



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

présenté par

Communauto inc.

au

**Conseil régional de l'environnement
de Montréal (CRE-Montréal)**

s o m m a i r e

1. Introduction

Présentation de *Communauto* et du concept de «véhicule libre-service»

2. Mesures proposées

2.1 LE CONSTAT

2.2 LES OBJECTIFS

2.3 LES ACTIVITÉS PRÉVUES

2.3.1 La signalisation

2.3.2 Localisation des points de service

2.3.3 Tarification des espaces alloués

2.4 LES IMPACTS DU PROJET

2.5 LES COÛTS DU PROJET

3. Conclusion

Annexes

A – Hypothèse de signalisation pour le stationnement sur rue

B – Stations de *Communauto* existantes et souhaitées pour la région de Montréal sur un horizon de 5 ans

C – Une image vaut 1000 mots

Photo en page couverture :
signalisation de la station MTL # 86 - Parc Père-Marquette



1. Introduction

Présentation de *Communauto* et du concept de «véhicule libre-service»

Depuis sa fondation en 1994, *Communauto* fait figure de pionnière, en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services de «véhicules libre-service» à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique.

Le «véhicule libre-service», aussi appelé, indifféremment, «service d'auto-partage», constitue un service de mobilité avancé qui offre la flexibilité d'une voiture 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.

Grâce à ses multiples attraits, près de 6 500 personnes au Québec se sont déjà laissées séduire par cette formule et ce nombre ne cesse de croître. Les trois-quarts de ces usagers habitent Montréal. Les autres villes qui sont présentement desservies par *Communauto* sont Québec, Sherbrooke et Gatineau.

Parmi les nombreux impacts positifs qui sont mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage, soulignons :

- la réduction importante (de l'ordre de 50%) de leur taux de motorisation;
- la réduction importante (également de l'ordre de 50%) du nombre de voyageur-kilomètres effectués en automobile;

- la réduction des besoins en espaces de stationnement (chaque voiture libre-service dessert en moyenne 20 usagers);
- l'augmentation des distances parcourues en transport en commun, à pied, à vélo, en taxi;
- la réduction importante de la consommation en énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants attribuables à l'automobile;
- la promotion d'un style de vie qui contribue à stimuler la consommation locale, une revitalisation des commerces de proximité et une amélioration générale de la qualité de la vie en ville.

Mentionnons par ailleurs que contrairement à l'automobile privée, 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. Le tout à un coût nul pour le contribuable car la preuve a été faite que ce service est en mesure de s'auto-financer. La voiture libre-service peut même, à la rigueur, être perçue comme une source de revenus non négligeable pour les collectivités, dans la mesure où son mode d'opération rend ses gestionnaires mieux en mesure que les particuliers de payer un juste prix pour l'espace public occupé par ces véhicules. ■



2. Mesures proposées

Compte tenu des avantages qui en découlent, plusieurs mesures sont proposées ci-après pour supporter ce service sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal. Ces propositions visent à répondre aux deux priorités identifiées par son opérateur à Montréal :

- accroître la qualité du service;
- de même que son accessibilité.

La clé de la solution dans le cadre de cette problématique réside dans l'accès au stationnement pour les véhicules partagés.

2.1 LE CONSTAT

Outre les améliorations d'ordre organisationnel ou technique qui peuvent toujours être utiles pour améliorer un service, on sait, dans le cas des entreprises d'auto-partage, que la seule croissance du nombre de leurs usagers peut être un important vecteur d'amélioration. En effet, l'augmentation de leur clientèle permet à ces entreprises d'augmenter non seulement le nombre de leurs points de service mais aussi le nombre des véhicules qu'elles peuvent se permettre de conserver dans chacune de ces stations. Ceci contribue à rapprocher les véhicules de ceux qui s'en servent et d'améliorer leur disponibilité relative. Passé un certain volume de transactions, on peut même se permettre d'adoucir certaines règles, notamment celles ayant trait aux prolongations de réservation. Toutes ces améliorations ont pour effet d'alimenter la croissance, en rendant le service suffisamment attrayant pour y attirer des clients de plus en plus exigeants. On comprend, dans ce contexte, le rôle clé que revêt la disponibilité d'espaces de stationnement bien localisés pour mieux répondre aux besoins des usagers de ce service.

