

VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE (VLS)

Commission sur les transports et les travaux publics

Le 11 septembre 2014





Plan de présentation

1. Mandat de la commission
 - 1.1 Activités réalisées en 2013
2. Contexte
3. Constats
4. Objectifs visés par l'implantation des VLS
5. Positionnement dans la chaîne de déplacements
 - 5.1 Marché de l'autopartage
 - 5.2 Marché du VLS
 - 5.3 Modèles d'affaires
6. Enjeux (généraux et particuliers)
7. Résumé de la consultation de 2013
 - 7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants
 - 7.2 Commentaires et opinions exprimés lors de la consultation
 - 7.3 Résultats du sondage
 - 7.4 Enjeux possibles pour les citoyens, les organismes de TC et la Ville
 - 7.5 Bénéfices
 - 7.6 Inconvénients
 - 7.7 Recommandations
8. Pistes de réflexion envisageables



1. Mandat de la Commission sur les transports et les travaux publics

Le mandat confié à la Commission sur les transports et les travaux publics par le conseil municipal consiste à :

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



1.1 Activités réalisées en 2013

- Rencontres individuelles des intervenants suivants par la Direction des Transports en juin 2013 :
 - ✓ Représentants des arrondissements
 - ✓ Société de transport de Montréal (STM)
 - ✓ Industrie du taxi
 - ✓ Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM)
 - ✓ Société vélos en libre-service (SVLS)
 - ✓ car2go
 - ✓ Communauto
- Sondage mis en ligne par Convercité durant le mois de juin 2013
- Soirée de consultation le 12 juin 2013
- Rapport de consultation remis à la Ville en juillet 2013 par Convercité



2. Contexte – Distinction entre autopartage et VLS

Autopartage

- permet de réserver le véhicule à l'avance et nécessite de le rapporter au même endroit (point A - point A)
- stationnements se fait majoritairement hors-rue

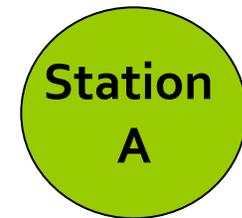
Véhicule libre-service (VLS)

- nouvelle forme de mobilité apparue en Europe il y a environ cinq ans
- permet aux usagers de faire des allers-simples (point A - points B, C ou D)
- peut être stationné sur rue où la réglementation le permet, à l'intérieur du périmètre desservi
- ne permet pas de réservation à l'avance et mise davantage sur une utilisation de courte durée par une tarification compétitive à la minute

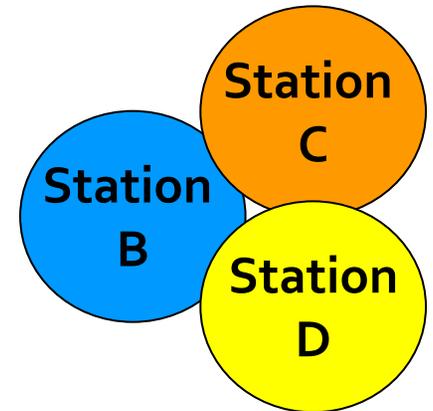


2. Contexte – Distinction entre autopartage et VLS

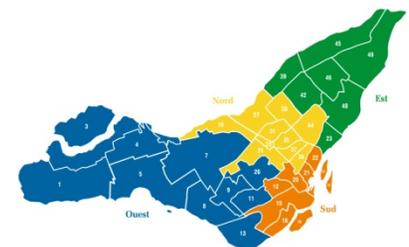
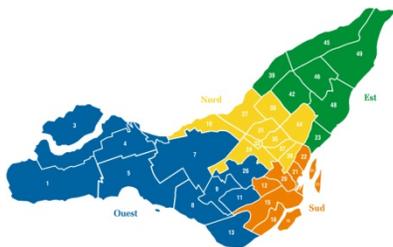
Autopartage ou libre-service avec réservation



Libre-service sans réservation – avec station



Libre-service sans réservation – sans station



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%	



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 gratuit espaces pour 10 ans)	Bolloré et public	
Bordeaux	90	200	voirie et hors-rue	Bolloré (en échange gratuit espaces pour 10 ans)	Bolloré et public	
San Francisco	70		privé	privé		
TOTAL	3915					

Source : École polytechnique et différents sites internet



2. Contexte - Vision du Plan de transport

« 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. »

6^e chantier - Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi

Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage et l'**autopartage**, permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie.



