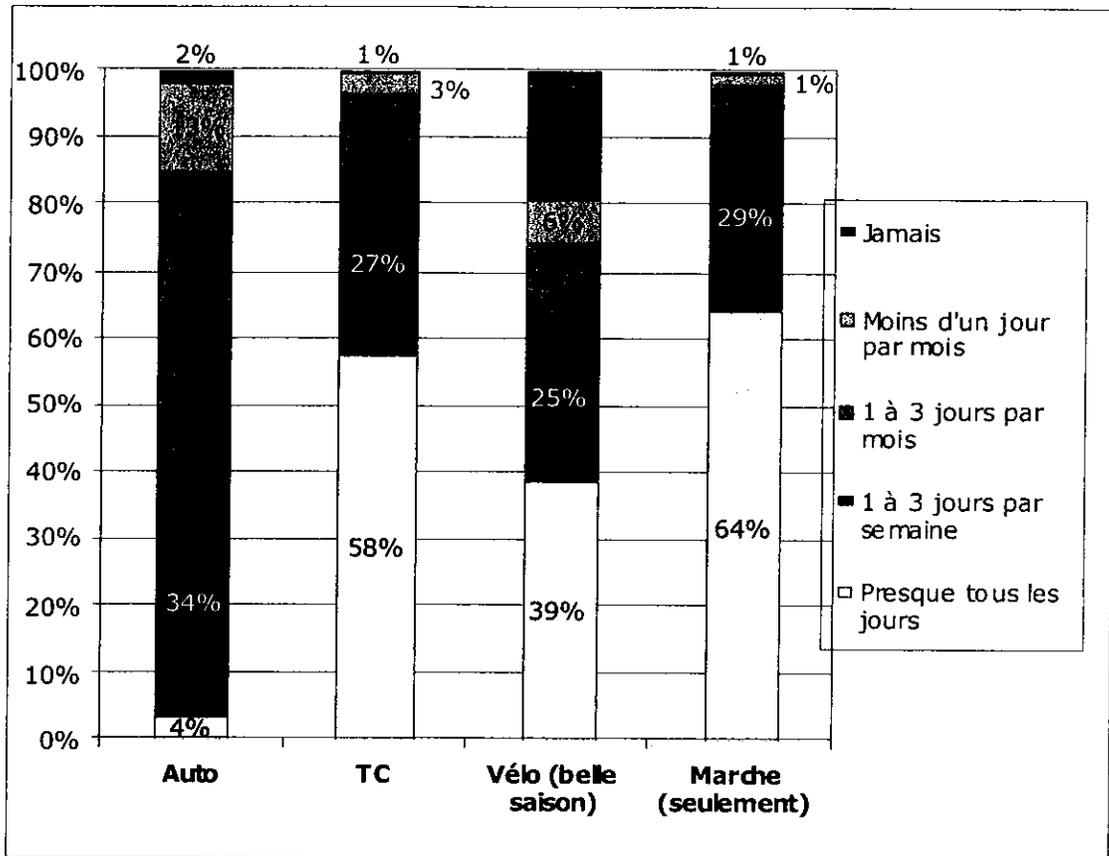
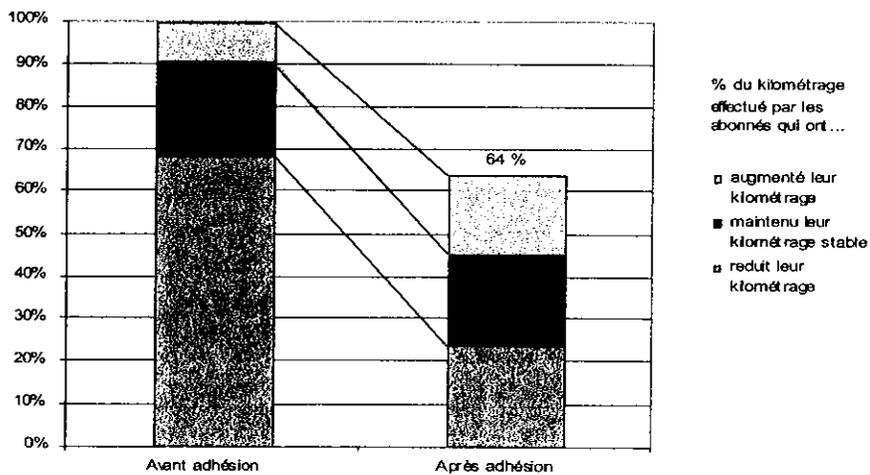


Figure 1 — Fréquence d'utilisation des principaux modes de transport par les usagers de Communauto à Montréal

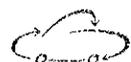


Source : Communauto, 2006.

Figure 2 — Distance parcourue en auto par les usagers de Communauto avant et après avoir adhéré au service



Source : Tecsubit, 2006.



2. OBSERVATIONS GÉNÉRALES DU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

2.1 COMMUNAUTO ET SES USAGERS REPRÉSENTENT RÉGULIÈREMENT LES VOYAGEURS DU PLAN DE TRANSPORT

EXTRAIT DU PLAN DE TRANSPORT, PAGE 13

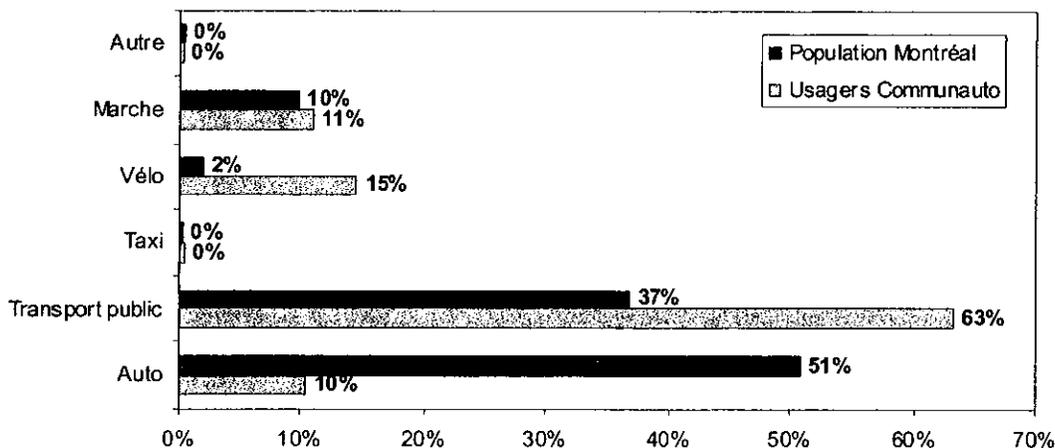
21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans !

[...] Montréal entend exercer un leadership fort en ce qui concerne les solutions et les priorités à mettre de l'avant en matière de transport.

Le Plan propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux et stimulant : celui d'investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto, soit le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs comme la marche et le vélo.

Tant pour *Communauto* que pour ses usagers, il est clair que l'autopartage constitue l'un des moyens qui permettront l'atteinte des objectifs du Plan de transport. Grâce à la mise à disposition d'un service complémentaire aux transports collectifs et actifs, l'autopartage permet de proposer à la population une offre de service plus complète répondant davantage à ses besoins de mobilité diversifiés. L'autopartage permet, en quelque sorte, d'éliminer le sentiment de « captivité » ou de privation souvent associé au fait de renoncer à la propriété d'un véhicule. En complétant l'offre des alternatives disponibles à la possession d'une automobile sans s'y substituer, la formule facilite l'adoption d'un style de vie axé sur la mobilité collective et active, ce que démontrent les statistiques recueillies sur le comportement en déplacement de nos usagers (figure 1).

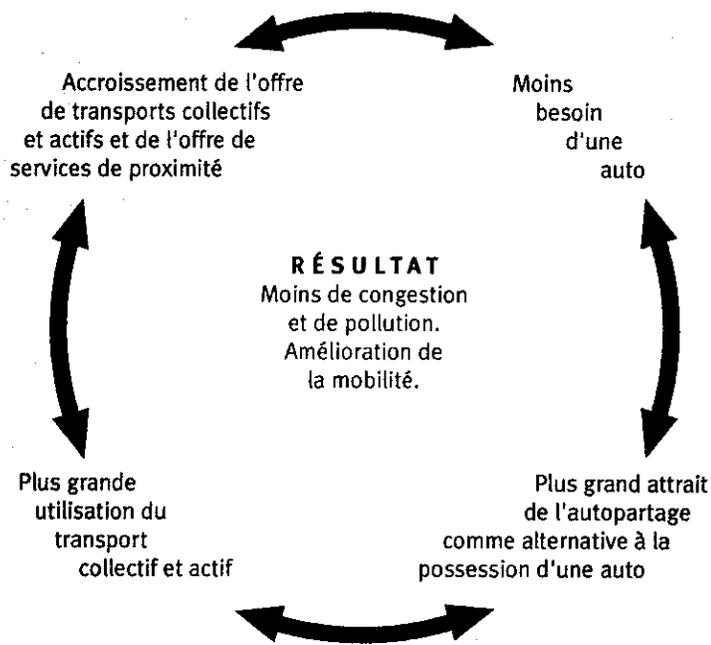
Figure 3 — Mode de transport utilisé pour aller au travail, à l'école



Source : Enquête OD 2003, Communauto 2004



Figure 4 — Cercle vertueux engendré par l'autopartage, par l'amélioration du transport en commun et par la présence d'un nombre croissant de services de proximité



L'autopartage encourage, par ailleurs, grâce à son fonctionnement et à son mode de tarification, une utilisation surtout ponctuelle de l'automobile qui se traduit par une diminution du kilométrage roulé en auto annuellement (figure 2). En effet, la majorité des déplacements quotidiens des utilisateurs de l'autopartage, par exemple pour aller au travail ou aux études, se font autrement qu'en automobile (figure 3). Le cercle vertueux engendré par l'autopartage, mais aussi par l'amélioration du transport en commun et par la présence d'un nombre croissant de services de proximité est résumé à la figure 4.