À l'heure actuelle, les gestionnaires de *Communauto* à Montréal en sont réduits à disposer leurs véhicules là où ils le peuvent et non là où ils le devraient. Or, pour pouvoir mettre à contribution l'auto-partage en tant qu'outil susceptible de contribuer significativement à une amélioration de la qualité de l'environnement des Montréalais, il importerait de prévoir des emplacements en nombre suffisant pour que le service puisse être offert dans de meilleures conditions. Il est clair que la collaboration des autorités serait nécessaire pour changer cette situation.

Par ailleurs, devant l'absence quasi absolue d'espaces de stationnement hors rue dans de nombreux quartiers de la ville, la seule solution possible pour faire face efficacement à l'expansion de ce service, à moyen terme, serait de permettre aux véhicules partagés d'être garés dans des zones réservées à cet effet sur la rue. Cette solution a déjà été mise en place avec succès dans plusieurs villes européennes de même qu'à Seattle. Un projet pilote allant dans ce sens est également déjà en fonction dans l'arrondissement montréalais d'Outremont. La multiplication de ces initiatives serait d'autant plus souhaitable qu'il apparaîtrait paradoxal, autrement, de vouloir ajouter des espaces de stationnement hors-rue pour répondre aux besoins de ce service alors que le nombre de stationnements déjà disponibles en bordure de trottoir serait plus que suffisant pour répondre à tous les besoins actuels et futurs.

2.2 LES OBJECTIFS

- Élargir le réseau des stations de véhicules partagés à Montréal, en ajoutant progressi-



vement de nouveaux points de service sur rue dans les différents arrondissement de la ville.

- Expérimenter différentes solutions d'ordre organisationnel pour faciliter le nettoyage de la chaussée et le déneigement de ces emplacements en hiver.

2.3 LES ACTIVITÉS PRÉVUES

Sous la responsabilité de la Ville de Montréal

(incluant les arrondissements):

1. Définir et mettre en place les conditions qui permettront de réserver des espaces sur rue pour les véhicules offerts en libre-service (surtout les aspects réglementaire et organisationnel).
2. Valider la liste des endroits potentiels où il serait possible de localiser de nouvelles stations de véhicules.
3. Élaborer les procédures et les normes à respecter pour permettre l'implantation et l'ajout de nouveaux espaces (signalisation, nombre de places allouées, définition d'un emplacement, tarification, procédures de déneigement et de nettoyage sur rue, etc.).
4. Recueillir les observations des différents intervenants impliqués de manière à ajuster les procédures au besoin et à faire circuler les informations relatives au savoir-faire développé dans les divers arrondissements.

Sous la responsabilité de *Communauto* :

5. Définir le marché de l'auto-partage à Montréal et dresser un inventaire préliminaire des besoins en emplacements.
6. Proposer un échéancier d'implantation.
7. Fournir les véhicules nécessaires à l'offre du service.
8. Gérer celui-ci en conformité avec les règles promulguées par la Ville et les Arrondissements.
9. En collaboration avec la Ville et les Arrondissements, promouvoir le service auprès des résidents et des entreprises des secteurs concernés.
10. Recueillir et partager avec les autorités compétentes les données nécessaires pour mesurer les retombées environnementales du projet.

2.3.1 La signalisation

Celle-ci ne devrait pas obligatoirement mentionner le nom de l'opérateur du service. L'utilisation des termes génériques «voitures partagées» ou «libre-service» pourrait suffire. Cela dit, *Communauto* a déjà entamé une réflexion sur le sujet et mis au point une procédure incluant une suggestion de signalisation qui serait susceptible de résoudre le principal problème associé à ces initiatives sous notre latitude, à savoir le déneigement. Un résumé de cette proposition est présenté à l'annexe A.

2.3.2 Localisation des points de service

La proximité des véhicules de ses usagers est le facteur clé du succès d'un service d'auto-partage. Cette condition est nécessaire pour que la convivialité de son utilisation se rapproche un tant soit peu de la propriété d'une voiture. 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'ouverture de 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, notamment :

- Plateau Mont-Royal
- Rosemont-Petite-Patrie
- Villeray-Parc-Extension

Une illustration du nombre de points de service additionnels nécessaires pour rapprocher les véhicules de *Communauto* de ses usagers est présentée à l'annexe B.

Il ne s'agit ici que d'une proposition préliminaire (non exhaustive) qui fera l'objet d'une réflexion plus approfondie si le présent projet est accueilli favorablement. Les emplacements indiqués ne sont qu'approximatifs et un échéancier d'implantation tenant compte de la localisation actuelle de la clientèle et du potentiel de développement dans le temps des nouveaux secteurs à développer devront y être joints.