2. Contexte – Interventions proposées dans le P de T (autopartage)

Afin d'adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable, notamment aux usages collectifs de la voiture, Montréal s'engage à :

Aménager des stationnements pour l'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



2. Contexte – Projets proposés avant la consultation de 2013

- Deux entreprises privées ont manifesté de l'intérêt pour développer un système de véhicules en libre-service (VLS), soit :

Communauto



Auto
mobile




DAIMLER



CAR
2GO





2. Contexte - L'offre VLS actuelle

Nom	 	 
Description	Filiale de Communauto 5 villes (Canada et Europe) pour l'autopartage 1 200 véh. en auto-partage / 27 000 abonnés VLS à Montréal (130 véhicules / 21 000 abonnés)	Filiale de Daimler AG (Mercedes-Benz et Smart) 20 villes en Europe et en Amérique du Nord 7 000 véhicules (350 véhicules en moyenne par ville) VLS à Montréal (350 véhicules / 18 294 abonnés)
Nombre de véh.	Éventuellement entre 250 et 350 véhicules dépendamment de la configuration	entre 300 et 400 véhicules (environ 4 véhicules par kilomètre carré)
Type de véh.	Nissan Leaf 100 % électrique et Toyota Prius hybride	Smart fortwo à essence
Tarification	• Abonnement : 0 \$ • L'heure : 12 \$ • La minute : 0,38 \$ • La journée : 50 \$	• Abonnement : 35 \$ • L'heure : 13,99 \$ • La minute : 0,38 \$ • La journée : 72,99 \$
Territoire desservi VLS	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce • Plateau Mont-Royal • Rosemont-La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Verdun 	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce • Plateau Mont-Royal • Rosemont-La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Ville-Marie



2. Contexte - L'offre VLS actuelle

Nom	 	 
Mode d'utilisation commun aux deux compagnies	<ul style="list-style-type: none"> • Essence, assurances et stationnement sont inclus • Disponible tous les jours et à toutes les heures • Aucune réservation requise (possibilité de réserver pour 5 minutes, le temps de se rendre au véhicule) • Localisation du véhicule le plus proche et réservation par l'entremise internet (application WEB) ou téléphone • Accès au véhicule par carte magnétique (carte Opus pour Auto-Mobile) • Arrêts intermédiaires possibles durant l'utilisation moyennant tarification • Remise du véhicule dans le territoire desservi par l'entreprise 	



2. Contexte - L'offre autopartage actuelle

Nom	 	 
Territoire desservi Auto-partage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ahuntsic-Cartierville 2. Anjou 3. Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce 4. L'Île-Bizard—Sainte-Geneviève 5. Lachine 6. LaSalle 7. Le Plateau-Mont-Royal 8. Le Sud-Ouest 9. Mercier — Hochelaga-Maisonneuve 10. Montreal-Nord 11. Outremont 12. Pierrefonds-Roxboro 13. Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles 14. Rosemont—La Petite-Patrie 15. Saint-Laurent 16. Saint-Léonard 17. Verdun 18. Ville-Marie 19. Villeray — Saint-Michel — Parc-Extension 	



3. Constat – Habitudes de déplacements et nouvelles mobilités

- 67 % des déplacements vers le centre-ville de Montréal s'effectuent en transports collectifs, à pied ou en vélo (71 % vers l'hyper-centre-ville)¹
- Une automobile passe plus de 90 % de sa vie utile stationnée²
- De récents sondages démontrent que la génération 15-30 ans sera moins motorisée et que sa mobilité sera plus variée (cocktail-transport)
- Les téléphones intelligents changent la planification des déplacements

¹ Source : Enquête Origine-Destination – 2008

² Source : Union internationale des transports publics (UITP)



4. Objectifs visés par l'implantation des VLS

Objectifs économiques

- Diminution de la motorisation des ménages
- Diminution de la ponction sur le budget des ménages montréalais