Ainsi, grâce à sa capacité de participer à une importante rationalisation de l'usage de l'automobile l'autopartage pourrait donc agir comme un important catalyseur susceptible de contribuer à maximiser les retombées des autres actions qui, en plus de l'autopartage, seront éventuellement retenues par Montréal pour se réinventer comme elle le souhaite au cours des prochaines années.



CONSTAT # 1 :

L'attrait et l'existence même de l'autopartage sont fondés sur la possibilité de se déplacer autrement qu'en automobile. Ces impacts sont cependant renforcés si les citoyens peuvent trouver à distance raisonnable la majorité des services de proximité susceptibles de répondre à leurs besoins les plus fréquents.

TÉMOIGNAGES DE NOS USAGERS

DEPUIS QUE JE SUIS MEMBRE DE COMMUNAUTO, JE PRENDS BEAUCOUP MOINS SOUVENT L'AUTO QU'AUPARAVANT. JE ME DÉPLACE À PIED ET PRENDS LE TRANSPORT EN COMMUN TRÈS SOUVENT. C'EST UNE RÉFLEXE DE PRENDRE L'AUTO POUR ALLER AU MAGASIN SITUÉ À DIX MINUTES À PIED.

« La réduction de la pollution urbaine et des gaz à effet de serre qu'entraîne l'autopartage est pour moi une motivation de premier plan. Curieusement, depuis que je suis membre de Communauto, je prends beaucoup moins souvent l'auto qu'auparavant. Je me déplace à pied et prends le transport en commun très souvent. Le fait de ne plus être propriétaire de ce qui semble un bien indispensable - l'automobile - entraîne automatiquement une sorte de cure de désintoxication qui nous délivre de la mentalité du "tout-en-auto". Fini le réflexe de prendre l'auto pour aller au magasin situé à dix minutes à pied. J'envisage même de modifier l'habitude de louer une auto pour me rendre en villégiature à l'extérieur de Montréal et d'essayer diverses combinaisons de transport (autocar + location d'auto sur place, par exemple), dans la mesure où cela est faisable et économique. »

« J'adore Communauto, je ne peux plus m'en passer, c'est le bon compromis entre le vélo et le métro. »

« For 2 years I have benefited from membership in Communauto. Using my monthly STM bus pass, renting a car from the club and using a taxi rarely, my yearly transport fees are about \$1200. I get wherever I want as often as I want without the worry of owning a car, parking and maintaining it. I am also pleased to be leaving a smaller carbon footprint on the planet since I gave up the car 11 years ago. »

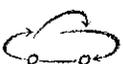
« C'est bien simple, sans un service comme Communauto je n'aurais eu d'autre choix que de m'acheter un véhicule... qui m'aurait coûté beaucoup plus cher et que j'aurais sans doute «trop» utilisé histoire de rentabiliser mon «investissement»... »

J'AIME BEAUCOUP LE CONCEPT D'UTILISER UNE AUTO SEULEMENT QUAND J'EN AI VRAIMENT BESOIN ET UTILISER LE TRANSPORT EN COMMUN OU LE VÉLO LE RESTE DU TEMPS.

« J'aime beaucoup le concept d'utiliser une auto seulement quand j'en ai vraiment besoin et utiliser le transport en commun ou le vélo le reste du temps. Pour moi, la protection de l'environnement est devenue un enjeu majeur de notre société et par le fait même est devenue une de mes valeurs personnelles. »

« Valorisant le vélo et le transport en commun sur la voiture pour mes déplacements urbains, le service de Communauto vient très bien compléter mes besoins occasionnels de déplacements pour de plus grandes distances, »

« J'utilise la bicyclette pour me rendre au travail ou le métro. J'utilise Communauto pour sortir de la ville autant que pour me rendre en périphérie et en banlieue de



Montréal et pour une incontournable virée chez Ikea. Je n'aurais pas accès à une voiture aussi souvent si je n'avais pas Communauto. Aucun autre locateur de voiture n'offre des conditions qui rivalisent avec Communauto.

Je veux dire les fois où j'ai réellement besoin d'une voiture soit une ou deux fois semaine. Ça semble peut-être impensable mais je n'ai pas besoin d'avoir une voiture devant chez moi tout le temps. C'est agréable, c'est responsable. Eh oui je suis de celles qui bichonne ma voiture avant de la rendre : petite lingette pour le tableau de bord et lavage de la voiture si je réserve pour la journée. »

« Je suis heureuse de témoigner en faveur de l'autopartage. Il y a bien cinq ans que j'ai pris cette décision en considérant que mon travail au centre-ville nécessitait tout simplement une carte de transport et m'évitait ainsi tous les tracés de stationnement réservé dans des zones résidentielles, le déneigement du véhicule, les contraventions, les visites au garage à nos frais, sans compter les heures d'absence pour toutes ces responsabilités.

J'y ai gagné en économies, en tranquillité d'esprit, en contribution à l'amélioration de l'air, et en santé sûrement, puisque depuis je m'adonne davantage à la marche et au vélo. »

« Il y a un peu plus de deux ans, j'ai laissé ma banlieue de l'ouest de Montréal pour revenir m'installer à Montréal. J'utilisais très peu mon auto, mais en banlieue, c'est à

peu près impossible de s'en passer.

Le service d'autopartage offert à Montréal a grandement contribué à ma décision. Sans la possibilité d'avoir une voiture quand j'en ai besoin, je ne suis pas certaine que je l'aurais fait.

Je suis maintenant à Montréal, dans Ahuntsic, un quartier où j'ai beaucoup de services à proximité. Je marche, je prends l'autobus, un taxi, une Communauto. Je loue parfois, surtout si je pars un peu plus longtemps.

Dans cet ordre.

C'est bon pour ma santé, pour mon portefeuille, pour l'environnement.

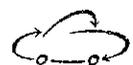
Dans un ordre ou dans l'ordre.

J'ai eu une auto à moi durant plus de 30 ans, et je ne m'en ennue pas. »

« L'autopartage m'est utile pour mes sorties en ville, les achats avec paquets encombrants ou nombreux, les sorties à hors de pointe (sic) des transports en commun, les sorties à l'extérieur de la ville, tel que pour les vacances, les fin de semaines. J'ai rencontré beaucoup d'ex propriétaires d'autos qui sont tellement satisfaits de Communauto c'est un système écolo, et que la ville doit appuyer. [...] Comme j'habite l'arrondissement Ville-Marie, et étant jadis propriétaire d'autos, les parcs des autos de Communauto sont tellement bien situés, plus besoin de penser à l'achat d'un véhicule. »

IL Y A UN PEU PLUS DE DEUX ANS, J'AI LAISSÉ MA BANLIEUE DE L'OUEST DE MONTRÉAL POUR REVENIR M'INSTALLER À MONTRÉAL.

J'UTILISAIS TRÈS PEU MON AUTO, MAIS EN BANLIEUE, C'EST À PEU PRÈS IMPOSSIBLE DE S'EN PASSER. LE SERVICE D'AUTOPARTAGE OFFERT À MONTRÉAL A GRANDIÈMENT CONTRIBUÉ À MA DÉCISION. SANS LA POSSIBILITÉ D'AVOIR UNE VOITURE QUAND J'EN AI BESOIN, JE NE SUIS PAS CERTAINE QUE JE L'AURAIS FAIT.



CONSTAT # 2 : Les mesures qui donnent lieu à des investissements dans la conservation et l'amélioration de l'offre du transport en commun ainsi que pour favoriser l'autopartage la marche et le vélo, sont fortement appuyées par les usagers de Communauto.

TÉMOIGNAGES DE NOS USAGERS

« Par la présente, j'appuie le nouveau plan de transport de la Ville de Montréal. Je suis une abonnée de Communauto depuis plusieurs années et je trouve ce service non seulement utile, mais essentiel.

Communauto est un service efficace, très bien organisé et peu coûteux. Les autos consomment peu, car elles sont achetées dans ce but, entre autres. Elles permettent de faire de courtes sorties ou de plus longues avec des ajustements tarifaires appropriés. Même si je peux m'acheter une voiture, je préfère Communauto, car je peux ainsi en faire une utilisation pour mes besoins sans exagération. Le reste du temps, je suis portée à marcher ou à utiliser un vélo au lieu de toujours recourir à la voiture qui m'attendrait à la porte.

Enfin, le plan de transport de la Ville de Montréal poursuit des buts semblables aux miens et à ceux de Communauto : prendre la voiture sans polluer et sans trop dépenser inutilement.

Félicitations donc au maire de Montréal et bonne chance dans l'implantation de ce nouveau plan ! »

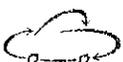
« I'm very glad that Montreal is not taking the same untimely steps as Toronto but instead has plans to set up a tram system, something many US-American and European cities have recognized as a good way of dealing with increasing traffic. Let us hope that the plans will be carried out. »

« Si la Ville encourage ce genre de projet [l'autopartage n.d.l.r.], il est évident que je sens que ma ville veut me récompenser d'utiliser le transport en commun tous les jours en me permettant d'avoir facilement accès à une voiture pour les fois où j'en ai vraiment besoin.

C'est génial pour le développement durable, car chaque voiture Communauto remplace beaucoup de voitures qui auraient été achetées par les utilisateurs sans l'existence de ce concept. Je suis maintenant très heureuse d'habiter en ville de jouir du transport en commun tout en ayant une alternative économique pour mes transports qui demande une voiture. MERCI!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! !!! »

« Je trouve que l'autopartage devrait être pris en compte dans une réflexion globale sur le transport à l'échelle de la ville mais aussi de la province. Il devrait s'articuler avec une réflexion sur tous les modes de transport. Je pense en particulier au vélo. [...] En outre, je trouve que la Ville de Montréal devrait encore agrandir le réseau de pistes cyclables [...] »

ET LA VILLE EN COURANT CE CONCEPT DE PROJET (L'AUTOPARTAGE), IL EST ÉVIDENT QUE JE SENS QUE MA VILLE VEUT ME RÉCOMPENSER D'UTILISER LE TRANSPORT EN COMMUN TOUS LES JOURS EN ME PERMETTANT D'AVOIR FACILEMENT ACCÈS À UNE VOITURE POUR LES FOIS OÙ J'EN AI VRAIMENT BESOIN.



