



Plan d'urbanisme de Montréal

**Mémoire soumis
dans le cadre de la consultation
du 14 juin 2004**

Communauto inc.

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

Document mis à jour le 23 juin 2004

S O M M A I R E

RÉSUMÉ DE NOS RECOMMANDATIONS	3
1. INTRODUCTION	4
1.1 Présentation de Communauto et du concept de « véhicule libre-service »	4
1.2 Les bénéfices de l'auto-partage	5
1.3 Priorité numéro 1 : le stationnement	7
2. NOS PROPOSITIONS	7
2.1 Observations d'ordre général sur la version préliminaire du plan d'urbanisme	7
2.2 La problématique du stationnement versus les besoins de l'auto-partage	8
2.3 Propositions spécifiques	9
2.3.1 Action 3.5 - Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement (p. 59-60)	9
2.3.2 Objectifs contenus dans le document complémentaire	9
2.4 Une solution à long terme	10
2.5 Opter pour un nouveau « style de ville » !	11
3. CONCLUSION	12
ANNEXES	
Annexe 1. Communauto en bref	13
Annexe 2. Liste à jour des stations de Communauto (région de Montréal)	15
Annexe 3. Proposition de signalisation 4-saisons pour le stationnement sur rue	16



RÉSUMÉ DE NOS RECOMMANDATIONS

ATTENDU QUE l'auto-partage est l'un des services les plus susceptibles de supporter et de renforcer plusieurs des orientations, objectifs ou actions déjà mentionnés au Plan d'urbanisme :

- « Améliorer la qualité des milieux de vie existants » (objectif 1) ;
- « Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés » (objectif 3) ;
- « Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (objectif 17) ;

ATTENDU QUE cette solution ne comporterait aucun coût pour le contribuable montréalais.

ATTENDU QUE ce service pourrait même constituer une source de revenu additionnelle pour la Ville.

ATTENDU QUE l'inclusion des ces recommandations au plan d'urbanisme serait susceptible de conférer une plus grande légitimité à l'auto-partage et de faciliter son implantation ce qui, en retour, contribuerait à en maximiser les retombées.

En conséquence, nous croyons que l'ajout des considérations suivantes serait souhaitable :

- soit d'identifier nommément dans le Plan l'auto-partage comme un moyen additionnel pour supporter les stratégies prévues dans le but de « favoriser le transport en commun, les autres moyens de déplacement durable et pour favoriser la densification de la ville »...
- d'y identifier l'auto-partage comme faisant partie de la grande « famille » des transports collectifs ;
- d'inclure dans le Plan d'urbanisme un objectif quantitatif afin de préciser la réduction souhaitée de l'utilisation de l'automobile privée ;
- de tenir compte de l'auto-partage dans l'élaboration des politiques de stationnement et dans le développement du réseau de stationnements municipaux ;
- de prioriser les véhicules partagés dans l'attribution des emplacements de stationnement hors-rue ;
- de favoriser, à l'intérieur de certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés ;
- pour ses usagers : d'augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule en attribuant à ces véhicules des vignettes de stationnement permettant aux véhicules partagés, durant leur utilisation, d'être garés dans tous les stationnements municipaux de la Ville (à tout le moins dans les zones S3R) et ce, sans égard à la durée et sans frais additionnels.



1. INTRODUCTION

1.1 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 voitures libre-service à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Ce service, aussi communément qualifié d'« auto-partage », constitue, dans les faits, un service de mobilité avancé qui offre la flexibilité d'une voiture tout en éliminant, pour ses adhérents, la nécessité d'en posséder une. Communauto contribue, ce faisant, à réduire à la fois le nombre et l'usage de l'automobile.

Grâce à ses multiples attraits, près de 6000 personnes, au Québec (dont les trois-quarts habitent Montréal), se sont déjà laissées séduire par cette formule et ce nombre ne cesse de croître. Les autres villes qui sont présentement desservies par Communauto sont Québec, Sherbrooke et Gatineau.

Au cours des dernières années, Communauto s'est mérité de nombreuses marques de reconnaissance, dans les milieux du transport et de l'environnement, tout en participant à des initiatives des plus remarquées :

- 1998 : Prix Environnement de l'Association québécoise du transport et des routes ;
- 1999 : Prix nationaux d'efficacité énergétique du Canada (Communauto se classe deuxième) ;
- 1999 : l'auto-partage est retenu par le Gouvernement québécois dans le cadre de son Plan d'action sur la réduction des gaz à effet de serre ;
- 2000 : un mémoire de la Ville de Montréal identifie ce service comme « l'une des mesures les plus prometteuses pour lutter contre l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire » (mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Table des transports et du changement climatique – février 2000) ;
- 2003 : Communauto est choisi par L'AMT et ses partenaires (dont la Ville de Montréal) comme pierre d'assise et principal gestionnaire du projet « Branché », un ambitieux projet d'intégration modale et de démonstration de véhicules électriques disponibles en libre-service¹. Ce projet est unique au Canada et il bénéficiera d'un budget de près de 9 millions de dollars.
- 2004 : Communauto participe à une étude internationale commanditée par le Transportation Research Board américain (TRB) dans le cadre du « Transit Cooperative Research Program » portant sur les stratégies de succès de l'auto-partage. Ce projet bénéficie d'un budget de 250 000 US \$².

Population des zones métropolitaines (recensement 2003)

★	Toronto, ON	5 101 600
	Montréal, QC	3 574 500
★	Vancouver, BC	2 134 300
	Ottawa & Gatineau, ON & QC	1 132 200
★	Calgary, AL	1 016 600
★	Edmonton, AL	990 500
	Québec, QC	705 900
	Hamilton, ON	702 900
	Winnipeg, MN	698 200
	London, ON	457 200
	Kitchener, ON	444 100
	St. Catharines & Niagara, ON	393 600
	Halifax, NS	377 900
	Windsor, ON	329 000
★	Victoria, BC	326 700
	Oshawa, ON	319 300
	Saskatoon, SK	233 900
	Regina, SK	197 000
	St. John's, NF	179 700
	Sherbrooke, QC	160 900
	Greater Sudbury, ON	160 300
	Abbotsford, BC	158 200
	Kingston, ON	155 500
	Saguenay, QC	155 100
	Trois-Rivières, QC	140 600
	Saint John, NB	126 200
	Thunder Bay, ON	125 500
TOTAL		20 497 400

Source : Site Internet de Statistiques Canada (2004)



= Villes desservies par Communauto



= Autres villes où des services d'auto-partage existent

¹ Le projet *Branché* a été déposé par l'AMT et regroupe, en plus de la ville de Montréal et Communauto, une dizaine d'autres partenaires dont Transport Québec, Transport Canada, Hydro-Québec, Environnement Canada... (pour plus de détails sur ce sujet, voir : www.communauto.com/branche.html).