Objectifs sociaux

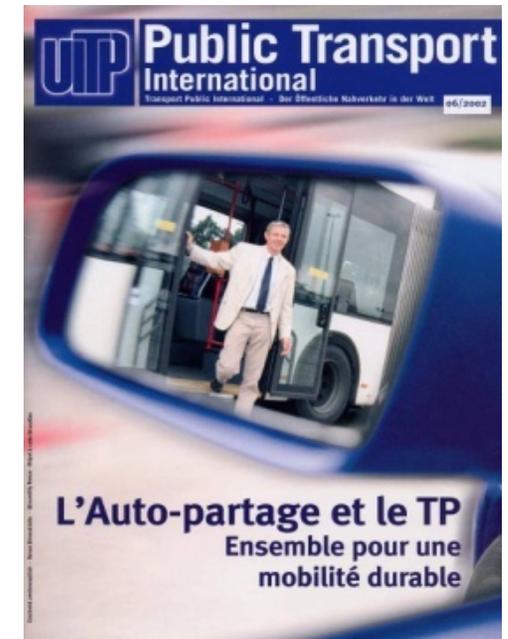
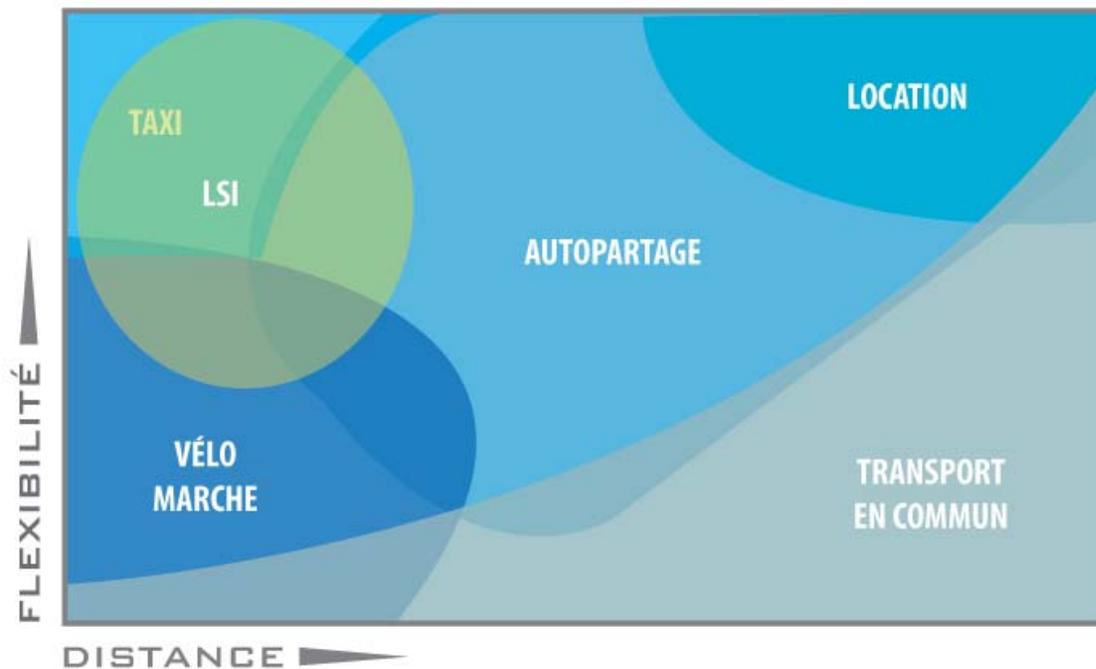
- Accroissement de l'offre de mobilité du cocktail transport
- Optimisation de l'utilisation de l'automobile

Objectifs environnementaux

- Réduction de l'empreinte écologique de l'automobile
- Réduction des émissions de GES et de polluants



5. Positionnement dans la chaîne de déplacements



Selon l'UITP, l'autopartage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les TC, car cela répond aux besoins de mobilité de plus en plus variés des populations urbaines, notamment des jeunes ménages



5.1 Marché de l'autopartage

Selon une étude de l'École polytechnique rendue publique en août 2012 :

- Les abonnés de l'autopartage se déplacent 4 fois moins en voiture que leurs voisins possédant une voiture
- Les couples sans enfants abonnés à Communauto utilisent les TC pour 49 % de leurs déplacements
- 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
- 53 % des abonnés de Communauto font un usage limité de la voiture (2 fois ou moins/mois)
- Seulement 12 % des abonnés possèdent une voiture



5.2 Marché du VLS

- La croissance des TC et des modes alternatifs à l'auto requiert le développement de nouveaux produits plus attrayants et compétitifs, l'ajout d'une nouvelle composante au cocktail-transport
- Bien que le VLS ait pour effet de rendre plus accessible l'automobile, le résultat net pourrait signifier une réduction du taux de motorisation et de l'utilisation de l'automobile
- L'objectif est de créer un lien entre les services existants de façon à accroître l'avantage compétitif des TC relativement à l'achat d'un véhicule privé



5.3 Modèles d'affaires

100 % privé : car2go (Daimler) et Auto-mobile (Communauto)

- Les villes ne sont pas impliquées directement, mais des places de stationnement sont nécessaires afin de garantir une utilisation spontanée et efficace
- Les villes ont peu d'emprise sur les décisions
- Difficile d'assurer une offre et une promotion complémentaires avec les modes de transport (collectif, actif, taxi, aménagement urbains, etc.)
- Les villes ne prennent pas de risque financier



5.3 Modèles d'affaires (suite)

Public avec gestion déléguée : (Autolib' à Paris)



- Les villes contrôlent les conditions d'exploitation, à l'instar des Conseils intermunicipaux de transport (CIT)
- Les villes peuvent intégrer le libre-service dans le cocktail-transport
- Les villes assurent un contrôle total sur le stationnement
- Les villes ont une influence sur le message et l'offre
- Les villes assument une partie des risques financiers



5.3 Modèles d'affaires (suite)

Public avec gestion déléguée : (Autolib' à Paris)



- La ville de Paris a investi 50 000 € par station (4 bornes Autolib') pour installer les stations des recharges en échange d'un tarif de location de 700 € par véhicule par année. Actuellement l'investissement de la ville est de 40 M€
- Bolloré est responsable du déficit d'exploitation jusqu'à un maximum de 60 M€. Au-delà de cette somme, c'est la région parisienne qui prend en charge le déficit)
- Un modèle différent a été adopté à Lyon et à Bordeaux où Bolloré ne paie pas le stationnement, mais a investi pour les bornes