Néanmoins, pour donner un ordre de grandeur de l'effort que cette initiative pourrait représenter pour l'ensemble des arrondissements sur un horizon de cinq ans, voici un échéancier préliminaire d'implantation qui serait réaliste compte tenu de l'historique de croissance de *Communauto* à Montréal.

Cette proposition tient compte d'une moyenne de 4 véhicules par station et d'un ratio de 20 usagers par véhicule. Le cas échéant, l'excédent de la demande pourrait continuer à être accommodé par la recherche de nouveaux emplacements sur des sites hors-rue.

2.3.3 Tarification des espaces alloués

Il importe d'insister sur le caractère « raisonnable » des prix qui devraient être facturés pour les espaces de stationnement qui seraient mis à la disposition de l'auto-partage par la Ville de Montréal. Rappelons à cet effet qu'un résident de Montréal propriétaire d'un véhicule peut s'acheter une vignette à un coût très bas, soit 50 \$/année, alors que *Communauto* paie présentement au-delà de 600 \$, annuellement, pour garer chacun de ses véhicules. Ces prix peuvent aller jusqu'à 1200 \$ et même 2400 \$ par année par véhicule dans certains cas.

Compte tenu du nombre moyen d'utilisateurs par véhicule (20), une tarification de l'ordre de 50 \$ par mois par véhicule pourrait cependant s'avérer relativement équitable. Ce prix reviendrait alors à 30 \$/personne/année dans le cas des usagers de l'auto-partage.

ANNÉE DU PROJET	NOMBRE DE STATIONS SOUHAITÉES SUR RUE	NOMBRE DE VÉHICULES (4 PAR STATION)	NOMBRE D'USAGERS ADDITIONNELS DESSERVIS PAR CES VÉHICULES
1	25	100	2 000
2	32	128	2 560
3	35	140	2 800
4	35	140	2 800
5	33	132	2 640
Total :	160	640	12 800

2.4 LES IMPACTS DU PROJET

Les principaux impacts directs estimés du projet seraient les suivants :

- 12 800 nouveaux usagers pourraient être accommodés par ce service sur un horizon de cinq ans;
- ce qui se traduirait par une diminution de la demande de quelque 6 400 véhicules dans le territoire visé;
- entraînant une réduction d'environ 36 millions de km roulés pour la totalité de la période couverte par le projet;
- ceci se traduirait par une économie totale de 2,6 millions de litres d'essence et l'évitement d'émissions de 5 900 tonnes de CO².

2.5 LES COÛTS DU PROJET

Les coûts net appréhendés du projet pour la Ville et pour le contribuable montréalais sont à toutes fins pratiques nuls. En effet, compte tenu du nombre d'espaces dont il est question, ceux-ci pourraient facilement être attribués aux véhicules partagés sans que la Ville n'aie à se priver des revenus provenant d'emplacements faisant déjà l'objet d'une tarification

(zones de parcomètres, secteurs SRRR, etc.). Le fait que ces emplacements se retrouveraient tous en zone résidentielle faciliterait également le tout.

Il est pour le moment difficile de quantifier les coûts additionnels des nouveaux besoins en signalisation ou en termes de frais de main-d'œuvre qui pourraient être occasionnés par la

présence de ces véhicules sur la rue lors des opérations de déneigement mais il est peu probable que ceux-ci soient très significatifs.

En contrepartie, le fait de vendre les vignettes destinées aux véhicules libre-service à raison de 50 \$ l'unité pourrait générer, pour la Ville, des revenus annuels récurrents de l'ordre de 384 000 \$ après 5 ans si le scénario proposé était adopté (640 vignettes x 50 \$/vignette x 12 mois/année). À terme, ces revenus pourraient s'avérer beaucoup plus importants dans les arrondissements où le marché potentiel de ce service est le plus élevé. C'est le cas notamment du Plateau-Mont-Royal où il est raisonnable, tout en restant conservateur, d'estimer le bassin des utilisateurs à au moins 10 % de la population. Si ce marché se matérialisait on pourrait alors parler de revenus annuels de l'ordre de 300 000 \$ pour ce seul arrondissement. ■