COMMUNAUTO EST POUR MOI UNE SOLUTION PARFAITE QUI ENGLOBE À LA FOIS DES PRÉOCCUPATIONS ÉCONOMIQUES [...] MAIS AUSSI ÉCOLOGIQUES ET SOCIALES. [...] C'EST UN SERVICE QUI EST EN ACCORD AVEC MON STYLE DE VIE ET MON DESIR DE RESTER ACTIVE. JE VOIS LÀ TANT D'AVANTAGES QUE CELA REPOUSSE L'ACHAT D'UNE VOITURE À BIEN PLUS LOIN QUE JE NE PEUX L'IMAGINER AUJOURD'HUI !

« [...] Communauto est pour moi une solution parfaite qui englobe à la fois des préoccupations économiques (en termes de rendement professionnel et bien sûr des économies réalisées) mais aussi écologiques et sociales. À un niveau plus personnel,

c'est un service qui est en accord avec mon style de vie et mon désir de rester active. Je vois là tant d'avantages que cela repousse l'achat d'une voiture à bien plus loin que je ne peux l'imaginer aujourd'hui !

J'appuie avec enthousiasme cette initiative de la Ville de Montréal qui fera de notre ville un lieu encore plus agréable ! »

« Je viens de prendre connaissance du bulletin d'info concernant les efforts que la Ville de Montréal s'apprête à déployer pour faciliter l'utilisation du transport en commun et Communauto. Je trouve l'idée excellente.

Je suis une personne semi retraitée qui vit en plein centre ville. Ma voiture commençait à prendre de l'âge et à requérir beaucoup de réparations. Je l'ai donc vendue et me suis abonnée à Communauto ce printemps. Je n'ai que des félicitations à adresser à cette organisation qui me permet l'utilisation d'une voiture quand j'en ai besoin, à coût très raisonnable. Le reste du temps, je me balade en transports en commun (hors des périodes de grève, faut dire...) »

« Je suis très heureuse que les membres de Communauto aient été invités à se prononcer sur ce Plan, j'avais entendu parler du Plan lorsqu'il a été présenté par le maire au début du printemps. J'avais été ravie d'apprendre que les autorités municipales songeaient à prendre des mesures sérieuses pour réduire la présence de l'automobile sur l'île de Montréal. »

Dans l'esprit de la mission de *Communauto* et des témoignages qui précèdent, voici des mesures autres que l'autopartage qui devraient à notre avis également être priorisées, notamment à cause de leur rapport coût-bénéfice particulièrement avantageux :

- ❖ la mise en œuvre de la Charte du piéton (p. 71);
- ❖ doubler le réseau cyclable (p. 79);
- ❖ procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel (p. 80);
- ❖ créer des *quartiers verts* (p. 114);
- ❖ adapter l'aménagement des rues (p. 115) pour augmenter la sécurité des piétons et cyclistes, notamment à travers la réduction de la limite de vitesse dans les rues résidentielles.



Ces actions, dont certaines se font attendre depuis fort longtemps, devraient être réalisées dans les plus brefs délais. Par ailleurs, d'autres actions qui ne comporteraient à toutes fins pratiques aucun coût mais qui contribueraient à coup sûr à légitimer et à renforcer certaines pratiques qui sont déjà en usage se devraient d'être supportées par le Plan de transport, notamment :

- ☒ obtenir du gouvernement du Québec que soit amendé le code de la sécurité routière afin de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans certaines rues ;
- ☒ et permettre aux vélos d'emprunter certaines voies réservées aux autobus et aux taxis.

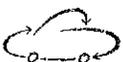
Plus globalement, lorsqu'il est question d'accessibilité à pied ou à vélo (et incidemment en patin à roues alignées ou par tout autre moyen de transport actif), à toutes les fois qu'une intervention structurante est planifiée, le Plan de transport devrait prévoir l'obligation pour les différents services de la Ville de Montréal de prendre en considération l'accessibilité du site par ces moyens. De plus, les différents itinéraires possibles pour accéder aux différents secteurs, points d'intérêts, pôles d'emploi ou équipements de la Ville autrement qu'en automobile devrait être évalués et, lorsque nécessaire, améliorés. La seule prise en considération de ces différents moyens d'y accéder pourrait dans bien des cas, par le biais de mesures très souvent peu coûteuses, en accroître grandement l'accessibilité. Rappelons à cet égard que de nombreux itinéraires cyclistes sécuritaires sont « brisés » à Montréal du seul fait que des « sens unique » sont souvent

décrétés dans l'unique but de décourager la circulation de transit en auto. Cette situation pousse de nombreux cyclistes dans l'illégalité du seul fait qu'ils tentent d'éviter les artères les plus importantes. Le *Plan de transport* se devrait, à notre avis, de contenir les mesures nécessaires pour corriger ce regrettable état de fait. En attendant, les bandes cyclables à contresens qui ont été tracées sur les rue Milton et Prince-Arthur sont déjà un pas dans la bonne direction.

DE NOMBREUX ITINÉRAIRES CYCLISTES
SÉCURITAIRES SONT « BRISÉS » À MONTRÉAL
DU SEUL FAIT QUE DES « SENS UNIQUE » SONT
SOUVENT DÉCRÉTÉS DANS L'UNIQUE BUT DE
DÉCOURAGER LA CIRCULATION DE TRANSIT EN
AUTO. CETTE SITUATION POUSSE DE
NOMBREUX CYCLISTES DANS L'ILLÉGALITÉ DU
SEUL FAIT QU'ILS TENTENT D'ÉVITER LES
ARTÈRES LES PLUS IMPORTANTES.

Finalement, le transport n'étant pas une fin en soi mais plutôt un moyen de réaliser des activités découlant d'un ensemble d'autres décisions ou besoins, le Plan de transport se devrait d'inclure, par le biais de son

intégration au Plan d'urbanisme, des dispositions liant les divers paliers de l'organisation municipale afin que ceux-ci soit obligés d'inclure les impacts sur la mobilité de leurs décisions. À cet égard, mentionnons que le seul fait de rendre la Ville plus attrayante en renforçant certains pôles récréatifs, culturels ou commerciaux ou en en créant de nouveaux à des emplacement clés (des rues ou des boulevards commerçants ayant de la « personnalité », des équipements récréatifs majeurs, des parcs...) constituent également des actions susceptibles de réduire la tentation de se déplacer sur une grande distance pour réaliser un certain nombre d'activités et, par conséquent, de favoriser l'utilisation du transport en commun ou des modes de déplacements actifs.



2.2 Communication et son usagers suite à ce fait qu'il est le seul pour Montréal que le Plan de transport confirme ses engagements envers l'autopartage

EXTRAIT DU PLAN DE TRANSPORT, PAGE 89

[...]

En conclusion, l'autopartage recèle le potentiel de devenir un important outil pour favoriser l'atteinte des objectifs du Plan de transport. En conséquence, Montréal veut agir pour développer l'autopartage et s'engage à :

- **Déployer tous les efforts requis pour fournir à l'autopartage des places de stationnement permettant d'assurer son expansion**

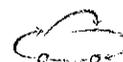
Les coûts et les détails de ce projet sont présentés à la section portant sur le stationnement.

- **Créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun afin de réduire la dépendance à l'automobile.**

2.2.7 L'IMPACT ÉCONOMIQUE À L'ADHÉSION POTENTIELLE À L'AUTOPARTAGE ET À LA RÉDUCTION DES BESOINS EN ESPACES DE STATIONNEMENT

D'après l'étude précitée réalisée par Tecsub (note 1, à la page 5), **chaque véhicule en partage se substitue, en moyenne, à environ 8,3 véhicules.** Les faits saillants de cette étude sont présentés à l'annexe 3. Ce résultat tient compte d'une pondération entre les usagers qui se sont départis d'un véhicule et ceux qui ont renoncé à l'achat d'un véhicule (annexe 4). L'autopartage entraîne donc une réduction des besoins en espaces de stationnement et une diminution significative de la demande pour ces espaces dans les secteurs desservis.

Selon la même étude, 113 000 ménages sont susceptibles d'adhérer à l'autopartage dans la région de Montréal. Par rapport à la population totale de la région considérée, le taux de pénétration potentiel de la formule serait globalement de 8 %, variant entre 0,6 % dans les zones périphériques et 27 % dans les secteurs centraux (figure 5).

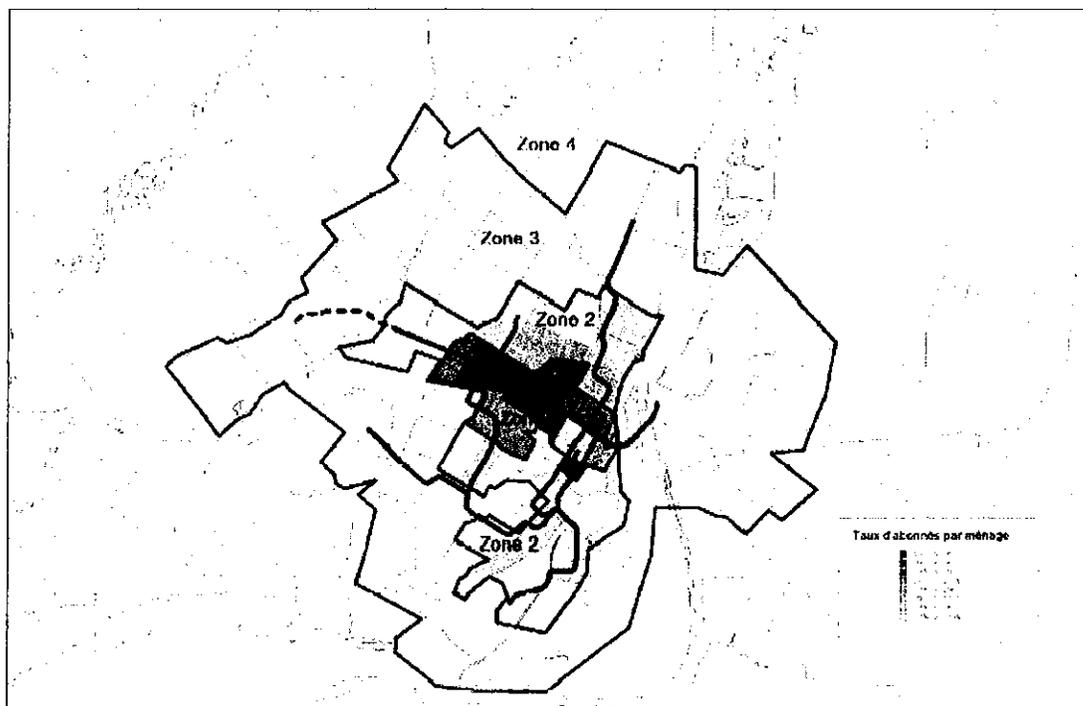


**Figure 5 — Clientèle potentielle estimée à partir du scénario de pénétration
Nombre de ménages potentiels d'adhésion à l'autopartage / mobilité combinée – Montréal**