Blue Car



Borne de recharge

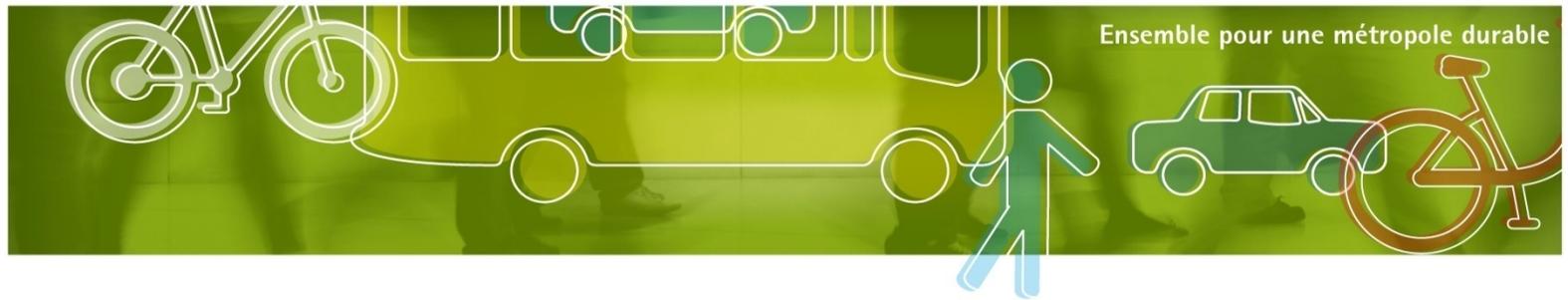


Recharge sur rue (4 bornes/station)



Station d'abonnement et d'information





6.1 Enjeux généraux

- Stationnement sur rue (notamment dans les secteurs SRRR)
- Déplacement des véhicules lors des opérations de déneigement et d'entretien
- Cohabitation avec l'industrie du taxi
- Développement d'alliances stratégiques avec tous les acteurs de la mobilité (STM, BIXI, taxi)

6.2 Enjeux particuliers

- Émission de vignettes universelles
- Emplacements dédiés ou autorisation de se stationner n'importe où
- Gratuité du stationnement sur rue pour les usagers (compensation à la Ville)
- Uniformisation des procédures entre les arrondissements
- Uniformisation de l'affichage
- Électrification éventuelle de la flotte de véhicules



7. Résumé de la consultation de 2013





7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 1 : Pertinence du projet

Est-il souhaitable que Montréal se dote d'un système de VLS?

Question 2 : Gestion du stationnement

Est-ce que les utilisateurs de VLS devraient avoir accès aux espaces de stationnement tarifés (hors rue et sur rue) et aux espaces SRRR au moyen d'une vignette universelle?

Question 3 : Responsabilité du stationnement

Si l'émission d'une vignette universelle est autorisée, cette responsabilité devrait-elle incomber à la Ville centre ou aux arrondissements intéressés par les VLS?

Question 4 : Partenariats possibles

Quelle collaboration entrevoyez-vous entre les opérateurs des VLS et les acteurs de la mobilité (industrie du taxi, BIXI, STM et Stationnement de Montréal)?

Question 5 : Électrification de la flotte

Est-ce que la Ville devrait dans un horizon court, moyen ou long terme obliger un éventuel opérateur de VLS à recourir à des véhicules exclusivement électriques?



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 1 : Pertinence du projet (1 de 2)

Est-il souhaitable que Montréal se dote d'un système de VLS?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

- SCSM indiquent que le service ne permet pas de maximiser la rotation des véhicules et préconise la mise en place d'un projet pilote.

Société de transport de Montréal (STM)

- Les VLS devraient être localisés en fin de ligne, être compatibles avec le système OPUS et favoriser l'utilisation de véhicules électriques

Industrie du Taxi

- Opposée 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



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 1 : Pertinence du projet (2 de 2)

Est-il souhaitable que Montréal se dote d'un système de VLS?

Représentants des arrondissements

- Expriment le besoin de démontrer qu'ils réduisent l'utilisation de l'automobile personnelle, suggèrent la desserte des extrémités de l'île et considèrent qu'un choix doit être fait concernant le mode de gouvernance



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 2 : Gestion du stationnement (1 de 2)

Est-ce que les utilisateurs de VLS devraient avoir accès aux espaces de stationnement tarifés (hors rue et sur rue) et aux espaces SRRR?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

- Risque d'encombrement du domaine public, en particulier au centre-ville, si les véhicules restent stationnés trop longtemps

Société de vélo en libre-service (BIXI)

- Les compagnies de VLS devraient payer un coût qui reflète l'utilisation des espaces tarifés qu'ils occupent

Industrie du Taxi

- Dénonce le retrait de postes d'attente de taxi au profit de stations BIXI²⁰ et souhaite que cette façon de faire ne se répète pas avec les VLS



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 2 : Gestion du stationnement (2 de 2)

Est-ce que les utilisateurs de VLS devraient avoir accès aux espaces de stationnement tarifés (hors rue et sur rue) et aux espaces SRRR?

Représentants des arrondissements

- Il serait possible de trouver un terrain d'entente qui impliquerait l'émission de vignettes avec une compensation monétaire.
- La répartition des redevances doit être équitable entre les arrondissements et refléter leur tarification sur rue et le coût des vignettes SRRR



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 3 : Responsabilité du stationnement

Si l'émission d'une vignette universelle est autorisée, cette responsabilité devrait-elle incomber à la Ville centre ou aux arrondissements intéressés par les VLS?