3. Conclusion

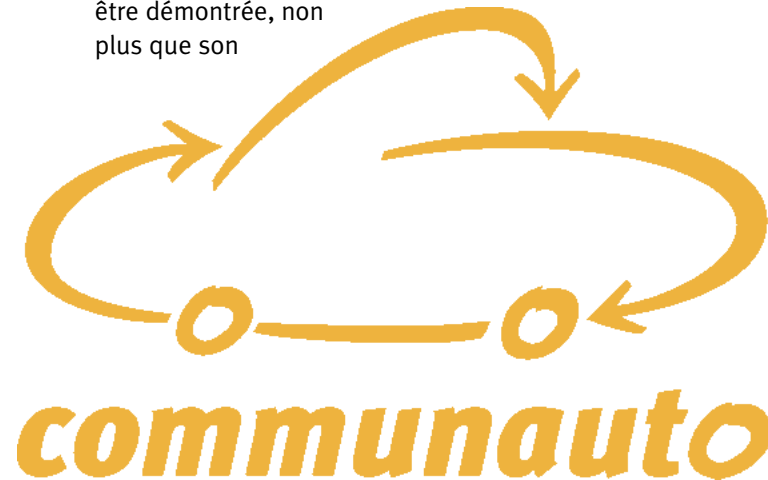
En conclusion, il est possible d'affirmer que les revenus potentiels qui pourraient être générés par la réalisation de ce projet couvriraient largement ses coûts et ce, même si on y comptabilisait toutes les dépenses potentielles qu'il pourrait entraîner pour la Ville et les Arrondissements. Ce projet pourrait, par ailleurs, sans l'ombre d'un doute, générer des revenus significatifs qui deviendraient alors disponibles à la Ville et aux arrondissements pour promouvoir d'autres initiatives.

La réalisation de ce projet dans le cadre d'un partenariat avec *Communauto* reviendrait à offrir un nouveau service à la population. Or, les Montréalais ont déjà démontré en grand nombre qu'ils souhaitaient avoir accès à ce service. Il ne serait donc que légitime de répondre ainsi à leurs aspirations.

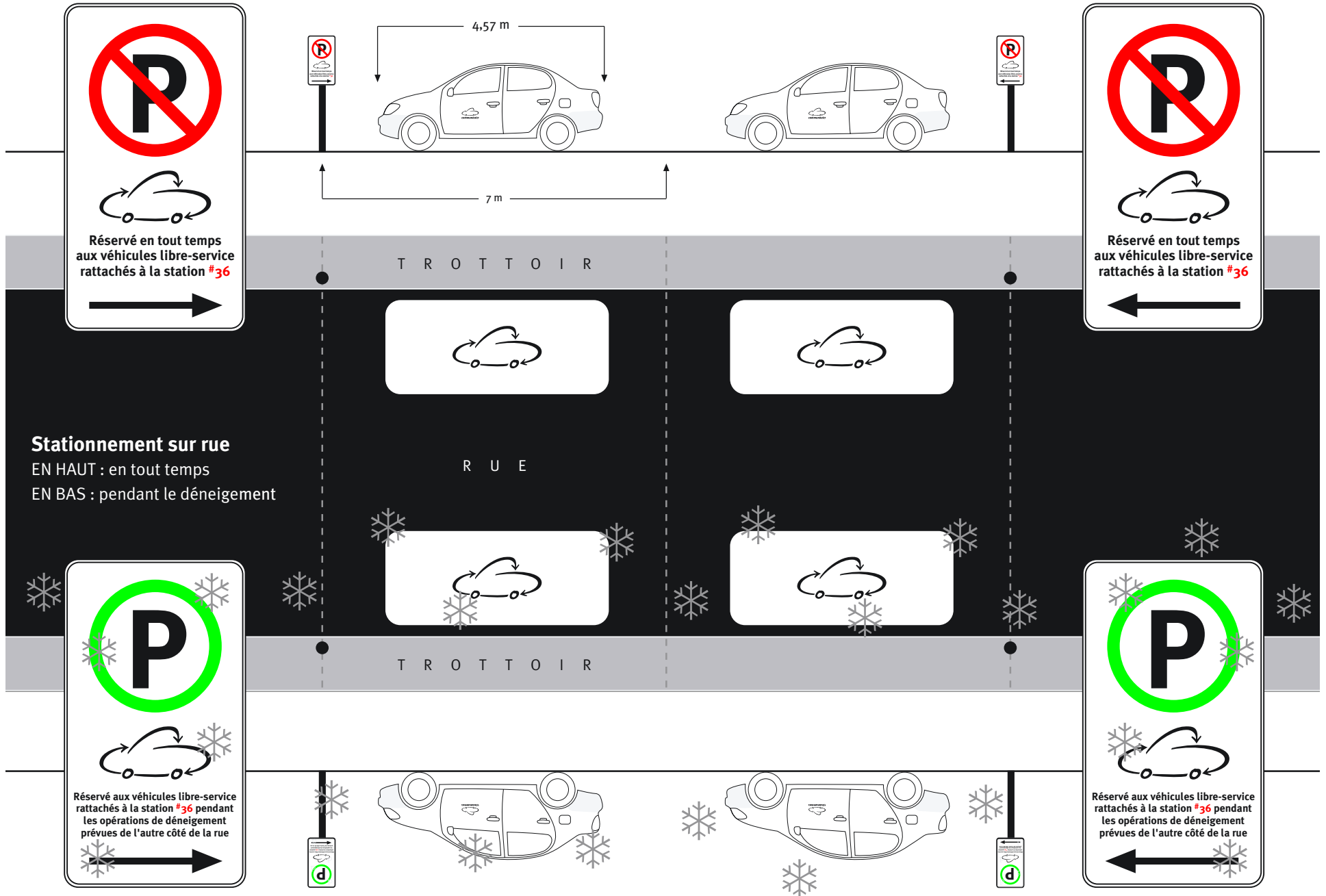
De plus, ce projet constituerait un réel progrès dans la mise en place des conditions visant à promouvoir le développement durable sur le territoire de la Ville de Montréal. L'importance des retombées de l'auto-partage n'a plus à être démontrée, non plus que son