Zone	N O M B R E D E M É N A G E S P O T E N T I E L S					TOTAL	Nombre total de ménages	% du nombre total de ménages
	Groupe 1 Modes actifs et scolarisé	Groupe 2 Sans auto et scolarisé	Groupe 3 Une auto et scolarisé	Groupe 4 Sans auto et peu scolarisé	Groupe 5 Une auto et peu scolarisé			
Zone 1	9 063	8 753	7 513	2 782	1 557	29 668	108 760	27 %
Zone 2	8 736	17 640	14 142	7 238	5 272	53 028	239 835	22 %
Zone 3	2 653	6 935	10 316	3 104	3 768	26 777	449 975	6 %
Zone 4	476	350	2 247	508	0	3 581	617 200	0,6 %
TOTAL	20 928	33 678	34 219	13 632	10 597	113 053	1 415 770	8 %

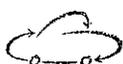
Source : *Tecsult, Communauto*, « Le projet auto+bus : Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes », Montréal, 2006.

Figure 6 — Zones de potentiel de la région de Montréal



Source : *Tecsult, Communauto*, « Le projet auto+bus : Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes », Montréal, 2006.

Si ces 113 000 ménages montréalais adhéraient à l'autopartage, ils contribueraient à diminuer significativement le parc automobile. L'ampleur de cette diminution, selon les différents scénarios analysés, varierait entre 19 800 et 71 200 véhicules. Il s'agit d'un potentiel de réduction considérable qui aurait des impacts notables sur la congestion, la pollution de l'air et la demande en stationnement tout particulièrement dans les quartiers centraux où le potentiel de développement de l'autopartage est le plus important (figure 6) et où une meilleure utilisation des espaces disponibles, entre autres grâce à l'autopartage, serait la plus souhaitable.



La disponibilité et la proximité des véhicules de ses usagers sont *les facteurs clés* du succès d'un service d'autopartage. Ces conditions sont nécessaires pour que la convivialité de son utilisation se rapproche un tant soit peu de la propriété d'une voiture.

En absence de collaboration suffisante de l'administration publique, ces résidents, utilisateurs potentiels ou actuels de l'autopartage, risquent de ne pas, ou de ne plus pouvoir, ou de n'être plus intéressés à se prévaloir du service d'autopartage et d'être ainsi plus susceptibles d'acheter un véhicule. Rappelons ici que la construction d'un réseau de points de service étendu fait partie des priorités de *Communauto* mais que le maintien du réseau existant, en absence de support adéquat, constitue également un défi de taille. Régulièrement des points de service sont perdus à la suite de la vente de terrains ou au changement de ses gestionnaires, ce qui met en relief la fragilité de l'offre dans les conditions actuelles d'opération.

TÉMOIGNAGES DE NOS USAGERS

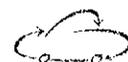
« Je fais la promotion de l'autopartage auprès de chaque personne qui pense à s'acheter un véhicule. Je suis convaincu que c'est l'une des meilleures façons de diminuer l'impact de notre mode de vie sur l'environnement, d'abord en réduisant la consommation d'essence et de toutes les composantes entrant dans la fabrication d'une automobile, mais aussi en responsabilisant les utilisateurs qui doivent se poser la question, "ai-je vraiment besoin d'une voiture aujourd'hui ?" Je suis ravi de constater que le Plan de Transport 2007 de la ville de Montréal cherche à répondre à mes préoccupations. Il est clair que plus il y aura de stationnements [d'autopartage n. d. l. r.] et de voitures disponibles, moins chacun se sentira contraint par l'utilisation d'un service qui, jusqu'à aujourd'hui, exige encore certains sacrifices... Pourquoi chaque ménage aurait-il pour ambition d'avoir une voiture s'ils ont accès à l'autopartage devant chez eux ? Dix voitures dans un rayon de 500 mètres, c'est bien; 10 voitures dans chaque rue, c'est encore mieux ! »

*« Nous sommes retraités et mon conjoint et moi avons décidé depuis octobre 2006 de faire affaire avec *Communauto*. Nous sommes satisfaits et jusqu'à présent, mis à part le manque de voiture, nous avons l'intention de continuer. Nous avons remarqué que l'été la disponibilité des voitures était plus difficile. Je crois que la ville de Montréal devrait aider la propagation des points de service ainsi que la disponibilité des voitures. Ce qui pourrait nous faire changer d'avis, serait un trop gros manque de disponibilité de voiture et je trouverais cela dommage.*

Je suis de Ahuntsic et bien entendu s'il faut prendre l'autobus ou le métro pour aller chercher l'auto c'est moins intéressant. Si la Ville veut moins d'autos dans les rues, il faut avoir plus de service. Le citoyen veut faire un effort, c'est-à-dire ne pas avoir tout le temps l'auto devant la porte, encore faut-il qu'il puisse avoir un service sûr et fiable et à proximité. »

« Je suis évidemment d'accord avec l'importance que le plan de transport accorde à l'autopartage. Il est invraisemblable que l'expansion d'un service comme

PLUS IL Y AURA DE STATIONNEMENTS
[D'AUTOPARTAGE] ET DE VOITURES
DISPONIBLES, MOINS CHACUN SE SENTIRA
CONTRAINTE PAR L'UTILISATION D'UN SERVICE
QUI, JUSQU'À AUJOURD'HUI, EXIGE ENCORE
CERTAINS SACRIFICES... POURQUOI CHAQUE
MÉNAGE AURAIT-IL POUR AMBITION D'AVOIR
UNE VOITURE S'ILS ONT ACCÈS À L'AUTOPARTAGE
DEVANT CHEZ EUX ? DIX VOITURES DANS UN
RAYON DE 500 MÈTRES, C'EST BIEN; 10
VOITURES DANS CHAQUE RUE, C'EST ENCORE
MIEUX ! »



Communauto soit ralentie par la difficulté à trouver des places de stationnement. Je propose même qu'on oblige les nouveaux projets de développement de grande envergure à inclure quelques places pour l'autopartage.

[...] Je suis résident de Rosemont et j'ai deux enfants d'âge adulte (18 et 21 ans).

QUAND MON AUTO A "RENDU L'ÂME", IL Y A UN AN, JE ME SUIS ABONNÉ À COMMUNAUTO À TITRE D'ESSAI. LE FACTEUR PRINCIPAL DE CETTE DÉCISION, C'EST QU'IL Y A UNE STATION DE QUATRE VÉHICULES À DEUX MINUTES DE CHEZ NOUS. [...] LA PROXIMITÉ EST UN INCITATIF CRUCIAL.

Quand mon auto a "rendu l'âme", il y a un an, je me suis abonné à Communauto à titre d'essai. Le facteur principal de cette décision, c'est qu'il y a une station de quatre véhicules à deux minutes de chez nous (15^e Avenue). La proximité est un incitatif crucial [...]. »

« J'apprécie beaucoup le service d'autopartage, pour les déplacements en ville, car cela permet d'éviter l'achat d'une voiture pour quelques courses seulement. Pour que cela fonctionne bien, il est important qu'il y ait une bonne disponibilité de véhicules à proximité du domicile, ce qui permet une réelle souplesse d'utilisation (ne pas avoir à planifier toujours longtemps à l'avance) qui est un facteur important d'expansion du réseau. »

« As a recent member of Communauto I would like to encourage the city to increase the number of parking lots afforded to them, and other services to help the growth of the ride-share community.

It is ecologically, and a socially responsible program for the government to support. »

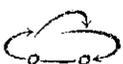
« Je suis tout à fait intéressée à ce que des espaces de stationnement soient disponibles pour les utilisateurs de l'autopartage. Je suis contente que vous entamiez cette consultation : je trouve la situation actuelle assez frustrante. [...], le stationnement reste un problème, surtout près de ma résidence, lors de mes emprunts de véhicule.

LE RESURTEMENT DE LA SITUATION ACTUELLE EST QUE, COMME RÉSIDANT, JE PEUX ACHETER UNE VIGNETTE POUR CETTE ZONE UNIFORMEMENT SI JE SOUS PRONNÉ AIRE MON VÉHICULE

[...] L'absurdité de la situation actuelle est que, comme résidant, je peux acheter une vignette pour cette zone uniquement si je suis propriétaire d'un véhicule (possesseur du certificat d'immatriculation). Oh! les employés de la ville m'ont bien suggéré de faire une nouvelle demande à chaque fois que j'emprunte un véhicule différent (pratique, n'est-ce pas ?)... »

« Je crois qu'il est grand temps que la Ville de Montréal mette à disposition des places de stationnement pour les voitures en autopartage.

Si je peux suggérer quelque chose en particulier, c'est que les voitures de Communauto aient le droit de se stationner dans n'importe quelle zone réservée aux résidents. Je crois que les utilisateurs font déjà leur part pour réduire la congestion à Montréal, ce serait la moindre des choses qu'on nous rende la vie plus facile pour ce qui est du stationnement dans les zones résidentielles. »



Il ne s'agit pas, ici, de mettre gratuitement des espaces à la disposition de l'autopartage. Bien au contraire. En effet, beaucoup plus qu'un citoyen propriétaire d'un véhicule, un service d'autopartage est en mesure de payer un prix s'approchant de la valeur économique des espaces mis à sa disposition. À titre d'exemple, en ce moment, *Communauto* paie un espace fourni par un arrondissement généralement environ 12 fois le prix que paierait un particulier pour acquérir une vignette de stationnement pour résident.