Représentants des arrondissements

- On évoque l'importance d'une gestion uniformisée du stationnement pour assurer une cohésion entre les arrondissements concernés
- Une préoccupation demeure quant à la redistribution des redevances suite à l'émission d'une vignette universelle.



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 4 : Partenariats possibles (1 de 2)

Quelle collaboration entrevoyez-vous entre les opérateurs des VLS et les acteurs de la mobilité (industrie du taxi, BIXI, STM et Stationnement de Montréal)?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

- 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.

Société de transport de Montréal (STM)

- Il faut créer un lien entre les services existants de façon à accroître l'avantage compétitif des TC relativement à l'achat d'un véhicule privé
- Intérêt d'établir une tarification unique pour l'ensemble du cocktail transport,



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 4 : Partenariats possibles (2 de 2)

Quelle collaboration entrevoyez-vous entre les opérateurs des VLS et les acteurs de la mobilité (industrie du taxi, BIXI, STM et Stationnement de Montréal)?

Industrie du Taxi

- Taxi Diamond a fait valoir que les partenariats étaient bel et bien possibles avec un service de VLS mais s'est prononcée contre les VLS, en ajoutant qu'elle perçoit le projet pilote comme une opportunité à saisir d'en connaître davantage sur les effets négatifs et les retombées possibles.

Représentants des arrondissements

- Pertinence d'utiliser la carte OPUS pour le paiement et l'accès aux VLS
- Les partenariats entre les différents acteurs de la mobilité sont un moyen pour les VLS d'aller chercher une nouvelle clientèle.



7.1 Cinq (5) questions posées aux intervenants en 2013

Question 5 : Électrification de la flotte

Est-ce que la Ville de Montréal devrait dans un horizon court, moyen ou long terme obliger un éventuel opérateur de VLS à recourir à des véhicules exclusivement électriques?

Société de transport de Montréal (STM) et Industrie du Taxi

- La Ville devrait favoriser l'utilisation de véhicules électriques par souci de réduction des GES

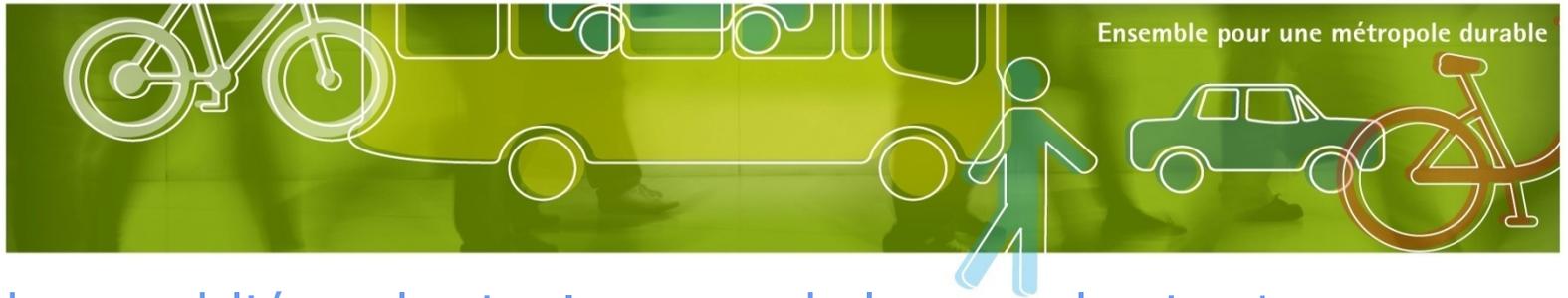
Représentants des arrondissements

- Étant donné qu'aucune donnée n'existe sur la diminution possible du taux de possession de voitures, l'électrification est d'autant plus souhaitable pour diminuer l'empreinte écologique du projet
- Perte de la valeur du projet si les véhicules n'étaient pas électrifiés



