



Projet de Politique de stationnement
de la Ville de Montréal
Mémoire de Communauto

Mars 2016

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
L'entreprise Présentation de Communauto, son histoire	6
Deux types de services Autopartage avec et sans réservation	7
L'autopartage Effets avérés sur la mobilité et le développement durable.....	8
Les effets bénéfiques sur le stationnement	10
Bénéfices potentiel à court - moyen terme	13
Enjeux du développement du réseau de stations.....	18
Station de Communauto - Définition générale	18
Véhicules en libre-service Auto-mobile (sans station, avec vignette universelle).....	21
Visibilité et convivialité du réseau.....	24
L'intégration dans les règlements d'urbanisme	26
Une tarification incitative pour l'autopartage.....	27
Données ouvertes : levier important de la gestion de la mobilité.....	30
Recommandations de Communauto.....	31

Introduction

Nous tenons à remercier la Ville de Montréal d’avoir invité ses citoyens, ses entreprises et ses organismes à contribuer à la réflexion sur le Projet de Politique de stationnement de Montréal. Nous souhaitons, par la même occasion, souligner le travail remarquable effectué par l’administration municipale. Le portrait de la situation et les propositions contenues dans le document suggèrent une vision renouvelée de la gestion du stationnement à Montréal, motivée par l’importance de réduire la dépendance à l’automobile et ses impacts sur l’environnement.

À titre d’entreprise partenaire du développement durable et de la mobilité des Montréalais et des Montréalaises, Communauto souhaite apporter sa contribution à la réflexion sur le stationnement à Montréal. Les positions et recommandations qui sont contenues dans notre mémoire illustrent le rôle que nous sommes donné depuis de nombreuses années, soit celui d’un partenaire désintéressé, et soucieux de contribuer à la recherche de solutions pouvant servir la collectivité.

Nous croyons que la réduction de la place de l’automobile en ville est nécessaire pour de multiples raisons, entre autres la réduction des émissions de GES, l’amélioration de la qualité de l’air, la diminution de la congestion urbaine et l’aménagement de quartiers à échelle humaine.

Dans ce mémoire, nous illustrerons le rôle que l’autopartage peut jouer comme outil pour diminuer l’impact de l’automobile sur le stationnement, ralentir la motorisation des ménages sur le territoire montréalais et atteindre les cibles de réduction de GES. À titre d’entreprise à vocation environnementale, sociale et urbanistique, nous avons toujours tenu à faire la démonstration que notre service produit des impacts positifs sur le réseau de transport collectif ainsi que la mobilité en général.

Montréal peut s’enorgueillir de son statut de pionnier en matière d’autopartage. Elle est la première métropole à l’avoir accueilli en Amérique du Nord, il y a maintenant 20 ans. L’envergure du réseau en place témoigne d’un grand dynamisme: plus de 1100 voitures en

autopartage en boucle et près d'un millier de voitures en libre-service sans réservation sont offertes aux Montréalais. Ainsi, près de 2000 véhicules sont proposés en mode partagé, et ce nombre augmente rapidement.

Afin de demeurer une référence parmi les villes qui avancent dans le dossier de la mobilité partagée et durable, Montréal se doit de continuer à innover dans ses pratiques afin de développer davantage l'autopartage. Les villes qui ont déjà commencé à encadrer ce type de service pour en favoriser le développement en tirent profit sur le plan économique, social et environnemental.

L'autopartage peut être un formidable levier pour concilier le besoin en stationnement des citoyens et la disponibilité des espaces. Par ailleurs, les politiques de stationnement peuvent être des obstacles ou des accélérateurs importants pour ce mode de transport, en attendant que la conduite autonome des véhicules libère le plein potentiel de la voiture « servicielle ».

Communauto reçoit le projet de Politique de stationnement avec ses références à l'autopartage comme étant cité au nombre des « nouvelles formes de mobilité (...) qui sera encouragée davantage » (p.10), comme un signal positif.

L'entreprise | Présentation de Communauto, son histoire

Communauto est la plus ancienne entreprise d'autopartage en Amérique du Nord. Pionnière dans ce domaine, c'est elle qui a introduit le concept sur le continent. Après plus de 20 ans d'activité, Communauto demeure l'une des plus importantes entreprises du genre en Amérique du Nord et la plus importante au Canada dans le créneau des véhicules disponibles sur réservation. Son siège social est situé à Montréal.

Après un lancement réussi à Québec, en 1994, puis à Montréal, en 1995, Communauto a poursuivi son expansion et déployé un réseau qui s'étend de l'Ontario à la Nouvelle-Écosse, au Canada, mais également en France. Environ **45 000 usagers** profitent aujourd'hui de ses services et se partagent plus de 1800 véhicules dans les régions urbaines de Montréal, Québec, Ottawa, Sherbrooke, Halifax (Nouvelle-Écosse) et Paris (France).