caractère structurant et sa capacité à renforcer les autres initiatives pouvant être mises de l'avant dans les domaines de l'urbanisme, du transport et de l'environnement en général.

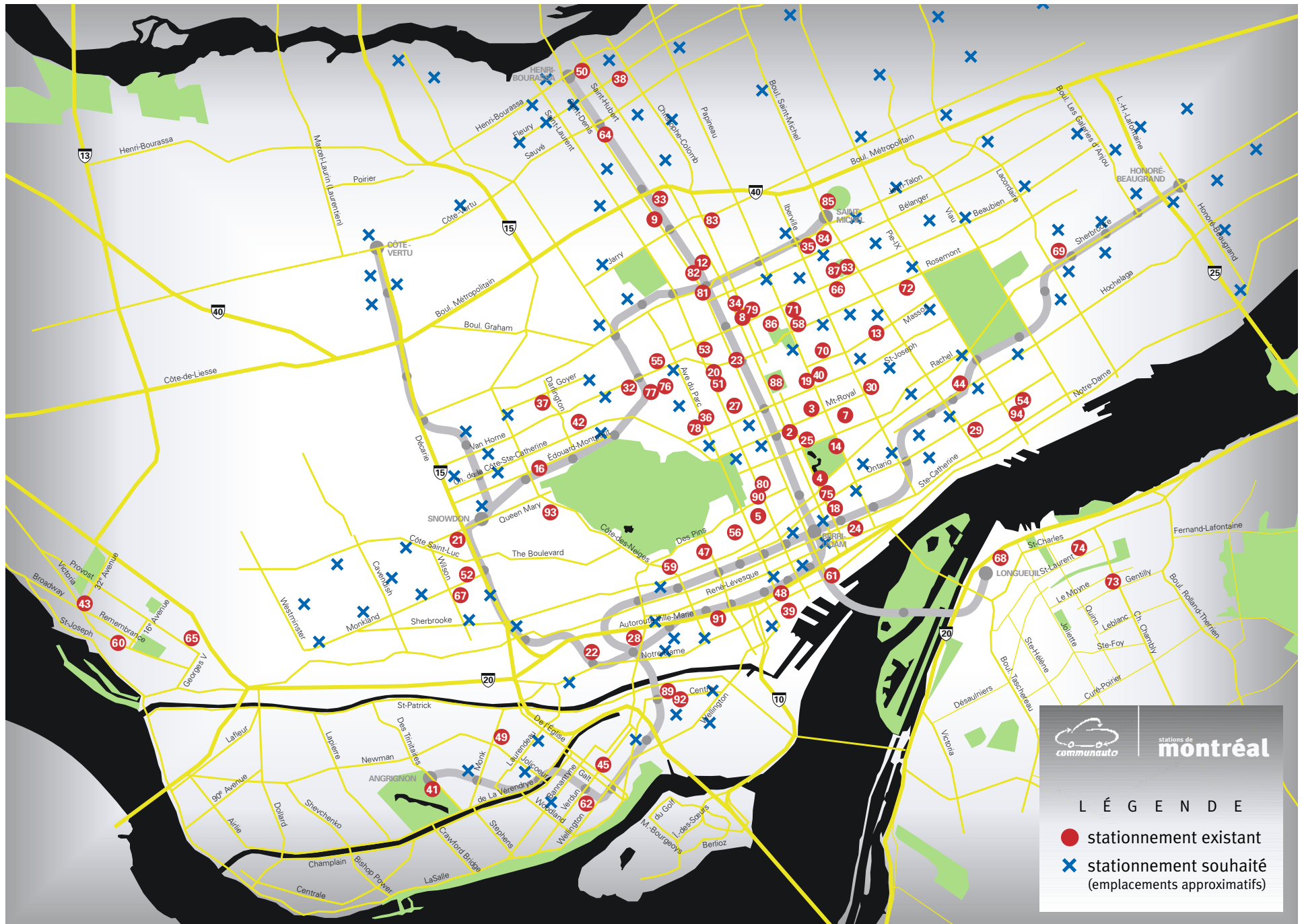
Rappelons en terminant que le gouvernement hollandais compte sur cette seule mesure pour réduire de près de 12 % la quantité de ses émissions dans le secteur des transports d'ici 2010. Au Canada, Montréal est le chef de file dans ce domaine même si les expériences de partenariat n'en sont qu'à leurs premiers balbutiements. Le plan d'action ici proposé serait un premier pas pour mieux supporter et encadrer le développement de ce service afin d'en maximiser les retombées favorables. Nul doute que cette initiative susciterait un énorme intérêt sur le plan de la visibilité de la Ville à l'échelle internationale. ■