Dans le but d'améliorer son offre, l'objectif de *Communauto*, à moyen terme, serait d'être en mesure d'ouvrir des stations à tous les 500 mètres et ce, partout où un marché existe sur le territoire de la Ville de Montréal. L'objectif d'ouvrir des points de service encore plus rapprochés (voire à tous les 250 mètres) serait ensuite visé lorsque le nombre d'usagers le justifiera. De fait, cette densité d'utilisateurs est déjà atteinte dans plusieurs secteurs de quelques arrondissements montréalais (figure 8). Une projection de ce que le fait de vouloir tendre graduellement vers cet objectif au cours des prochaines années pourrait représenter, en termes d'impact et de nombre d'espaces, est illustré à la figure 7.

Figure 7 — Projection pour Montréal : nombre d'abonnés, de tonnes d'émission de CO₂ en moins et d'espaces de stationnement requis, par année

Année	2005	2006	2007	2008	2009
Nbr d'abonnés	6515	8508	10746	13970	18161
Nbr de tonnes en moins d'émissions de CO ₂	7818	10210	12895	16764	21793
Nbr d'espaces de stationnement additionnels requis par année	110	97	141	174	228
Véhicules remplacés par les voitures en partage	2440	3245	4416	5860	7752

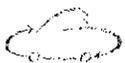
¹Tecsubit, 2006. *Le projet auto+bus : évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*. Rapport produit dans le cadre d'un projet de recherche s'inscrivant dans le programme « Initiatives de planification des transports et d'intégration modale » de Transports Canada. 247 p.

2.2.2 PARTIcipER À UN MOdE DE TRANSPORT EN COMMUN ET À L'USAGE DE L'AUTOPARTAGE

Une approche intermodale et intégrée, combinant le transport en commun et l'usage de l'automobile par le biais de l'autopartage, représente une avenue prometteuse pour accroître l'efficacité du transport et limiter les nuisances qui y sont associées, essentiellement en réduisant la dépendance à l'égard de l'automobile privée. C'est de ce constat qu'est né le projet « DUO auto + bus ». Dans le cadre de ce projet, diverses initiatives visant à lier formellement des services d'autopartage offerts par *Communauto* et des sociétés de transport en commun ont été mises en œuvre dans trois villes québécoises, soit Gatineau, Laval et Québec (les faits saillants de cette étude sont présentés à l'annexe 3). Les autorités organisatrices de transport suivantes ont été impliquées dans ce projet : le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis), la Société de transport de l'Outaouais (STO), la Société de transport de Laval (STL) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT).



Figure 8 — Localisation des usagers et des points de service de *Communauto* dans la région de Montréal



Pour la période d'évaluation du projet (environ 18 mois), les résultats sont plutôt probants (soulignons ici que tous ces projets sont toujours en opération) :

- ☼ en quelques mois, 440 personnes se sont prévaluées des différentes offres de mobilité combinée (figures 9, 10 et 11);
- ☼ l'autopartage s'est avéré un bon élément déclencheur pour stimuler l'adhésion à des offres d'abonnement annuelles au transport en commun : à Québec, près du tiers des nouveaux adhérents à *Communauto* se sont abonnés à *L'abonne BUS*, ce qui constitue une hausse significative par rapport aux mois précédents;
- ☼ la conversion en faveur de l'abonnement annuel au transport en commun des usagers de l'autopartage s'est traduite par une augmentation du nombre de titres de transport mensuels vendus chez ceux-ci. Cette augmentation est de 16 % à Laval, 25 % à Gatineau et 55 % à Québec (figure 12);
- ☼ l'offre et la promotion de la mobilité combinée augmentent l'intérêt d'adhérer à la formule de l'autopartage. En 2006, le rythme de croissance des abonnements à *Communauto* a presque doublé à Québec, comparativement à 2005; à Gatineau, le nombre d'usagers a augmenté de 20 %, tandis qu'il a presque triplé à Laval.

Il ressort de ces analyses que toutes les ententes expérimentées ont donné des résultats positifs pour les deux partenaires, que ce soit en termes d'accroissement du nombre d'usagers pour l'autopartage, ou en termes d'accroissement du nombre d'abonnés inscrits annuellement et en termes d'accroissement des ventes de titres de transport mensuels pour les sociétés de transport. De plus :

- ☼ ces partenariats se sont avérés peu coûteux à organiser et à administrer;
- ☼ les entreprises d'autopartage devant traditionnellement investir davantage, toute proportion gardée, que les sociétés de transport en commun pour promouvoir leurs services, ce type de partenariat, qui implique une forme de promotion croisée, constitue une véritable aubaine pour les sociétés de transport dont les budgets promotionnels sont souvent limités. Celles-ci peuvent donc profiter de ces partenariats pour accroître de façon importante leur visibilité dans le milieu et le faire sous un jour des plus favorables.

Un sondage réalisé auprès des usagers de *Communauto* en 2006, nous a permis de mesurer l'intérêt élevé des usagers du service à Montréal pour des ententes similaires. Le potentiel mesuré par TecSult pour des offres d'abonnement de type DUO auto + bus à l'échelle du Québec serait de l'ordre de 20 000 inscriptions, dont la plus grande proportion à Montréal (annexe 3).

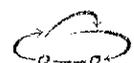


Figure 9 — Évolution du nombre d'abonnés de l'autopartage (région de QUÉBEC)

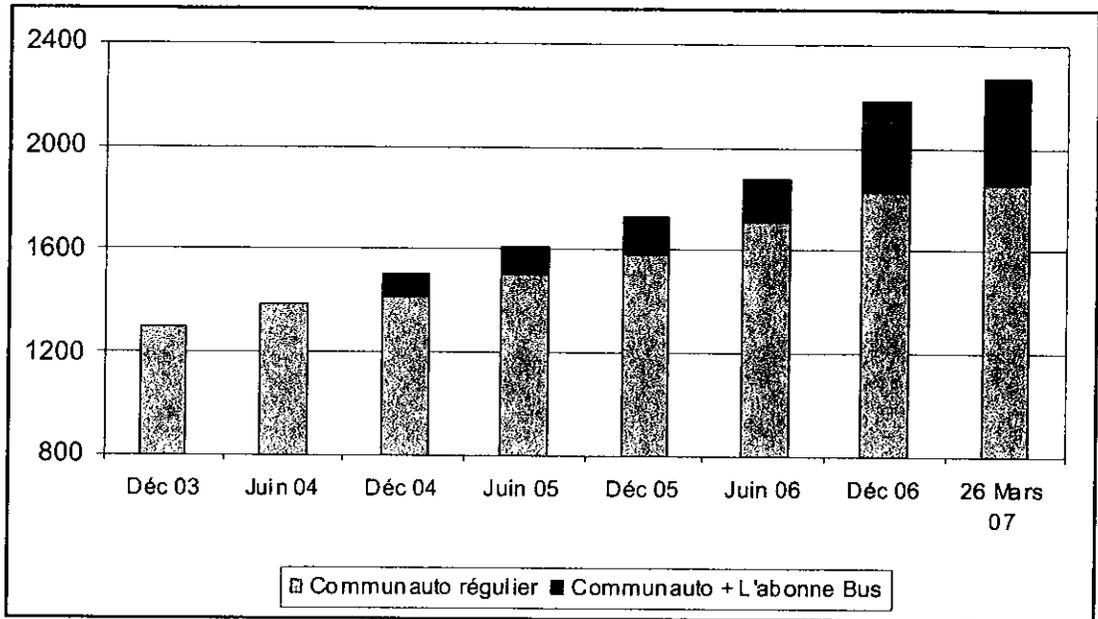


Figure 10 — Évolution du nombre d'abonnés de l'autopartage (Ville de GATINEAU)

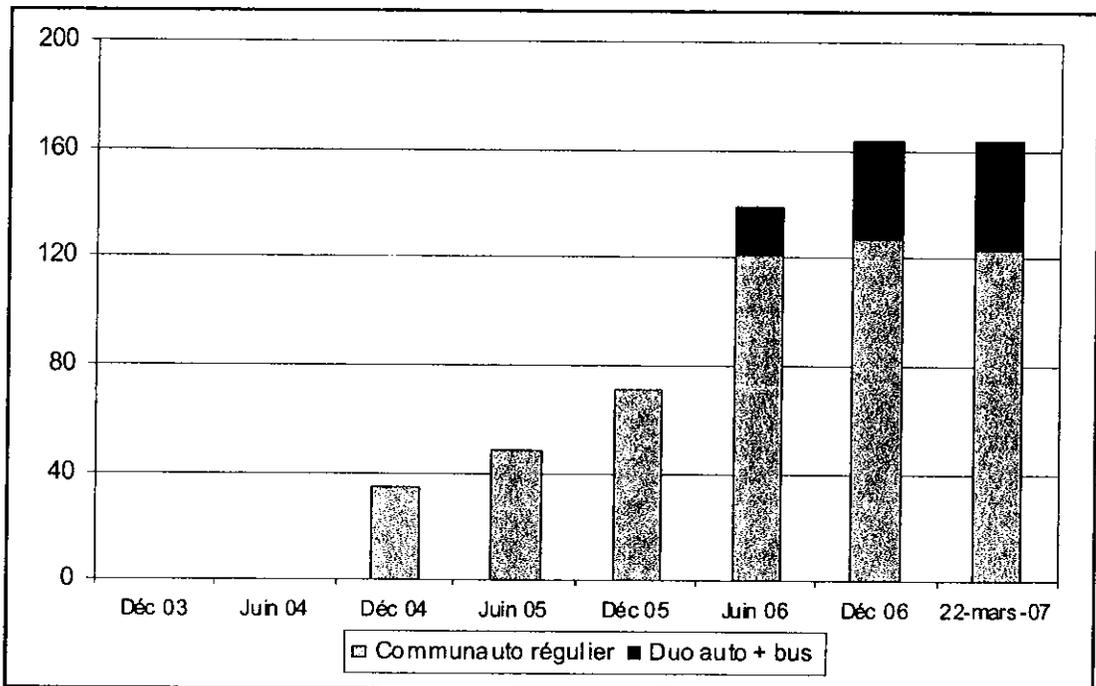


Figure 11 -- Évolution du nombre d'abonnés de l'autopartage (Ville de LAVAL)