7.2 Commentaires et opinions exprimés lors de la consultation

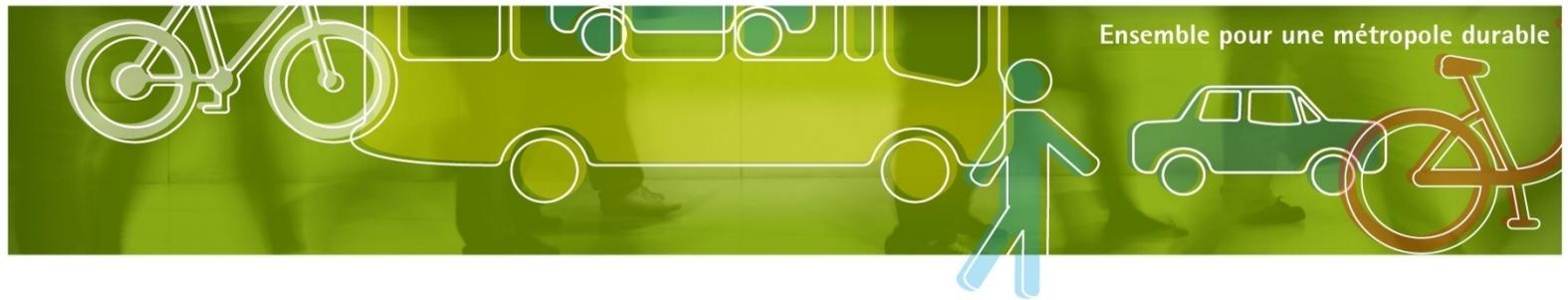
- Les représentants de l'industrie du taxi estiment :
 - qu'il y a un double standard entre la promotion des VLS et la promotion du TC
 - que si les VLS sont à l'essence, ils n'auront pas de bénéfices environnementaux
 - qu'ajouter des VLS au parc automobile augmentera le nombre de voitures en circulation ainsi que les émissions de GES
 - se sentent menacés parce qu'ils considèrent que les VLS leur enlèveront des clients
 - estiment que le marché n'est pas assez grand pour les deux offres de transport
 - croient que les chauffeurs et les propriétaires de taxi n'ont pas suffisamment d'avantages compétitifs pour concurrencer l'offre attractive des VLS
- car2go et Communauto assurent que les clients sont différents et que les taxis pourraient être complémentaires
- Le CRE-Montréal soutient que la mobilité du futur consiste en un mélange entre l'autopartage, le VLS et les taxis



7.3 Sondage publié sur le site Internet de la consultation*

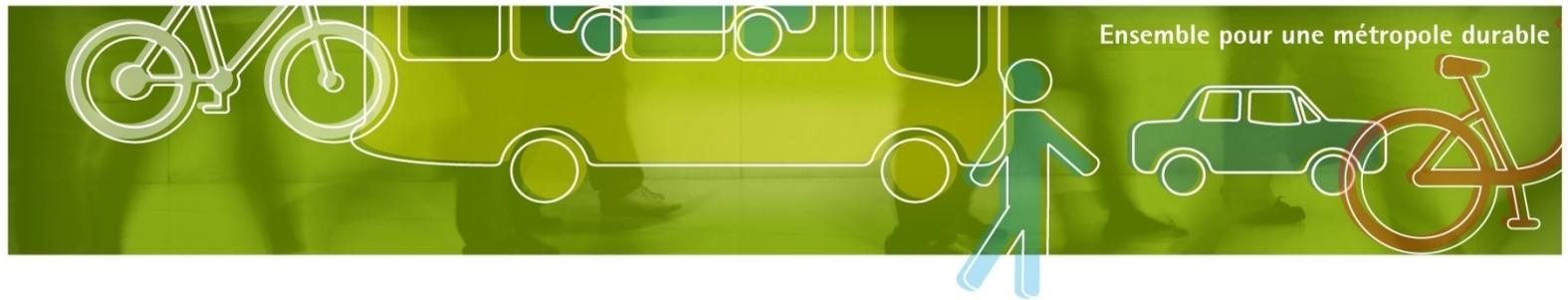
- 42 personnes ont répondu au sondage
- 75 % souhaitent avoir des VLS à Montréal
- 75 % trouvent que la ville devrait offrir des vignettes de stationnement
- 86 % voudraient des VLS électriques
- 77 % voudraient que la flotte soit électrifiée d'ici 5 ans
- 32 % croient que le VLS remplaceront des déplacements en voiture
- 32 % estiment que le VLS remplaceront des déplacements en TC
- 29 % disent que le VLS remplaceront des déplacements en taxi
- 42 % pensent que les VLS retarderont l'achat d'un véhicule
- 36 % disent que les VLS ne les inciteront pas à renoncer à leur véhicule
- 53 % pensent que les VLS leur permettront d'économiser de l'argent

* Étant donné la taille de l'échantillon, l'analyse du sondage ne se fait qu'à titre indicatif et n'a aucune valeur scientifique



7.4 Enjeux possibles pour les citoyens (Convercité)

- Inscription et paiement plus simple et moins coûteux que l'auto-partage
- Accès aux véhicules facilité par l'emploi des nouvelles technologies
- Moins cher que son équivalent en taxi et par TC (si moins de 8 minutes)
- Confort accru, trajets et horaires plus flexibles que le TC
- Flotte de véhicules non-diversifiée nombre de passagers restreint (car2go)
- Vignette universelle restreint le stationnement pour les résidents
- Augmentation du nombre de véhicules en circulation sur le réseau
- Avantageux dans la partie centrale, là où l'offre de transport est déjà diversifiée
- Disponibilité non garantie