² Ce projet est encore en cours. Son titre officiel est « Carsharing: Where and How It Succeeds ». Pour plus de détails sur le sujet, voir : <http://www4.trb.org/trb/crp.nsf/All+Projects/TCRP+B-26>.



- 2004 : Communauto dépose, en collaboration avec l'Association canadienne des transports urbains (ACTU), Tecsalt, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de l'Outaouais (STO), Vrtucar et OC Transpo (à Ottawa), une demande de subvention auprès de Transport Canada dans le cadre du programme d'« Initiatives de planification des transports et d'intégration modale » (voir : www.communauto.com/ptcs.html).

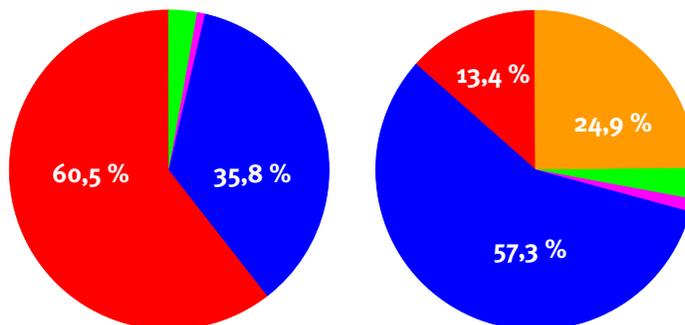
On le voit, la présence de Communauto sur son territoire place la métropole du Québec à l'avant-garde dans le contexte de l'offre d'un service qui pourrait s'avérer des plus structurants dans l'avenir. L'objectif, à terme, est de créer des liens entre les services existants (auto-partage, transport en commun, taxi...) de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût. Dans un contexte où les besoins en mobilité sont de plus en plus complexes et variés, l'auto-partage constitue le ciment de ce type d'initiative. D'aucuns en parlent comme le véritable « chaînon manquant », celui qui permettra, à terme, de rendre plus efficace et de mieux rentabiliser les autres investissements qui seront consentis dans le domaine du transport collectif.

1.2 Les bénéfices de l'auto-partage

Transfert modal induit par l'auto-partage en % du kilométrage annuel (données allemandes)

MOYEN DE TRANSPORT	AVANT l'auto-partage	AVEC l'auto-partage
Automobile personnelle ou empruntée	60,5 %	13,4 %
Auto-partage	—	24,9 %
Voiture de location	2,9 %	3,1 %
Taxi	0,8 %	1,3 %
Transport public	35,8 %	57,3 %

Tiré de Baum et Pesch (1994), dans Shaheen *et al.* (1998).



Fondamentalement, l'effet de l'auto-partage est de permettre de remplacer la possession d'un bien de consommation usuel, à savoir l'automobile, par la vente d'un service. La structure tarifaire qui en résulte a pour effet de remplacer par des coûts variables les coûts fixes (élevés) qui sont normalement attribuables à l'automobile (quand on est propriétaire du véhicule). Cette situation se traduit en un puissant incitatif pour réduire l'usage de ce mode de transport. En contrepartie, les adhérents à ce service ont tendance à augmenter de manière importante la part des autres modes dans leur comportement en déplacement. De nombreux impacts positifs sont donc mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage :

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

- réduction des besoins en espace de stationnement (chaque voiture libre-service dessert en moyenne 20 usagers);
- augmentation des distances parcourues en transport en commun, à pied, à vélo, en taxi;
- réduction importante de la consommation en énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants attribuables à l'automobile;
- 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 ville³.

Le tout accessible à un coût nul pour le contribuable... Mentionnons, de plus, que contrairement à l'automobile privée, la voiture partagée constitue un facteur de densification du cadre bâti plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.

La démonstration de ces retombées n'est plus à faire. Cela fait consensus. Et cette réalité est de mieux en mieux documentée à travers le monde (voir: www.communauto.com/biblio.html). Leur matérialisation, cependant, n'est envisageable que dans un contexte de collaboration entre de multiples acteurs au cœur duquel se situe, justement, le monde municipal⁴.

Comparaison des impacts environnementaux dus aux changements du comportement en déplacements induits par l'adhésion d'un abonné moyen à un service d'auto-partage en Hollande.

Impact category	Unit (in KG equivalents)	The entire mobility behaviour of an average adopter, <i>before</i> adoption	The entire mobility behaviour of an average adopter, <i>after</i> adoption
Greenhouse	kg CO ₂	2650	2090
Ozone	kg CFC 11	4.7 E-6	2.95 E-6
Acidification	kg SO ₂	23	19.1
Eutrophication	kg PO ₄	3.23	2.52
(Airborne) heavy metals	kg Pb	.00107	.000875
Carcinogenic substances	kg B(a)P	2.68 E-5	1.82 E-5
Winter smog	kg SPM	6.78	5.95
Summer smog	kg C ₂ H ₄	6.06	4.09
Energy	Mj	43700	37100
Exergy	Mj	43900	37500
Solid	kg	98	78.2

Tiré de Meijkamp (2000), table 10.3, p. 189 (un résumé de ce document est disponible en ligne à www.communauto.com/biblio.html).

³ Voir, notamment, à ce sujet : (1) Polis, 2001. *Car-Sharing – Intelligent mobility for European Cities*. 8 p. et (2) Lamure, Claude; Patrice, Bernard; Jean, Maxime, 1999. *Automobiles pour la ville à l'horizon 2010. Nouvelles gestions de l'automobile urbaine. Partenariats avec le transport public*. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Lyon, 107 p. Ces deux documents sont disponibles en format pdf à cette adresse : www.communauto.com/biblio.html.