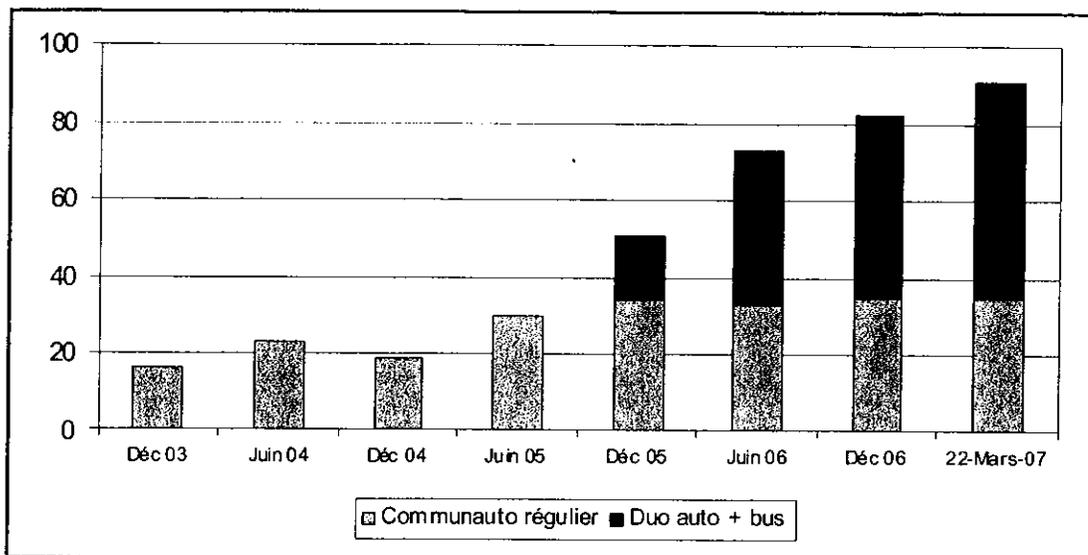
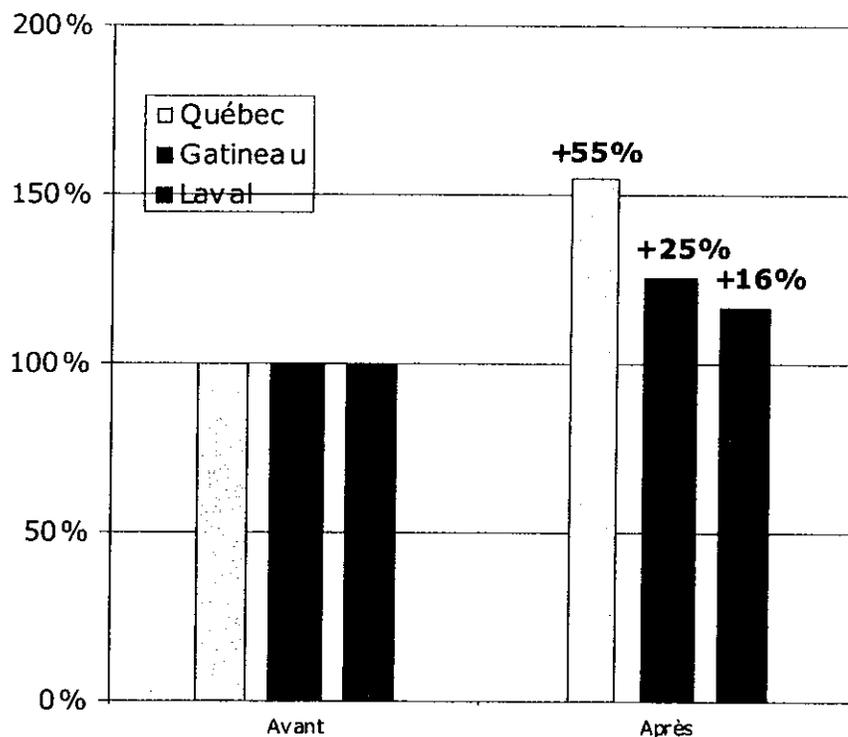


Figure 12 -- Nombre de titres de transport mensuels achetés par les usagers de l'autopartage



TÉMOIGNAGES DE NOS USAGERS

« Nous nous rendons à notre travail en transport en commun, nous avons besoin d'une auto environ une fois par semaine, l'autopartage est donc une solution idéale pour nous. »

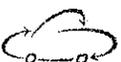
« Je suis membre de Communauto depuis un an et je trouve cette solution très intéressante, en combinaison avec le transport en commun et le vélo pendant la belle saison. Le fait de réserver un véhicule pour des périodes précises m'amène à regrouper mes activités qui nécessitent une auto, ce que j'apprécie dans l'organisation plus globale des mes activités. »

COMMUNAUTO IS GREAT AND IT WOULD BE
EVER GREATER, IF IT BECAME STILL MORE
ACCESSIBLE THROUGH MORE STATIONS [...] AT
THE SAME TIME, IT WOULD HELP TO LINK IT
WELL TO PUBLIC TRANSPORT AND, OF COURSE,
IMPROVE PUBLIC TRANSPORT.

« Communauto is great and it would be even greater, if it became still more accessible through more stations and, consequently more people joining Communauto, which would also make it still more affordable. At the same time, it would help to link it well to public transport and, of course, improve public transport. »

« J'ai décidé en 2003 de me défaire de ma voiture. Avec le transport en commun je peux me déplacer assez aisément. Cependant pour certaines commissions ou magasinages occasionnels une voiture était nécessaire. Pour ce genre de service nous n'avons pas besoin de voiture de luxe pour 24 heures. Communauto est une belle alternative. L'environnement devrait en bénéficier puisque plusieurs d'entre nous faisons usage d'une même voiture. »

« Généralement, j'utilise Communauto quand je n'ai pas d'autre solution, par exemple pour transporter de gros paquets, faire de longues distances, quand je ne peux faire du covoiturage. Communauto permet un complément au transport en commun, il offre des possibilités que le transport en commun ne peut permettre. Et avec un enfant, c'est encore plus pratique. Dans mon entourage, je le conseille à tous ceux qui considèrent acheter une voiture. »



2.3 L'impact de l'auto-partage sur le développement

EXTRAIT DU PLAN DE TRANSPORT, PAGES 106 ET 107

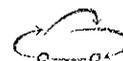
Étant donné que l'expansion souhaitable de cette nouvelle forme de mobilité est étroitement liée à la disponibilité du stationnement, Montréal déploiera tous les efforts requis pour assurer le développement de l'autopartage, dont :

- reconnaître officiellement les entreprises d'autopartage comme des entreprises d'intérêt public;
- demander aux arrondissements d'intégrer les besoins de l'autopartage dans les plans locaux de déplacements;
- assurer le remplacement des places lors de la fermeture de stationnements sur des terrains publics où sont garés des véhicules d'autopartage;
- assigner des places de stationnement public hors rue, en partenariat avec Société en commandite Stationnement de Montréal et les arrondissements;
- réserver des places de stationnement sur rue à l'autopartage;
- développer des mécanismes de gestion pour faciliter les opérations d'entretien et de déneigement des places dédiées à l'autopartage;
- attribuer des vignettes de stationnement universelles.

L'objectif est de mettre à la disposition de l'autopartage plusieurs centaines de nouvelles places afin d'encourager le développement de cette nouvelle forme de mobilité.

Communauto appuie évidemment sans réserve la mise en œuvre de ce plan qui reprend à son compte l'essentiel des recommandations que nous avons faites lors des consultations portant sur le document « Portrait et Diagnostic » du *Plan de transport* en août 2005 (annexe 5). Nous sommes cependant bien placés pour reconnaître qu'il est ambitieux et que son application pourra s'avérer parfois difficile. Beaucoup d'efforts et de constance de la part des différents paliers administratifs seront nécessaires pour réussir à passer de la parole aux actes.

D'abord, il faudra s'assurer de la collaboration des différents arrondissements et de leur personnel, en tentant d'éviter que certaines attitudes conservatrices, en termes d'opérations ou d'émission des permis, par exemple, ne se traduisent en des problèmes incontournables.



3. POUR UNE INITIATIVE EN MÉMOIRE
D'UNE FIGURE SIGNIFICATIVE DE L'AVANCEMENT
DU TRANSPORT DURABLE À MONTRÉAL :

Claire Morissette



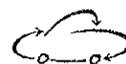
Claire Morissette est décédée le 20 juillet 2007. Âgée de 57 ans, cette activiste du transport durable fortement reconnue et respectée dans la région de Montréal et ailleurs et également co-fondatrice de *Communauto* a été emportée par un cancer qu'elle a combattu courageusement pendant des années.

Avec Claire, *Communauto* a perdu non seulement l'un des piliers de l'implantation du service à Montréal, mais aussi et surtout une alliée. Outre ses qualités humaines hors pair, Claire Morissette était une femme de tête, qui a fait avancer plusieurs causes dans le domaine du transport durable à Montréal. Entre autres : l'accès des vélos dans le métro, le lien cyclable qui surplombe la voie maritime du Saint Laurent (entre Saint-Lambert et l'Île Notre-Dame), la création du réseau cyclable montréalais, la fondation de Cyclo Nord-Sud.

Pour ces raisons, *Communauto* appuie la proposition qui a déjà été déposé à la Ville de Montréal et auprès des autres paliers de gouvernement de nommer à sa mémoire une installation du réseau cyclable. La passerelle cyclable qui relie Saint-Lambert et l'Île Notre-Dame (à la hauteur des écluses de Saint-Lambert) ou la nouvelle piste cyclable en construction sur le boulevard de Maisonneuve en sont des exemples.