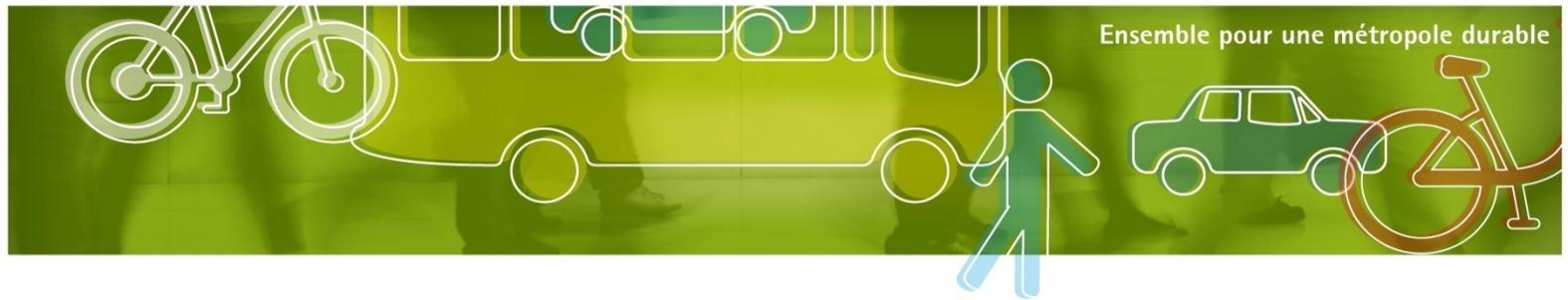
7.4 Enjeux possibles pour les organismes de TC (Convercité)

- TC : concurrence dans la partie centrale de l'île déjà bien desservie
- Taxi : offre concurrente qui pourrait réduire la demande
- Taxi : occupation d'espaces publics qui pourraient servir de postes d'attente
- BIXI : concurrence pour l'occupation du domaine public
- Coopération envisageable s'il s'agit d'accroître la desserte en fin de ligne



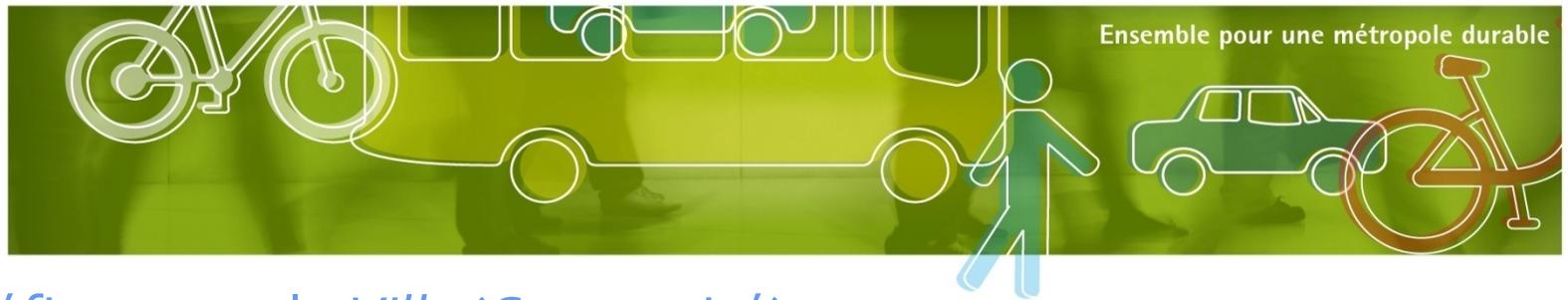
7.4 Enjeux possibles pour la Ville (Convercité)

- S'inscrit dans la famille de l'autopartage dont certaines orientations ont été prévues au Plan de transport 2008 et au Plan de développement durable de la Collectivité Montréalaise 2010-2015
- Constitue un « usage mieux adapté de l'automobile »
- Ne suit que partiellement les objectifs du Plan de Développement Durable dont l'une des actions est « d'encourager l'électrification des transports »
- Comme les services d'autopartage sont utilisés majoritairement par des gens qui ne sont pas motorisés, il est probable que les VLS favorisent l'utilisation de l'automobile, au détriment d'autres modes plus durables
- L'impact réel des VLS sur la diminution de l'usage de l'automobile, le retardement ou la renonciation à l'achat n'a pas encore été étudié



7.4 Enjeux possibles pour la Ville (Convercité) - suite

- Comme les VLS sont opérés par des entreprises privées, la Ville n'a que peu de contrôle sur l'étendue, la gestion et le fonctionnement du système
- Le système pose un défi en ce qui a trait à l'attribution des places de stationnement sur le domaine public, à l'octroi de vignettes de stationnement universelles et à la tarification appropriée
- Collaboration requise entre la ville et les arrondissements afin que l'identification et la tarification des espaces de stationnement soit la même dans toute la zone desservie
- Des offres d'autres promoteurs pourraient créer un problème de gestion de multiples entreprises et de processus décisionnel d'octroi de permis



7.5 Bénéfices pour la Ville (Convercité)

- Si les VLS deviennent un mode fiable et induisent des changements positifs
 - diminution du taux de possession automobile
 - diminution de l'espace occupé par les voitures privées
 - réduction de la part modale auto et des distances parcourues
 - augmentation de l'utilisation des TC et actifs
- Augmentation de l'attractivité du centre-ville et des arrondissements desservis et offrirait à ceux qui les fréquentent une autre option de transport
- Comblement d'une lacune en termes de mobilité pour les résidents de zones moins bien desservies par TC