⁴ Voir à ce sujet l'excellent article de Enoch, Marcus, 2002. *How public and private organisations support city car share clubs : A worldwide review . Integration into Urban Planning Work Package*. MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability) Project European Commission, DG TREN. Energy and Environmental Research Unit. The Open University. Milton Keynes, U.K. 28 p. (ce document est également disponible en version pdf, sur le site internet de Communauto, à l'adresse précitée).



1.3 Priorité numéro 1 : le stationnement

Parmi toutes les barrières auxquelles nous nous sommes heurtés jusqu'ici pour développer ce service à Montréal l'une ressort tout particulièrement et prend racine dans les politiques d'occupation des sols : il s'agit de la question du stationnement. À Montréal uniquement, notre clientèle augmente de plus d'un millier d'utilisateurs par année, et ce rythme est appelé à s'accroître. Même avec un ratio de 20 usagers par véhicule, il nous est de plus en plus difficile de trouver suffisamment d'espaces pour localiser les véhicules nécessaires pour faire face à cet engouement. C'est principalement dans ce contexte que nous avons ressenti l'urgence de rédiger les commentaires et les propositions qui suivent.

D'autres questions ainsi que d'autres enjeux auraient mérité également notre attention. Cela dit, nous tenons à éviter de diluer notre message et de passer à côté de notre préoccupation la plus immédiate⁵.

2. NOS PROPOSITIONS

2.1 Observations d'ordre général sur la version préliminaire du plan d'urbanisme

Soulignons d'entrée de jeu que les conditions qui font le succès de l'auto-partage sont les mêmes que celles qui font le succès du transport en commun : la densité de population, la proximité des services, etc. Il importe de retenir également que l'aménagement du territoire est un excellent moyen de moduler la demande pour ce type de service et qu'il permet, aussi, d'en moduler les impacts. Pour ces raisons :

- Communauto tient à exprimer son appui à la volonté de la Ville de Montréal de prioriser le transport en commun et une forme d'urbanisation favorisant les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun dans le cadre de la révision de son Plan.

Sans qu'il ne soit nécessaire de répéter ce qui précède, force est de constater, par ailleurs, que l'auto-partage est un service susceptible de supporter et de renforcer plusieurs des orientations, objectifs ou actions déjà mentionnés au Plan d'urbanisme :

- « Améliorer la qualité des milieux de vie existants » (objectif 1) ;
- « Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés » (objectif 3) ;
- « Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (objectif 17).

Comme il n'existe pas d'antinomie entre les deux (bien au contraire) et que cette initiative serait susceptible de conférer une plus grande légitimité à ce service. Nous croyons que l'ajout des considérations suivantes serait souhaitable :

- soit d'identifier nommément dans le Plan l'auto-partage comme un moyen additionnel pour supporter les stratégies prévues dans le but de « favoriser le transport en commun, les autres moyens de déplacement durable et pour favoriser la densification de la ville »...
- d'y identifier l'auto-partage comme faisant partie de la grande « famille » des transports collectifs (voir à ce sujet « L'auto-partage fait la une de la revue de l'Union internationale des Transports Publics (UITP) » www.communauto.com/uitp_mag.html).

⁵ Pour en savoir davantage sur ces autres enjeux prière de consulter le mémoire que nous avons préparé dans le cadre de la « Consultation générale à l'égard de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec » organisée par la Commission des transports et de l'environnement, le mardi 18 février 2003 (disponible à www.communauto.com/kyoto.html)



L'AUTO-PARTAGE COMME ASSURANCE DE MOBILITÉ
En 1998 est apparue à Brême, en Allemagne, la « Bremer Karte plus AutoCard », un abonnement annuel aux services de transport public accompagné d'une clé de voiture électronique fournie par Cambio StadtAuto (l'exploitant local du service d'auto-partage). Cet abonnement offre une mobilité totale : les transports publics assurant le service de base et « l'AutoCard » garantissant le reste.



Il nous apparaîtrait pertinent également :

- d’inclure dans le Plan d’urbanisme un objectif quantitatif afin de préciser la réduction souhaitée de l’utilisation de l’automobile privée.

En absence d’une telle motivation le risque nous apparaît grand pour que cet objectif ne se traduise en un vœux pieux.

2.2 La problématique du stationnement versus les besoins de l’auto-partage

On ne le répètera jamais assez, dans le domaine du stationnement et de l’aménagement du territoire, l’auto-partage fait partie de la solution, bien plus que du problème. Compte tenu des ratios mentionnés précédemment, une station de 10 véhicules dessert en moyenne 200 personnes... Quand on parle d’allocation efficace d’une ressource aussi rare que l’espace (du moins en milieu urbain), on voit immédiatement ici l’économie qu’est susceptible d’entraîner l’auto-partage.

Cela dit, pour pouvoir mettre à contribution ce service en tant qu’outil susceptible de contribuer à la réduction de la demande pour des espaces de stationnement, il importe de prévoir des emplacements en nombre suffisant pour que celui-ci puisse être offert dans le secteur concerné. Il faut donc tenir compte des besoins des citoyens qui utilisent ce service dans la création de même que dans l’administration de ces espaces.

L’exemple qui suit illustre l’effet pervers qui résulterait de l’élimination d’une vingtaine d’espaces hors-rue alloués à des véhicules partagés :

20 espaces occupés par des véhicules partagés = 400 usagers
400 usagers = 200 véhicules de moins en circulation

Ce dernier ratio est tiré des enquêtes que nous avons réalisées en 1998 et en 2004 sur le comportement en déplacement de nos usagers. C’est donc dire que l’élimination de ces 20 espaces se traduirait, à défaut d’être remplacés, par l’acquisition d’environ 200 véhicules par les personnes qui se verraient collectivement privées de ce service.

Faute de pouvoir garer ces nouveaux véhicules dans des espaces hors-rue, il y a tout lieu de croire que c’est le long des trottoirs que se retrouveraient la majorité d’entre eux ; augmentant, de ce fait, la compétition pour l’espace et les tensions entre les différentes catégories d’utilisateurs : les résidents locaux, les employés des commerces ou services avoisinants, de même que les clients de ces mêmes commerces ou services.