Annexe A – Hypothèse de signalisation pour le stationnement sur rue



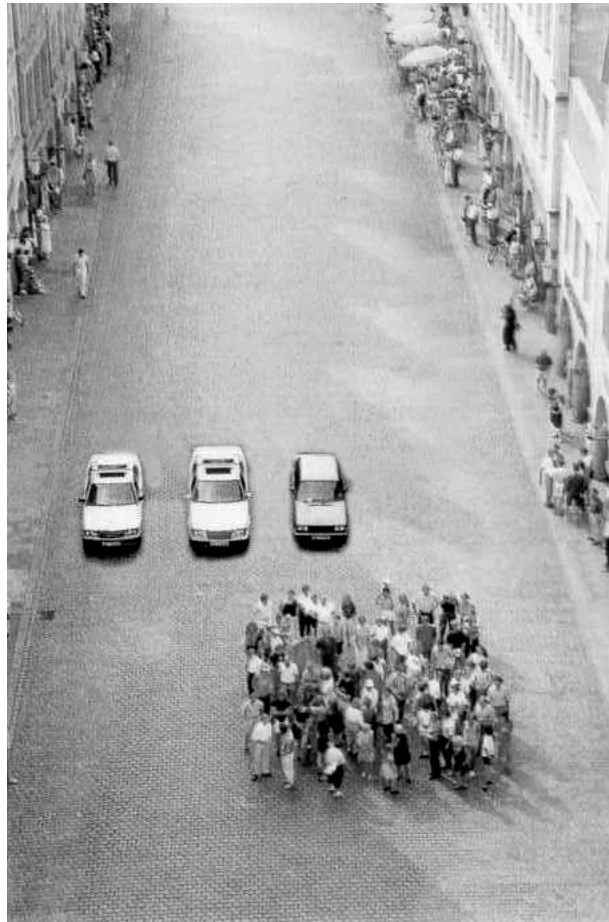
Annexe B – Stations de *Communauto* existantes et souhaitées pour la région de Montréal sur un horizon de 5 ans