Le dynamisme de Communauto et sa capacité d'innover ont été soulignés à plusieurs reprises par les gouvernements, les autorités municipales et les chambres de commerce. Ceci s'est traduit par la remise de nombreuses distinctions. Citons les plus récentes en date, soit le prix Novae de l'Entreprise citoyenne et les Prix « Distinction » et « Mobilité durable » de l'Association québécoise du transport (AQTr) en 2015.

Communauto est un opérateur de service, mais aussi une organisation dévouée à faire avancer la mobilité durable au Québec. Il est utile de rappeler que l'organisation, comparativement à d'autres entreprises d'autopartage, a une mission sociale, urbanistique et environnementale, plutôt que commerciale, son objectif est de réduire et de rationaliser l'utilisation et le nombre de voitures en circulation en complémentarité avec les autres modes de transport collectifs et actifs. À ce titre, tous les services qu'elle déploie sont en cohérence avec la mission fondatrice de l'entreprise.

Deux types de services | Autopartage avec et sans réservation

Communauto offre deux types de services d'autopartage. Le premier volet de son offre, le service en boucle avec réservation, a été inauguré en 1995 à Montréal. Le second volet, le service sans réservation ou véhicule en libre service (VLS) comme le désigne la ville de Montréal, correspond au volet *Auto-mobile* de l'offre. Il a été inauguré à Montréal en juin 2013.

Communauto a été le premier opérateur d'autopartage au monde à combiner ces deux services. Ce faisant, l'entreprise a rassemblé tous les ingrédients lui permettant de consolider son offre pour en faire une alternative encore plus convaincante face à la propriété d'un véhicule.

Le service avec réservation offre la fiabilité nécessaire pour faciliter les déplacements planifiés, tandis que la formule sans réservation bonifie cette offre par sa souplesse en répondant aux besoins spontanés.

Autopartage en boucle



À Montréal depuis 1995

1100 véhicules, près de 350 stations

Présent dans les 17 des 19 arrondissements
montréalais

Véhicule en libre-service



Implanté à Montréal en 2013

300 véhicules hybrides
et 100% électriques

Si les effets de l'autopartage en boucle sur les comportements de mobilité ont été bien mesurés par de nombreuses études, il n'en va pas de même pour le libre-service sans réservation, un concept relativement nouveau. Le premier modèle offre la fiabilité nécessaire pour convaincre les utilisateurs de vendre ou renoncer à la possession d'un véhicule, tandis que le deuxième amène une spontanéité d'utilisation qui alimente l'intérêt pour la voiture partagée. La combinaison des deux modèles permet d'obtenir le meilleur des deux mondes.

L'autopartage | Effets avérés sur la mobilité et le développement durable

L'autopartage en boucle, ou avec réservation, a fait l'objet de nombreuses études au Québec et dans le monde afin d'en mesurer les effets. Ces derniers consistent à:

- une diminution du nombre des véhicules et une réduction de l'espace nécessaire pour le stationnement;
- une réduction de l'utilisation de la voiture, de la consommation de carburant et de la congestion.

Des études menées par l'École Polytechnique de Montréal démontrent que Communauto, avec son offre d'autopartage en boucle, a réussi son pari d'offrir une alternative intéressante face à l'acquisition d'une voiture personnelle. En 2010, 81,4% des usagers de Communauto déclaraient avoir vendu (41,2%) ou renoncé à l'achat d'un véhicule en s'abonnant au service d'autopartage.

Selon ces estimations, chaque voiture du service d'autopartage traditionnel de Communauto remplace 10 voitures privées et le service d'autopartage avec réservation de Communauto a contribué à diminuer le parc de voitures en circulation de 12 000 unités (Nouri et al.2013). En termes de réduction de places de stationnement, cela représente à entre 3,8% et 4,8 % des espaces de stationnement sur rue non tarifés.

Selon l'École Polytechnique de Montréal, déjà en 2008 (année de référence pour cette étude), il était possible de mesurer le ralentissement de l'augmentation de la motorisation des ménages dans les quartiers centraux de Montréal dans lesquels l'autopartage a été implanté. (Klincevicus, Catherine Morency, Martin Trépanier (2014).