Le choix d’illustrer par ce nombre d’espaces – 20 – la fuite en avant que représenterait l’absence de planification des besoins des usagers d’un service d’auto-partage n’est pas l’effet du hasard. En effet, 20 espaces c’est le nombre de places de stationnement que nous perdrons sous peu à la suite de la fermeture des autoparcs #357 et #225 opérés par Stationnement de Montréal inc. Le premier est situé sur la rue Coloniale, au cœur du Plateau Mont-Royal (près de Rachel), alors que le second est situé au nord de Jean-Talon, tout juste derrière l’édicule nord de la station de métro Jean-Talon. Ces deux emplacements comptent, en ce moment, parmi nos principaux points de service... Malheureusement, ce genre d’événement est de plus en plus courant et est loin d’être limité aux emplacements administrés par la Ville ou ses représentants.

Il est très difficile, dans un tel climat d’incertitude, de planifier l’expansion ou d’assurer le maintien d’un service de qualité et les conséquences de cette absence de planification sont importantes :

- frais administratifs plus élevés associés à la recherche d’alternatives pour les stationnements perdus (ce qui n’est pas toujours possible); ceci se répercute inévitablement dans les prix ;
- absence de desserte ou mauvaise qualité de desserte dans plusieurs quartiers de la ville ;
- difficulté d’ajuster l’offre de véhicules à la demande, dans les secteurs desservis, ce qui se traduit par un sentiment d’insatisfaction et nuit à l’image du service.



2.3 Propositions spécifiques

Tenant compte de cette problématique voici ce que nous proposons d'ajouter dans les différentes sections du Plan préliminaire :

2.3.1 Action 3.5 - Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement (p. 59-60)

Communauto propose d'intégrer l'auto-partage dans les mesures relatives à l'« Action 3.5 » au même titre que le transport en commun et le vélo. Le titre de cette section pourrait être modifié comme suit : « Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif (**incluant l'auto-partage**) et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement »

De plus, les mesures suivantes pourraient être considérées :

- tenir compte de l'auto-partage dans l'élaboration des politiques de stationnement et dans le développement du réseau de stationnements municipaux ;
- prioriser les véhicules partagés dans l'attribution des emplacements de stationnement hors-rue ;
- favoriser, à l'intérieur de certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés ;
- pour ses usagers : augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule en attribuant à ces véhicules des vignettes de stationnement permettant aux véhicules partagés, durant leur utilisation⁶, d'être garés dans tous les stationnements municipaux de la Ville (à tout le moins dans les zones S3R) et ce, sans égard à la durée et sans frais additionnels.

2.3.2 Objectifs contenus dans le document complémentaire

Objectif général 2 - Les activités urbaines comme composantes de la qualité et de la vitalité des milieux montréalais (p. 17)

« Le Plan favorise l'utilisation du transport collectif et de moyens de transport alternatifs. En conséquence, le document complémentaire prévoit des dispositions relatives à l'offre d'espaces aux fins de stationnement des vélos [...] ».

- Communauto propose de mentionner nommément ici l'auto-partage comme l'une des composante du cocktail du transport collectif et alternatif.

Objectif spécifique 2.4 - Gestion du stationnement (p.20)

Tout comme c'est le cas pour le vélo au point 2.4.1 intitulé « Le stationnement pour vélo », Communauto propose d'intégrer ici les dispositions prévues pour répondre aux objectifs retenus dans le cadre de l'« action 3.5 ». Voici le libellé que nous suggérons pour ce nouvel article :

« 2.4.x Le stationnement pour les véhicules libre-service

Objectif

Assurer la présence et l'accessibilité d'espaces de stationnement pour les véhicules libre-service en nombre suffisant partout où la demande existe.

Règles :

Des règles et des critères seront élaborées pour établir un nombre minimal de places de stationnement de même que leur localisation selon les différents types d'environnement (notamment sur-rue ou hors-rue) et pour définir les aménagements requis s'il y a lieu. »

⁶ Ce dernier point se distingue des recommandations qui précèdent dans la mesure où il s'adresse directement aux utilisateurs de ces véhicules et constituerait un avantage lors de leur utilisation. Les autres recommandations, quant à elles, sont plutôt d'ordre administratif et visent, surtout, à faciliter le maintien ou l'ouverture de nouvelles stations de véhicules dans le but d'optimiser leur répartition sur le territoire.



2.4 Une solution à long terme

Bien qu'il soit notamment question ici d'allocation d'espaces de stationnement hors-rue pour le bénéfice de l'auto-partage, nous nous devons d'insister sur le fait que cette unique solution serait loin de constituer une panacée. En effet, à moins de vouloir consentir à des investissements importants dans l'aménagement d'un nombre toujours plus grand d'emplacements hors rue, la seule solution possible pour faire face efficacement à l'expansion de ce service, à plus long terme, serait de permettre aux véhicules partagés d'être garés dans des zones réservées à cet effet sur la rue. Cette solution a d'ailleurs déjà été mise en place avec succès dans plusieurs villes européennes et... même, à Seattle. À Montréal, de telles exceptions existent déjà pour les véhicules de livraison, les handicapés, les autobus touristiques, les calèches, les véhicules de la Ville, de la police, du corps diplomatique, etc. Pourquoi pas pour les voitures libre-service ?

Cette solution nécessiterait évidemment des ajustements d'ordre organisationnel pour faciliter le nettoyage de la chaussée ou le déneigement l'hiver. Elle reste néanmoins, à notre avis, la solution la plus rationnelle et la plus économique.

Celle-ci serait d'autant plus souhaitable qu'il nous apparaîtrait paradoxal 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. Ceci est d'autant plus vrai que ce service est le mieux en mesure de réduire la pression sur la demande pour ces mêmes espaces.

Cette idée commence d'ailleurs à faire son chemin chez certains élus montréalais et on a même poussé l'audace jusqu'à tenter l'expérience dans l'arrondissement d'Outremont (voir : www.communauto.com/babillard.html#outremont).

Communauto, de son côté, a entamé il y a un certain temps déjà une réflexion sur ce sujet et mis au point une procédure (incluant une suggestion de signalisation) 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 3.



Station de véhicules libre-service sur rue à Seattle.