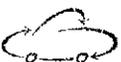




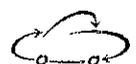


ANNEXES

Annexe 1 — Communauto en bref + Quelques témoignages	32
Annexe 2 — Communiqué émis par Communauto lors de la publication du Plan de transport	34
Annexe 3 — Faits saillants du Rapport rédigé par Tecsub en juillet 2006	36
Annexe 4 — Profil des usagers de <i>Communauto</i>	38
Annexe 5 — Bibliographie sommaire	40



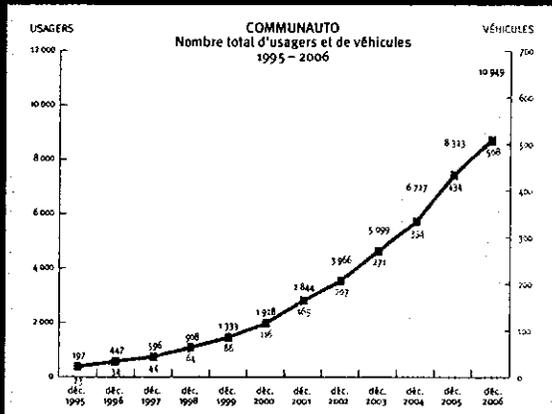
Annexe 1 --- Communauté en bref + Quelques témoignages



COMMUNAUTO EN BREF

Communauto c'est...

- le plus ancien service d'auto-partage en Amérique (1994)
- l'un des plus importants dans le monde
- près de 13 00 abonnés...
- ...qui se partagent une flotte de plus de 700 véhicules (août 2007)
- une équipe dynamique
- des clients satisfaits (92-95 %) ... et fidèles
- une zone de desserte en pleine expansion
- une clientèle en forte croissance



« Votre dynamisme et le succès de votre entreprise sont remarquables. Une telle initiative mérite d'être soulignée en raison de ses retombées pour la collectivité, l'environnement et les individus. »

alors qu'il était ministre des Transports du Québec

« Permettez-moi de vous offrir ainsi qu'à toute votre équipe mes félicitations pour cette belle réussite dans le domaine du transport des personnes. Malgré les embûches rencontrées face à ce nouveau type de service, vous avez su faire preuve de persévérance et vous pouvez être fier du résultat obtenu. »

alors qu'il était maire de Montréal

« Ce service rejoint entièrement les orientations retenues par la Communauté urbaine de Québec concernant la gestion des déplacements sur son territoire. La CUQ vise à limiter la croissance des déplacements en automobile, à favoriser l'utilisation du transport en commun et à freiner la demande en espaces de stationnement. Ces objectifs s'insèrent dans des orientations plus globales d'amélioration de la qualité de vie, particulièrement dans les quartiers centraux, de lutte à la pollution et d'économie d'énergie. »

*membre du Comité exécutif de la Ville de Québec
et ancien président de la STCUQ*

« C'est de tout cœur que j'appuie les objectifs de *Communauto*. Autant il me paraît urgent de *penser globalement*, autant je m'inquiète de la faiblesse de *l'agir localement*. En effet, les hautes visées théoriques ne commencent à trouver leur voie qu'à l'occasion de prises de positions concrètes qui affectent le comportement quotidien.

le doyen des écologistes au Québec, professeur à l'UQAM

Annexe 2 -- Communiqué émis par Communauto lors de la publication du Plan de transport



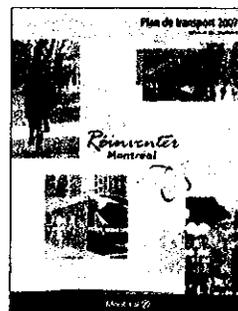
Récipiénaire du
PRIX TRANSPORT COLLECTIF 2007
 de l'Association québécoise de
 transporteurs
 des routes
AOTR

COMMUNIQUÉ

Communauto enthousiasmé par le Plan de transport de la Ville de Montréal

L'autopartage : un outil important pour l'atteinte des objectifs du Plan

MONTRÉAL, LE 17 MAI 2007 — Communauto félicite le Comité exécutif de la Ville de Montréal pour la proposition d'un *Plan de transport* qui met enfin la priorité sur la mobilité durable, les transports actifs et collectifs et reconnaît que l'autopartage « recèle le potentiel de devenir un important outil pour favoriser l'atteinte des objectifs du *Plan de transport* » (*Plan de transport 2007*, document de consultation, page 89).



« La Ville de Montréal se positionne, entre autres grâce à cette mesure, parmi les villes les plus avant-gardistes du monde, en intégrant l'autopartage à ses politiques de transport à l'instar de Berlin, San Francisco, Paris ou Londres. La promotion du transport en commun et des déplacements actifs sous-tend nos actions depuis 14 ans et ces modes constituent la principale façon de se déplacer de nos usagers », a déclaré monsieur Benoît Robert, président-directeur général de Communauto.

Paradoxalement, bien que Montréal soit l'une des villes où l'autopartage est le plus répandu dans le monde, le soutien à l'autopartage dépendait jusqu'à aujourd'hui de la bonne volonté des fonctionnaires ou des élus de chaque arrondissement.

« Pour atteindre notre plein potentiel, nous avons besoin de la collaboration des villes et des compagnies de transport », a ajouté monsieur Robert. « Cet appui est particulièrement nécessaire pour développer un réseau de points de service afin de desservir adéquatement les adhérents à l'autopartage. Une collaboration avec la Ville permettra également de mieux faire connaître à ses citoyens qu'il n'est pas toujours obligatoire de posséder une automobile pour pouvoir utiliser ce mode de transport ».

Communauto inc.

www.communauto.com
 serviceclientete@communauto.com

QUÉBEC
 (418) 523-1788

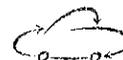
MONTRÉAL
 (514) 842-4545

SHERBROOKE
 (819) 563-9191

GATINEAU
 (819) 595-5181

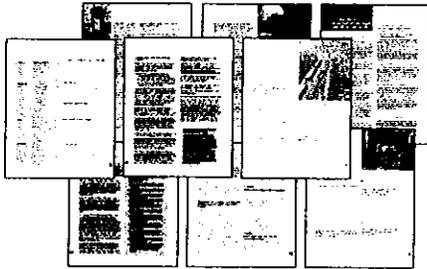


Communauto est fière de compter parmi les principaux commanditaires de Cyclo Nord-Sud, un organisme qui effectue des collectes de vélos pour les expédier aux communautés défavorisées dans divers pays du Sud et d'ailleurs.



Plus concrètement, en matière d'autopartage, le Plan de transport prévoit de :

- Déployer tous les efforts requis pour fournir à l'autopartage des places de stationnement permettant d'assurer son expansion.
- Créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun afin de réduire la dépendance à l'automobile.



Les passages du Plan de transport qui traitent spécifiquement des mesures concernant l'autopartage ont été rassemblés sur une page de notre site internet à www.communauto.com/PlanDeTranspVdeMo7.html

Ces conditions sont essentielles pour que l'autopartage puisse atteindre rapidement son plein potentiel et contribuer à un nouveau « style de ville » moins congestionnée, plus vivante et moins polluée.

Actuellement à Montréal, les 9350 abonnés de Communauto – dont le nombre augmente de 30 % par année – se partagent 475 véhicules. Comparativement à la population en général, ces personnes utilisent davantage le transport en commun, la marche et le vélo et, dans 77 % des cas, elles ont vendu ou renoncé à l'achat d'un véhicule lors de leur adhésion à Communauto. Sur le plan environnemental, les résultats d'une étude sur l'autopartage

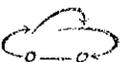
réalisée en 2006 par Tecsub Inc. sont éloquentes : chaque abonné réduit en moyenne ses émissions de CO₂ de 1,2 tonne par année. Si le potentiel de pénétration de l'autopartage estimé à 113 000 ménages dans la région de Montréal est atteint, cela entraînera une réduction des émissions de CO₂ de l'ordre de 135 600 tonnes annuellement, sans compter les autres polluants.

— 30 —

SOURCE :

Marco Viviani
Directeur, développement et relations publiques
 514 499-8099
 mviviani@communauto.ca
 www.communauto.com

Pour en savoir davantage, consulter la page
www.communauto.com/PlanDeTranspVdeMo7.html



Annexe 3 – Faits saillants du rapport rédigé par Tecsub en juillet 2006
www.communauto.com/ptcs.html





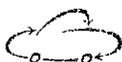
Le projet auto + bus

Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes

- **Chaque véhicule en partage se substitue, en moyenne, à environ 8 véhicules** (scénario moyen); ce résultat tient compte d'une pondération entre les usagers qui se sont départis d'un véhicule et ceux qui ont renoncé à un achat.
- L'autopartage entraîne une **réduction des besoins en espaces de stationnement** et une **diminution significative de la demande de ces espaces** dans les secteurs desservis.
- La réduction globale du nombre de véhicules entraînée par l'autopartage était estimée à la fin du projet à **3 530 voitures en moins** pour l'ensemble du Québec (cette valeur se chiffre à environ - 4 100 en janvier 07).
- L'autopartage entraîne une diminution moyenne du nombre de kilomètres parcourus en voiture de l'ordre de **2 900 km par année par personne**.
- Le précédent constat, combiné à l'utilisation de véhicules moins énergivores que ceux qui sont utilisés par la population en général, représente une diminution de leur consommation énergétique de 38 % et une **réduction annuelle moyenne, par adhérent, de 1,2 tonne de leurs émissions de gaz à effet de serre**, soit une réduction de 60 % par année et par personne des émissions de CO₂.
- La **réduction globale annuelle de CO₂** entraînée par l'autopartage au Québec, à ce jour (pour l'ensemble des 8 323 adhérents de Communauto recensés en date du 31 décembre 2005), est évaluée à plus de **10 000 tonnes annuellement**.
- Pour ce qui est des autres polluants (CO, NO_x, SO₂, COV, PM_x), l'impact de l'autopartage au Québec se traduit par une **diminution des émissions associées au transport variant de 33 % à 44 % selon le gaz concerné**. Cela représente une **réduction totale de 177 tonnes de gaz polluants**, principalement du CO (86 % des émissions).
- Le potentiel de pénétration de l'autopartage auprès des ménages est évalué, sur la base des caractéristiques socioéconomiques actuelles des abonnés de Communauto, à environ 8 %, ce qui donne un potentiel théorique de 113 000 ménages abonnés dans la région de Montréal et de 19 000 ménages abonnés dans la région de Québec. À l'échelle du Québec, le **potentiel de ménages abonnés est estimé à près de 139 000 adhérents**.
- La matérialisation de ce marché pourrait entraîner plus de **20 000 inscriptions à des abonnements annuels** au transport en commun (dans l'éventualité d'un taux d'adhésion moyen de l'ordre de 15 %) et contribuer à **éliminer entre 57 300 et 89 400 véhicules de la circulation** (d'après les scénarios moyen et maximum).
- Ceci correspondrait respectivement à **1,4 % et 2,1 % de la taille actuelle du parc automobile québécois** (automobiles et camions légers).
- À titre d'exemple, une réduction de 168 kilotonnes de GES représente **5,6 fois la cible prévue dans le Plan d'action québécois pour l'horizon 2012** grâce au développement et à l'utilisation de modes de transport alternatifs (30 kilotonnes).