81,4% des usagers de Communauto ont vendu ou renoncé à l'achat d'un véhicule

Communauto a contribué à diminuer le parc de voitures en circulation de 12 000 unités

Les utilisateurs de l'autopartage ont 3,7 fois moins recours à la voiture pour leurs déplacements quotidiens

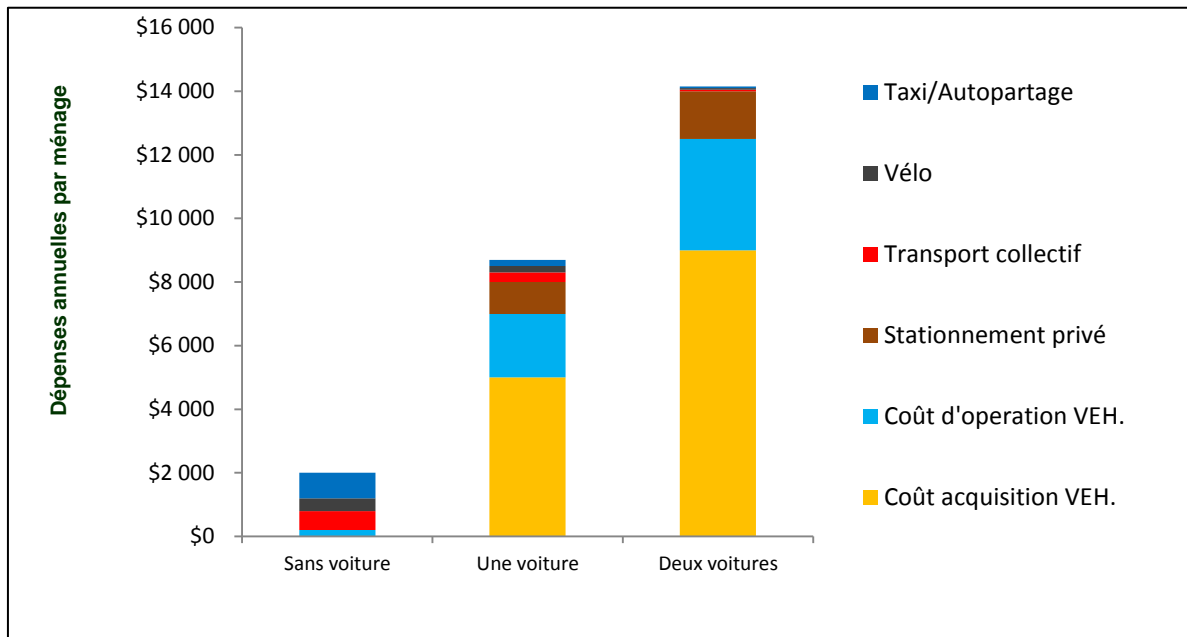
Les répercussions positives de l'autopartage en boucle au Québec ne se limitent pas seulement au nombre de voitures retirées de la circulation, mais aussi à la réduction de leur usage. À Montréal, les ménages d'un ou de deux adultes utilisateurs de l'autopartage ont 3,7 fois moins recours à la voiture pour leurs déplacements quotidiens que les ménages montréalais comparables possédant un véhicule.

Cette réduction de l'utilisation de la voiture est accompagnée d'une utilisation accrue des autres modes de transport actifs disponibles. Par exemple, les couples sans enfant abonnés à l'autopartage utilisent, en moyenne, le transport en commun pour 38% et 49% de leurs déplacements tandis que les couples d'un même quartier présentant des caractéristiques similaires l'utilisent dans 28 % des cas s'ils possèdent une voiture et dans 10% des cas s'ils en possèdent deux. Les écarts sont encore plus importants pour la marche et le vélo (Sioui, Morency, Trepanier, 2013).

L'autopartage permet aussi d'offrir une solution plus économique pour la mobilité individuelle des ménages. L'accès à la voiture partagée permet à un ménage d'épargner les coûts fixes liés à l'achat, l'entretien et le stationnement du véhicule et de réduire les autres coûts liés à l'automobile en recourant à d'autres modes de transport ou en réduisant son besoin de mobilité.

Le tableau ci-dessous exprime les économies que peuvent réaliser les ménages lorsqu'ils réduisent les coûts associés à la possession d'un ou de plusieurs véhicules. Pour qu'un maximum de personnes puisse bénéficier de telles économies, ces options de transport doivent être facilement accessibles.

Graphique : Budget transport selon le nombre de voitures possédées



Source : Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute

Les effets bénéfiques sur le stationnement

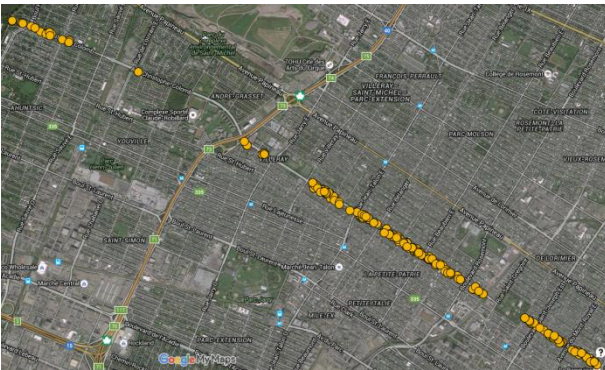
L'autopartage figure au nombre des stratégies de gestion optimal de l'espace public. Comme mentionné, la présence de l'autopartage permet de remplacer, dans le contexte du Québec, 10 véhicules privés pour chaque véhicule en autopartage en boucle. La mutualisation des usages fait aussi en sorte qu'une voiture de Communauto est utilisée 43% du temps. À titre de comparaison, la voiture personnelle n'est utilisée que 5% du temps, et demeure stationnée pour le reste.