2.5 Opter pour un nouveau « style de ville » !

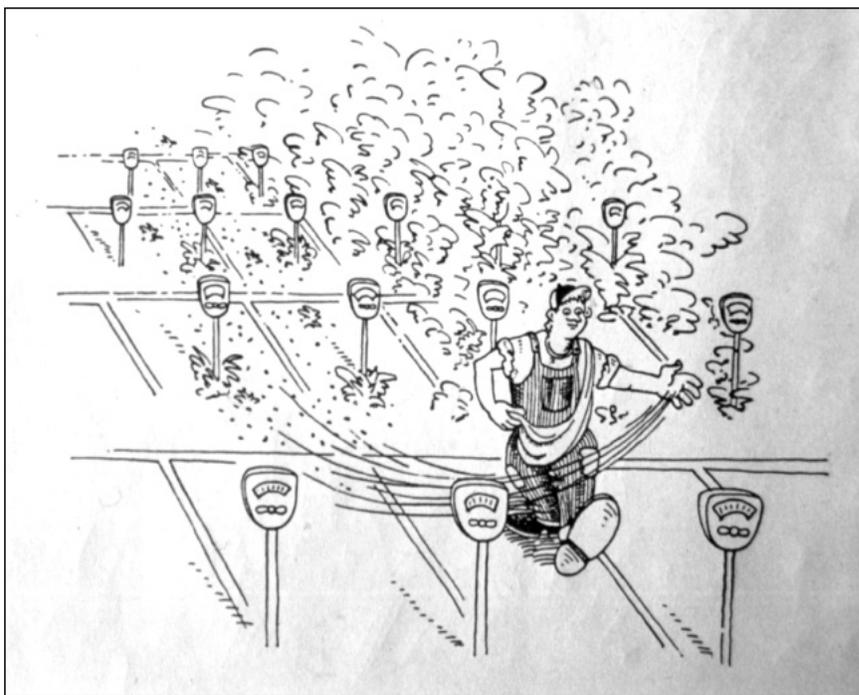
Pourquoi se donner toute cette peine et accorder autant d'attention à ce service ? Pour y répondre, rien ne vaut un exemple concret à l'échelle d'un quartier afin d'illustrer le caractère structurant, ne serait-ce qu'en terme quantitatifs, que pourrait revêtir l'auto-partage dans une agglomération comme Montréal.

Prenons le cas de l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal. À l'heure actuelle, à peine 1,5 % des résidents de cet arrondissement sont abonnés à un service d'auto-partage. Or, l'étude de marché que nous avons réalisée à Québec, en 1993, dans un quartier relativement dense et similaire sur le plan des caractéristiques socio-démographiques, nous a permis d'évaluer la demande à plus du tiers de la population (voir : www.communauto.com/marche.html). De ce nombre, 10% pouvaient être qualifiés « d'adopteurs spontanés » : c'est-à-dire des individus qui affirmaient être prêts à s'inscrire immédiatement au service dès que celui-ci serait disponible suffisamment près de chez eux pour qu'ils se considèrent comme desservis. 10 % des résidents, c'est le taux de pénétration que nous avons presque atteint, aujourd'hui, dans ce quartier de la Ville de Québec (il s'agit du quartier St-Jean-Baptiste, voisin immédiat de la Vieille-Ville). Ajustées à la population de l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal (soit environ 100 000 personnes), ces données se traduiraient par un marché potentiel, à court terme, dans ce seul arrondissement, de 10 000 personnes, voire de plus de 30 000 personnes dans l'éventualité où tout le marché potentiel se matérialisait.

Un parc de quelque 500 véhicules nous suffirait pour desservir 10 000 personnes. 1500 véhicules environ, nous seraient nécessaires pour en desservir 30 000... Jamais, cependant, sans l'aide des autorités compétentes (et au moyen d'une politique raisonnée), nous ne serions en mesure de trouver nous-mêmes autant d'emplacements pour faire face à l'accroissement naturel du nombre d'adeptes de la voiture libre-service.

Voilà pour le défi ! Cela dit, ce qu'il importe de ne pas perdre de vue, c'est que ces scénarios se traduiraient, respectivement, par une diminution de 4000 et de 12 000 véhicules parmi ceux qui seraient autrement possédés, collectivement, par les résidents de l'Arrondissement⁷. Quelle autre mesure, combinée à l'offre des services de transport collectifs conventionnels, pourraient avoir des résultats aussi significatifs ? Quelle autre mesure, rapportée à l'échelle de l'agglomération⁸, pourrait avoir des impacts aussi substantiels sur la définition même du mode de vie de type « urbain », voire, à plus long terme, sur l'évolution même du tissu urbain ?

C'est à cause de considérations de cette nature que l'auto-partage est de plus en plus considéré aujourd'hui, dans le monde, comme l'un des moyens le plus puissants pour rendre durable la mobilité.



L'automobile prend de la place ! En diminuant significativement le nombre de véhicules en circulation et en réduisant l'usage, l'auto-partage pourrait nous aider à reconquérir, dans les villes, une partie de l'espace qui lui est présentement sacrifié.

⁷ Basé sur un ratio approximatif de 400 véhicules par 1000 habitants.

⁸ On parlerait alors d'une diminution de quelques centaines de milliers de véhicules...

3. CONCLUSION

À la lumière de ce qui précède et à l'appui de ces propositions nous tenons à insister sur les faits suivants :

- il ne fait aucun doute que l'intégration de l'auto-partage dans le Plan d'urbanisme appuierait ses objectifs fondamentaux et contribuerait au renforcement de la stratégie de transport durable qui y est déjà contenue ;
- soulignons, de plus, que cette solution ne comporterait aucun coût pour le contribuable montréalais ;
- qui plus est, ce service pourrait même constituer une source de revenu additionnelle pour la Ville⁹.

Il importe, cependant, d'insister sur le caractère « raisonnable » des prix qui devraient, le cas échéant, être facturés pour les espaces de stationnement qui seraient mis à la disposition de l'auto-partage par la Ville de Montréal (qu'il s'agisse d'espaces hors-rue ou sur-rue). Il s'agit d'une question d'équité. Rappelons à cet effet qu'un résident de Montréal propriétaire d'un véhicule peut s'acheter une vignette à un coût très bas (environ 50 \$/année) alors que nous payons présentement près de 600 \$, annuellement, pour garer chacun de nos véhicules (ces prix peuvent aller jusqu'à 1200 \$ et même 2400 \$ par année par véhicule dans certains cas). Il importe de tenir compte de cet écart pour déterminer le caractère « raisonnable » de la tarification des espaces alloués à l'auto-partage.