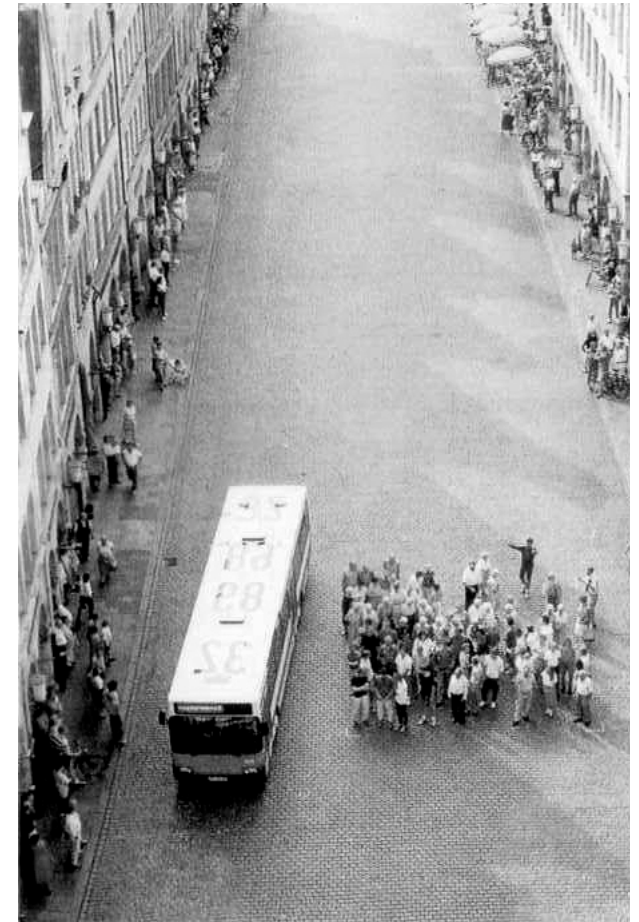
Annexe C – Une image vaut 1000 mots



De combien de véhicules aurons-nous besoin pour desservir tous ces gens ?



Pour répondre à la question il importe de savoir quelle stratégie ceux-ci choisiront pour répondre à leur besoin en mobilité automobile : posséder personnellement une voiture ou recourir à l'auto-partage...



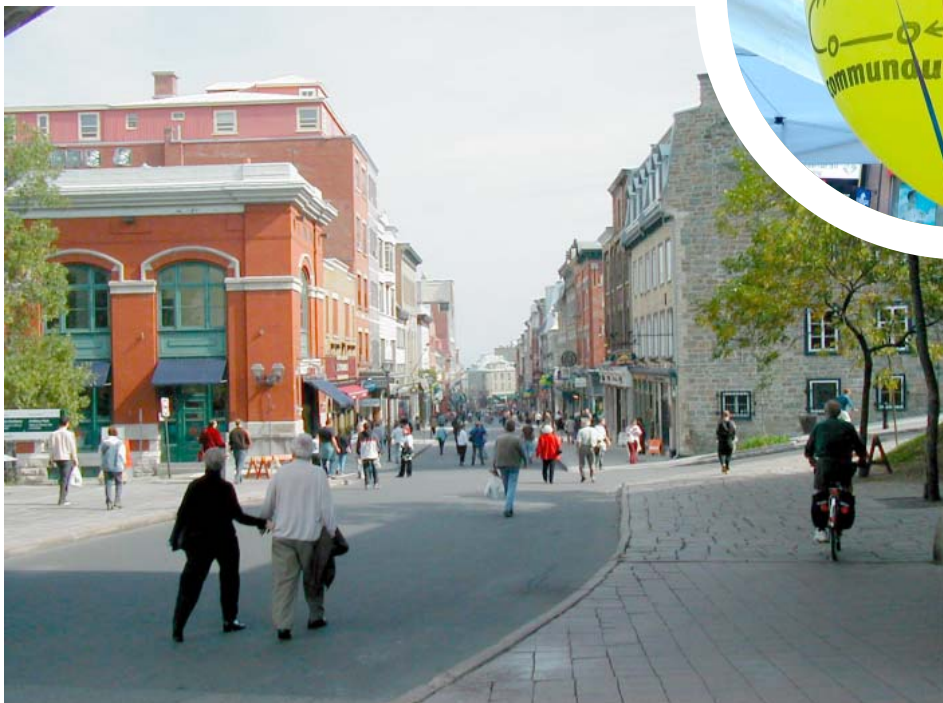
...combiné au transport en commun.

En effet, chaque véhicule partagé mis sur la route permet de desservir, en moyenne, 20 personnes. Imaginons l'économie d'espace et en ressources que pourrait générer ce service si son usage se généralisait...