7.6 Inconvénients pour la Ville (Convercité)

- Si les VLS n'entraînent pas les mêmes changements que l'autopartage :
 - augmentation de pression sur les espaces de stationnement
 - augmentation du volume d'automobiles dans les zones desservies par TC
 - compétition avec une offre de transport déjà diversifiée et de haute qualité dans la partie centrale de l'île



7.7 Recommandations de Convercité

Attendu que :

- Deux promoteurs (car2go et Communauto) ont déposé un projet de VLS;
- Le territoire visé offre une large diversité de modes de transport;
- Les promoteurs demandent l'utilisation du domaine public;
- Dans les quartiers centraux la demande d'occupation du domaine public est supérieure à l'offre de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR);
- Les VLS pourraient être déployés sans l'autorisation de la Ville sur la base d'ententes avec des gestionnaires de stationnements privés;
- Les VLS offerts dans les autres villes sont récents et peu documentés;
- Pour la majorité des représentants municipaux, le rôle de la Ville devrait se limiter à exiger des promoteurs de répondre à des objectifs qui combleront les besoins de mobilité en échange d'un accès privilégié au domaine public.



7.7 Recommandations de Convergence (suite)

Attendu que :

- Les organismes de transport ont exprimé les préoccupations suivantes :
 - STM perçoit le service VLS comme pouvant être pertinent dans les secteurs moins bien desservis
 - Stationnement de Montréal est préoccupé par son mandat qui est d'assurer la rotation des véhicules stationnés sur rue
 - L'industrie du taxi est mobilisée contre les VLS, le percevant comme une concurrence additionnelle dans un contexte de difficultés sérieuses



7.7 Recommandations de Convercité (suite)

Convercité est d'avis que :

- L'ajout de véhicules à essence sur un territoire déjà très bien desservi :
 - S'inscrit en partie dans les orientations du Plan de transport mais n'entraînerait que très peu d'impacts sur les parts modales actuelles et futures;
 - Pourrait sans doute être bénéfique aux consommateurs qui y trouveraient un mode de transport additionnel et moins cher que le taxi.



7.7 Recommandations de Convercité (suite)

Ville de Montréal

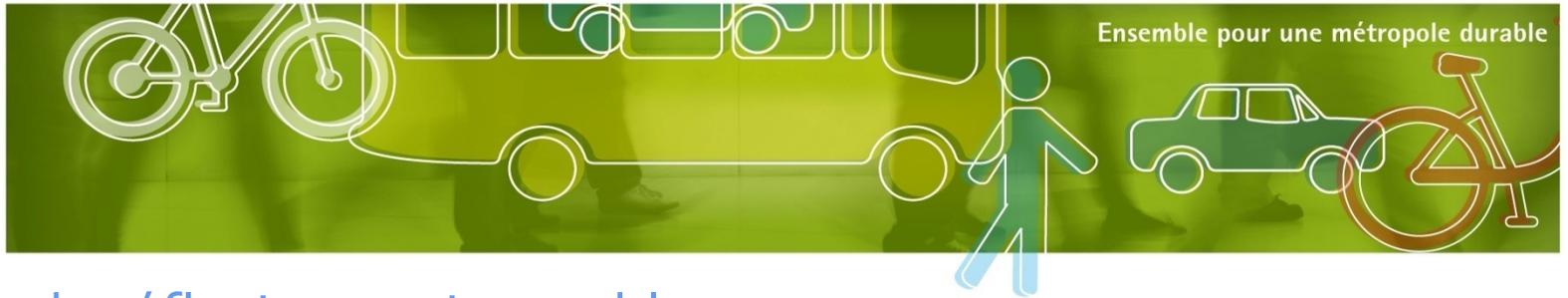
- Sur la base des expériences étrangères, documenter, les impacts des VLS sur les stratégies de transport et les comportements des utilisateurs;
- Advenant une évaluation positive, établir un cadre de collaboration avec les arrondissements concernés, en fonction des modalités et des critères de performance que la Ville aura alors déterminées. Par exemple, l'installation de bornes de recharge pour VÉ pourrait représenter une réelle valeur ajoutée et ainsi faire partie des conditions requises pour soutenir un projet de VLS;
- Accélérer les discussions avec les représentants de l'industrie du taxi afin d'identifier des solutions durables pour régler les problèmes évoqués lors de la consultation publique.



7.7 Recommandations de Convergence (suite)

Aux deux promoteurs du service VLS

- Contribuer en toute transparence à la connaissance publique, en fournissant à la Ville de Montréal des résultats liés au projet pilote (Auto-mobile) en cours sur le territoire de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal ainsi que sur les impacts prétendus du service offert par car2go à l'étranger;
- Explorer un modèle d'exploitation où la pression sur le domaine public serait moins intense, notamment pour les solutions de stationnement au centre-ville, un territoire riche en espaces privés, intérieurs et extérieurs.



8. Pistes de réflexion envisageables

- 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
- 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