De fait, on y est si habitué et ça semble tellement aller de soit que l'on n'y prête plus guère d'attention. Mais il importe de reconnaître que beaucoup d'efforts ont été investis, dans le passé, pour accommoder les Montréalais propriétaires d'un véhicule. Les vignettes de zone en sont la meilleure illustration. Il importe cependant, aujourd'hui, de ne pas perdre de vue également l'intérêt collectif des personnes qui ont fait ou qui feront le choix de profiter d'une nouvelle option en termes de mobilité automobile, à savoir l'auto-partage. En effet, pourquoi les Montréalais qui choisissent de « partager » un véhicule plutôt que d'en posséder un devraient-ils, collectivement, payer plus cher pour un choix qui se trouve, en toute logique, à coïncider avec le comportement à encourager ? Au même titre que le transport par autobus, par métro ou par taxi, cette formule constitue un nouveau service qui est maintenant réclamé par un segment de plus en plus important de la population. C'est bien dans ce contexte qu'il importe d'évaluer la pertinence de nos recommandations.

Montréal, 16/06/2004

⁹ Ces montants seraient loin d'être négligeables car il est question, ici, de revenus qui pourraient potentiellement frôler le million de dollars, annuellement, dans un arrondissement de 100 000 habitants où tout le marché potentiel de l'auto-partage se matérialiserait.



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.

— Jacques Brassard
nov. 1998, alors qu'il était ministre des Transports du Québec

Communauto en bref

Communauto aujourd'hui c'est...

- le plus ancien service d'auto-partage en Amérique du Nord (1994)
- l'un des plus importants dans le monde
- plus de 6 000 abonnés...
- ...qui se partagent une flotte de quelque 300 véhicules;
- une zone de desserte en pleine expansion (figure 2);
- des clients satisfaits (92-95 %)... et fidèles;
- une clientèle en forte croissance... (figure 3)

Figure 1
Répartition de la clientèle de Communauto dans la région de Montréal (par classe de densité)