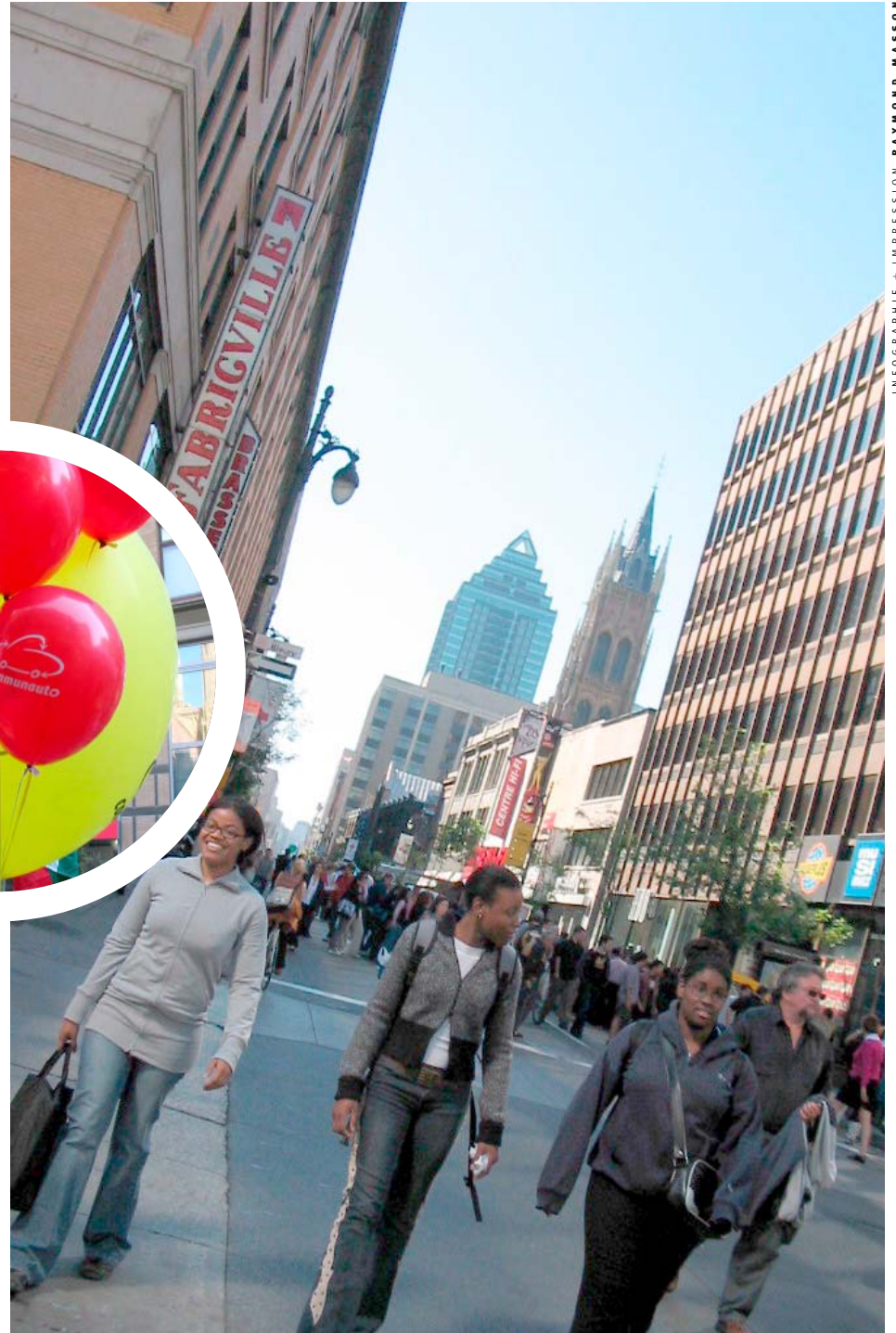




MTL - rue Mont-Royal

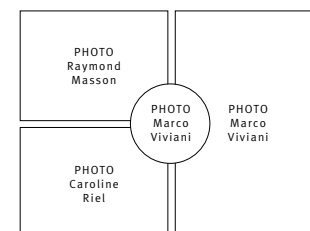


QC - rue St-Jean



MTL - rue Ste-Catherine





En couverture arrière :
photos des 3 emplacements où *Communauto* avait installé
un kiosque d'information dans le cadre de la journée
« En ville, sans ma voiture ! », le 22 septembre 2004