faits saillants

TITRES DU RAPPORT FINAL PUBLIÉ EN JUILLET 2006



ANNEXE 4 — Profil des usagers de Communauto

L'analyse des données des derniers sondages réalisés auprès de la clientèle de *Communauto* (2004 et 2006) fait ressortir que les utilisateurs de l'autopartage :

- 1) se sont départis ou ont renoncé à l'achat d'un véhicule dans 77 % des cas à la suite de leur inscription à *Communauto* — figure a);
- 2) ne possèdent pas d'automobile dans 90 % des cas — figure b);
- 3) ont entre 25 et 64 ans (95 % des membres) — figure c);
- 4) sont très scolarisés : niveau universitaire dans 74 % des cas — figure d);
- 5) ont des enfants dans 14 % des cas (comparable aux 17 % de la population des aires centrales des agglomérations concernées) — figure e)
- 6) ont un revenu annuel moyen élevé (supérieur à 25 000 \$ par année dans 84 % des cas, comparativement à 71 % dans la population de Montréal) — figure f);
- 7) résident en majorité dans les aires centrales, qui constituent les secteurs les plus denses et les plus mixtes en termes de fonctions urbaines.

Figure a) — Réponse des usagers de Communauto à la question « Comment jugez-vous les affirmations suivantes au sujet des conséquences de votre choix de vous inscrire à Communauto ? Moi ou mon ménage... »

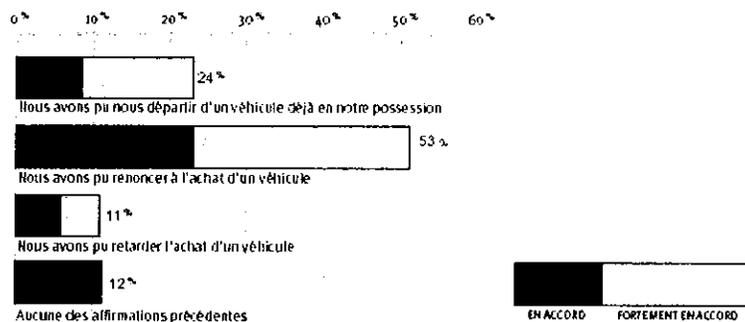


Figure b) — Nombre d'auto par ménage, usagers de Communauto comparés à la population de Montréal

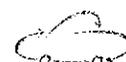
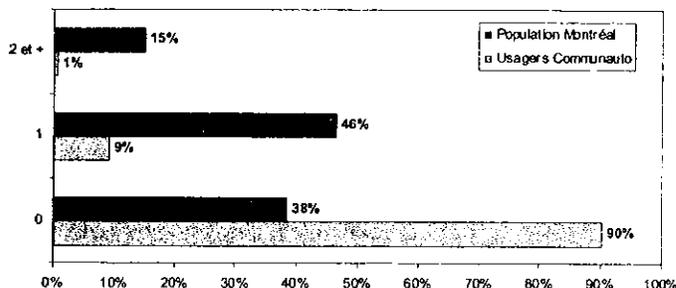


Figure c) — Groupe d'âge des usagers de Communauto comparés à la population de Montréal

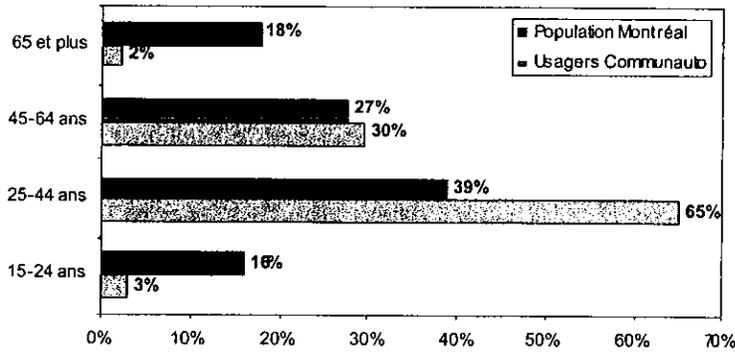


Figure d) — Niveau de scolarité des usagers de Communauto comparés à la population de Montréal

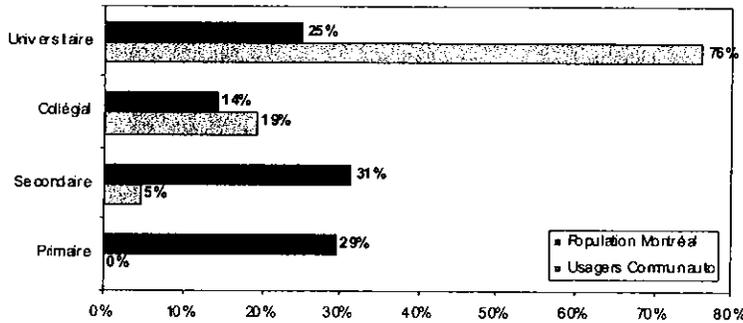


Figure e) — Type de ménages, usagers de Communauto comparés à la population de Montréal

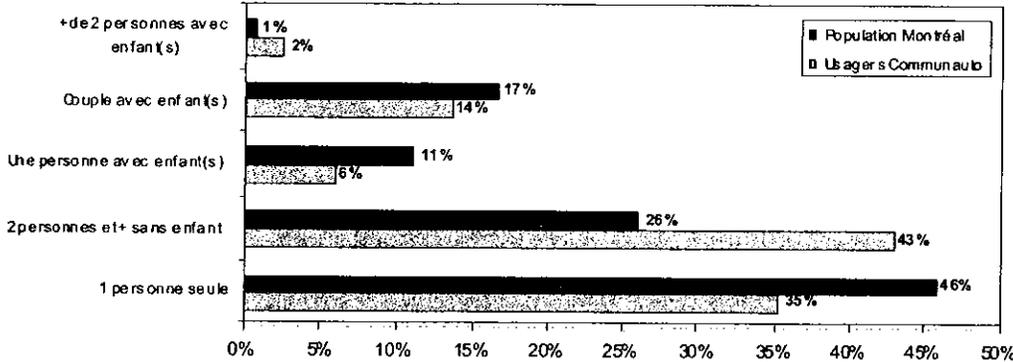
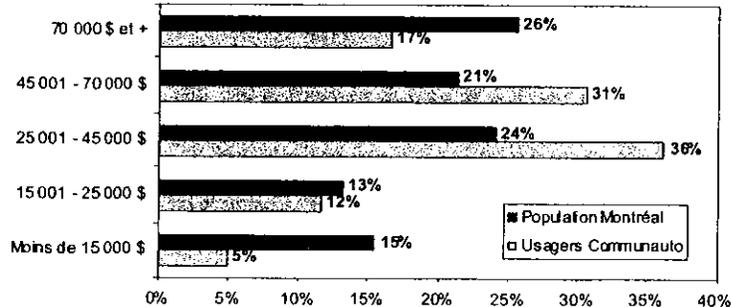


Figure f) — Revenu par ménage, usagers de Communauto comparés à la population de Montréal



Annexe A – Bibliographie

Au cours des ans, *Communauto* a produit de nombreux mémoires ou projets dont plusieurs s'adressaient à la Ville de Montréal ou à ses arrondissements afin d'expliquer la nature de ses activités et les impacts positifs qu'il est possible d'en attendre. Tous ces ouvrages sont disponibles en ligne, en format PDF.



Proposition soumise à l'Arrondissement **Le Plateau-Mont-Royal** dans le but de développer le service de véhicules libre-service
mai 2007 · 20 pages · PDF, 1690 k
www.communauto.com/abonnes/Opter_SdeV_Plateau_7mai.pdf



Projet d'implantation d'un service de véhicules libre-service dans l'Arrondissement de **LaSalle**
novembre 2006 · 44 pages · PDF, 12 140 k
www.communauto.com/abonnes/Opter_SdeV_LaSalle2.pdf



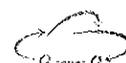
Projet de partenariat soumis aux autorités de l'Arrondissement **Ville-Marie** dans le but d'augmenter l'attrait de la voiture libre-service en tant qu'alternative à la propriété d'un véhicule.
septembre 2006 · 38 pages · PDF, 11 540 k
www.communauto.com/abonnes/Opter_SdeV_VilleMarie.pdf

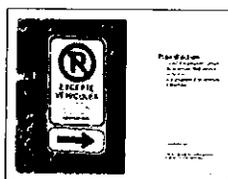


Mémoire présenté à la Consultation sur le projet de Plan de développement durable du Québec
février 2005 · 26 pages · PDF, 1012 k
www.communauto.com/Opter.pdf



Mémoire de Communauto soumis dans le cadre de la consultation portant sur le document « Portrait et Diagnostic » du Plan de transport.
août 2005 · 36 pages · PDF, 2132 k
www.communauto.com/PlanDeTranspDeMTL.html



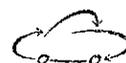


Plan d'action visant à augmenter l'attrait de la voiture libre-service en tant qu'alternative à la propriété d'un véhicule à Montréal
septembre 2004 · 10 pages · PDF, 1412 k
www.communauto.com/abonnes/PlanD%27actionPourLeCRE.pdf



Plan d'urbanisme de Montréal
Mémoire soumis dans le cadre de la consultation du 14 juin 2004
juin 2004 · 16 pages · PDF, 888 k
www.communauto.com/abonnes/memoireUrbanisme.pdf





L'automobile, au besoin