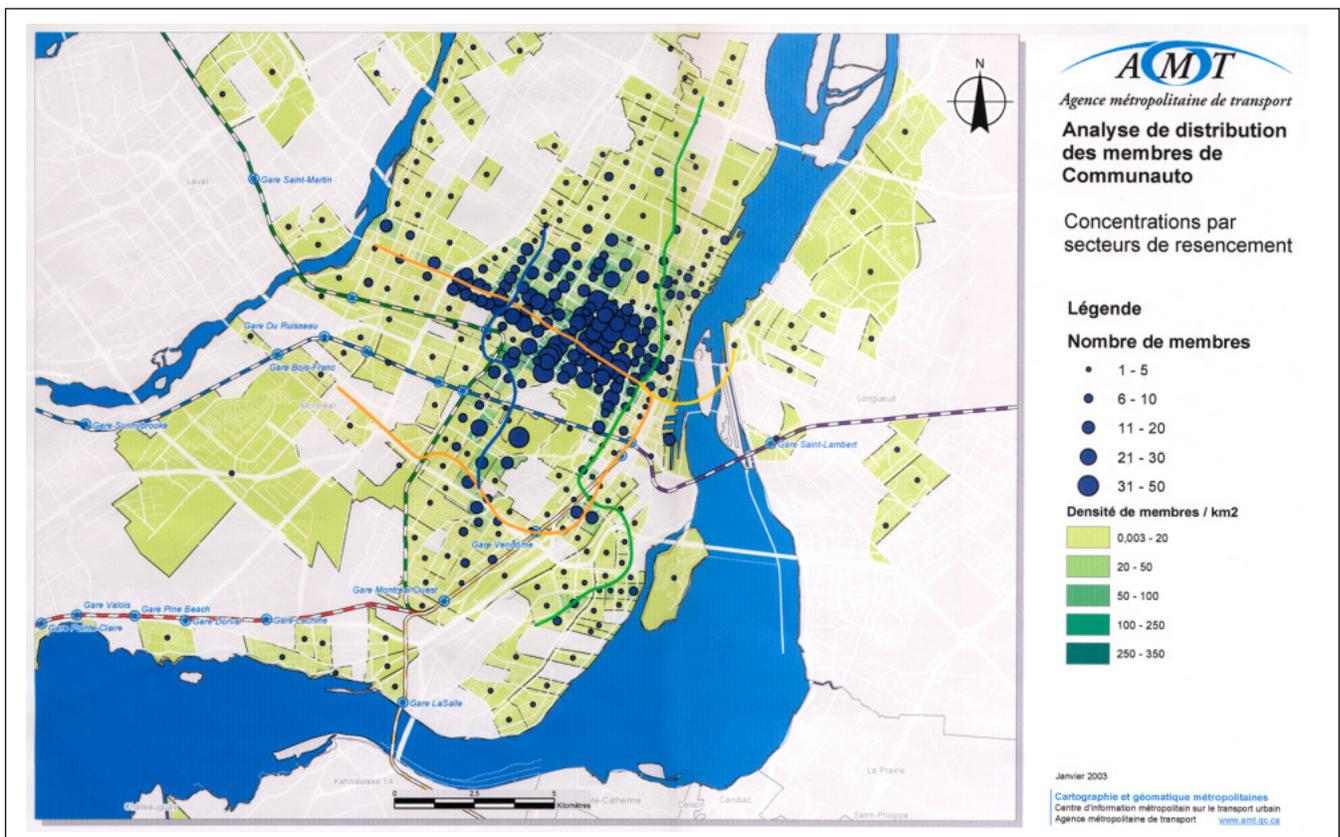


Figure 2
Une zone de desserte en pleine expansion

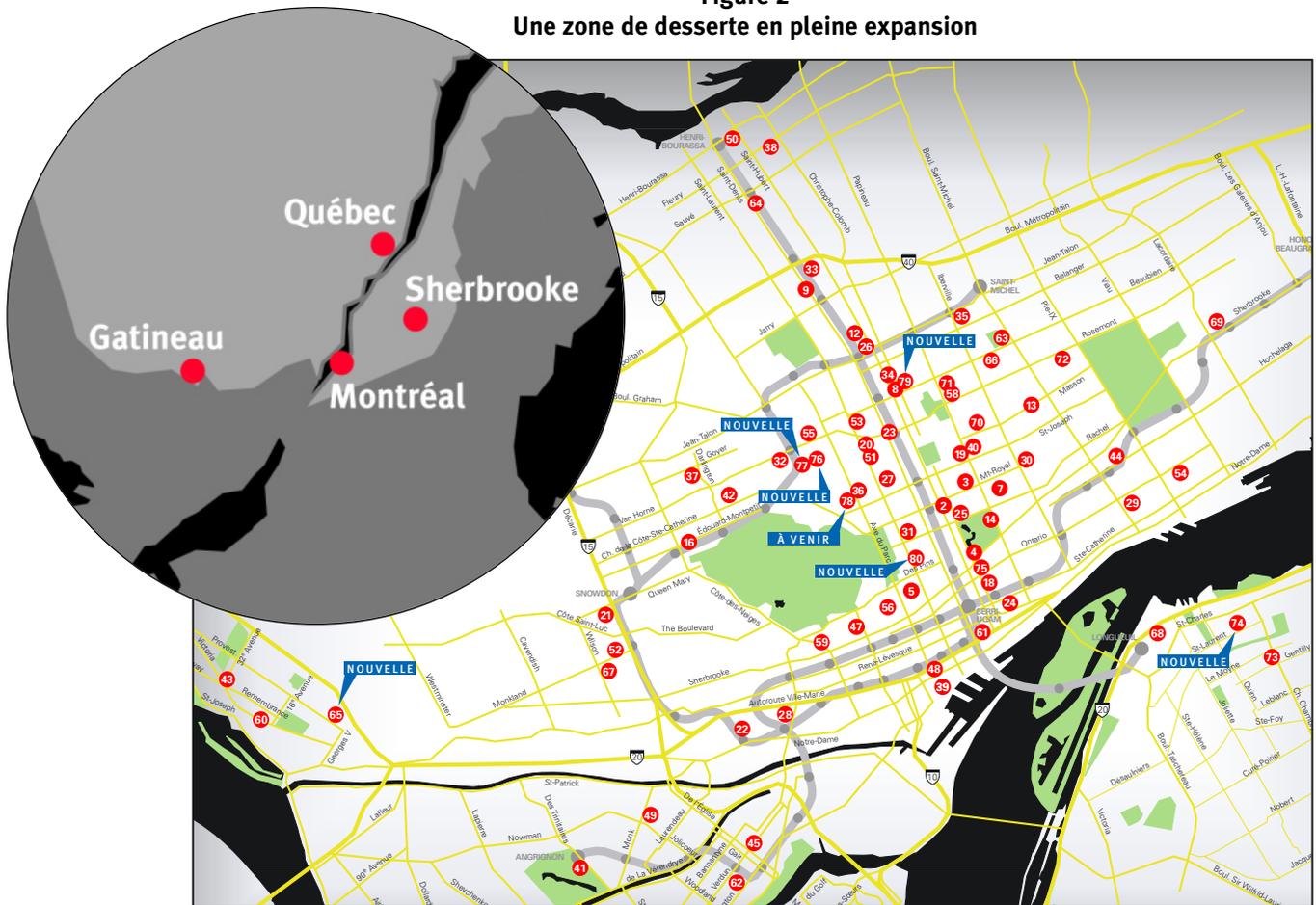
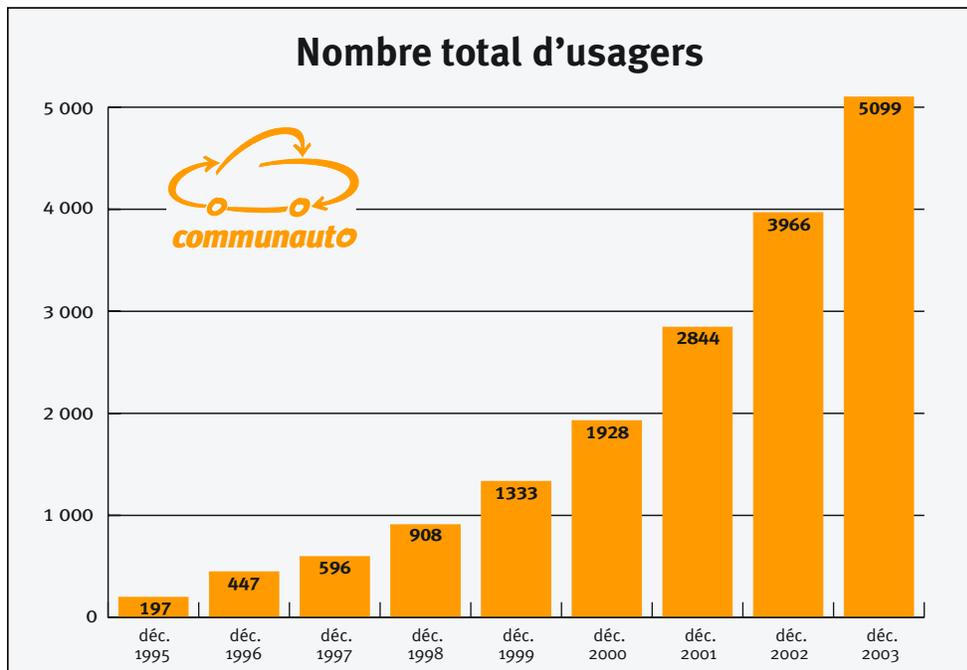


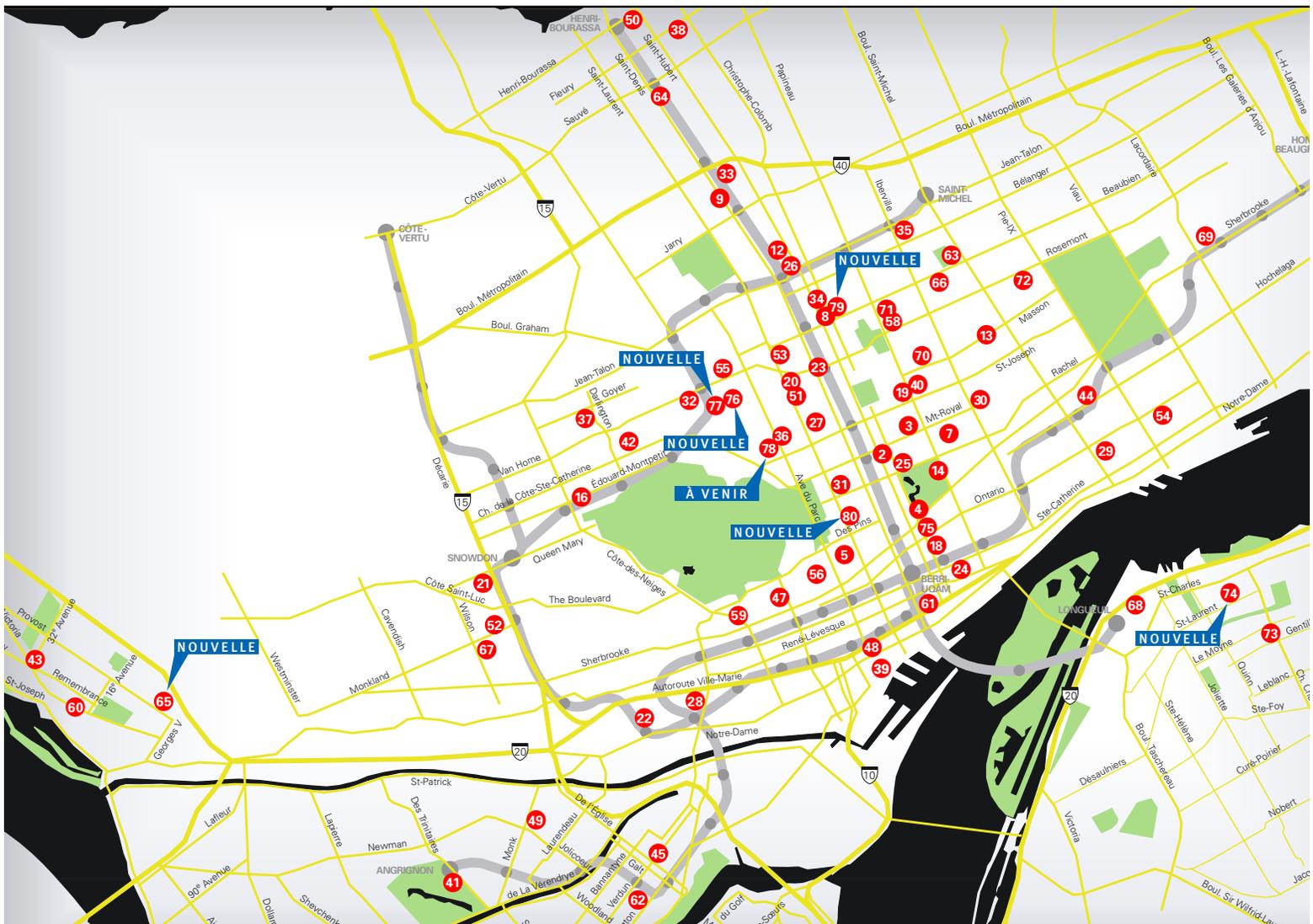
Figure 3
Croissance du nombre d'utilisateurs



Annexe 2

Liste à jour des stations de Communauto (région de Montréal).

2	ST-SACREMENT	25	CHR.-COLOMB ET RACHEL	43	REMEMBRANCE ET 32 ^e AVE	63	ST-MICHEL ET BEAUBIEN
3	GARNIER	26	MÉTRO JEAN-TALON	44	NICOLET ET HOCHELAGA	64	MÉTRO SAUVÉ
4	PARC LAFONTAINE	27	ST-JOSEPH ET DE BULLION	45	EVELYN	65	PROVOST
5	JEANNE-D'ARC	28	ST-ANTOINE ET ATWATER	47	PEEL ET DR PENFIELD	66	1 ^{ère} AVENUE ET BEAUBIEN
7	CARTIER ET MARIE-ANNE	29	CUVILLIER ET ONTARIO	48	ST-JACQUES ET ST-JEAN	67	MONKLAND
8	PLAZA ET BEAUBIEN	30	IBERVILLE ET MONT-ROYAL	49	MONK ET JOLICŒUR	68	MÉTRO LONGUEUIL
9	GUIZOT	31	RACHEL ET COLONIALE	50	PARC AHUNTSIC	69	BOSSUET ET SHERBROOKE
12	LAJEUNESSE	32	VAN HORNE ET DOLLARD	51	ARÉNA ST-LOUIS	70	MASSON ET DE LORIMIER
13	6 ^e AVENUE	33	CRÉMAZIE ET LAJEUNESSE	52	OLD ORCHARD	71	PAPINEAU ET BELLECHASSE
14	RACHEL ET PAPINEAU	34	BOYER ET ST-ZOTIQUE	53	ST-LAURENT ET BEAUBIEN	72	15 ^e AVENUE ET ROSEMONT
16	JEAN-DE-BRÉBEUF	35	MÉTRO IBERVILLE	54	DE LASALLE ET ONTARIO	73	GRANT ET LE MOYNE
18	BEAUDRY ET ROBIN	36	FAIRMOUNT ET DU PARC	55	BLOOMFIELD ET DUCHARME	74	ST-JEAN ET ST-LAURENT
19	LAURIER ET PAPINEAU	37	GOYER	56	HUTCHISON ET MILTON	75	MARCHÉ ST-JACQUES
20	BERNARD ET ST-LAURENT	38	CHAMBORD ET FLEURY	58	CARTIER ET ROSEMONT	76	BERNARD ET DE L'ÉPÉE
21	COOLBROOK	39	PLACE D'YOUVILLE	59	TOUR PENFIELD	77	BERNARD ET WISEMAN
22	PLACE ST-HENRI	40	PAPINEAU EST	60	VICTORIA ET 17 ^e AVENUE	78	LAURIER ET DUROCHER
23	MÉTRO ROSEMONT	41	MÉTRO ANGRIGNON	61	BERRI ET NOTRE-DAME	79	BOYER EST
24	CENTRE ST-PIERRE	42	PLANTAGENET	62	4 ^e AVENUE ET WELLINGTON	80	NAPOLÉON ET ST-DOMINIQUE



Annexe 3

Proposition de signalisation 4-saisons pour le stationnement sur rue.