Toujours au niveau des coûts, l'autopartage permet une meilleure utilisation de l'espace public. Selon une étude du Conseil régional de l'environnement, chaque véhicule personnel coûte aux municipalités entre 177\$ et 350\$ en frais d'acquisition de terrain, de construction du stationnement et d'entretien de stationnement par mois (un peu plus de 100 \$/mois pour une place en voirie, en ville). Chaque place d'autopartage en station sur la voie publique permet actuellement de desservir environ 24 ménages, avec le même investissement public que celui nécessaire pour une seule voiture privée. Chacune de ces places rapporte environ 12 fois (1300

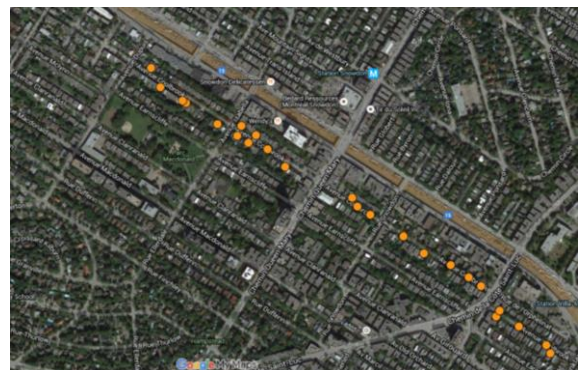
\$/année) plus en revenus de vignette que ce que rapporte celle d'un particulier, pour le même espace.

Le cas de l'avenue Christophe-Colomb et de l'avenue Coolbrook

En regardant en détail les rues de Montréal, il est déjà possible d'identifier les effets que l'autopartage amène en réduisant la pression sur les espaces de stationnement. Pour cet exemple, deux cas ont été choisis au hasard : l'avenue Christophe-Colomb et l'avenue Coolbrook. Sur l'avenue Christophe-Colomb, on recense 243 ménages abonnés au service d'autopartage en boucle de Communauto. Ces personnes partagent 10 voitures, et libèrent 100 espaces de stationnement, ce qui correspond à 5% de l'espace de stationnement maximal théoriquement disponible en bordure de trottoir sur Christophe-Colomb. En l'absence de l'offre d'autopartage actuelle, il faudrait créer 100 cases de stationnement supplémentaires pour maintenir le même taux d'occupation.



Usagers de Communauto résidant sur l'avenue Christophe-Colomb



Usagers de Communauto résidant sur l'avenue Coolbrook

Dans le cas de l'avenue Coolbrook, entre Dupuis et Monkland, on compte 12 cases de stationnement évitées grâce à l'autopartage en boucle. Cela représente 3% de l'espace maximal théoriquement disponible, sachant toutefois que le nombre réel de places disponibles est sensiblement inférieur.

Arrondissement	Véhicules en autopartage (boucle)	% ménages utilisant l'autopartage	Stationnement sur rue non tarifé	Stationnement sur rue évités par l'autopartage
Ahuntsic-Cartierville	56	2,4%	40057	1%
Anjou	3	0,4%	N.D.	
Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâces	79	2,6%	31313	2%
Lachine	5	0,6%	8659	1%
LaSalle	8	0,6%	N.D.	
L'Île-Bizard-Sainte- Geneviève	-			
Mercier-Hochelaga- Maisonnette	96	3,5%	36546	2%
Montréal-Nord	4	0,3%		
Outremont	27	6,9%	4339	6%
Le Plateau Mont- Royal	296	12,6%	14653	18%
Pierrefonds-Roxboro	-			
Rivière-des-Prairies- Pointe-aux-Trembles	1	0,1%	47889	0%
Rosemont Petite- Patrie	191	6,5%	30876	6%
Saint-Léonard	3	0,2%	26403	0%
Saint-Laurent	7	0,5%	26999	0%
Sud-Ouest	77	5,2%	21630	3%
Verdun	37	2,7%	N.D.	
Ville-Marie	121	6,0%	13508	8%
Villeray–St-Michel– Parc-Extension	111	4,2%	32141	3%
Total	1122	3,6%		

À Montréal, plus de 3,2% des ménages utilisent l'autopartage en boucle. L'offre actuelle permet de libérer entre 1% et 18% des espaces non tarifés disponibles sur rue dans les arrondissements où le service est disponible, même si l'on émet l'hypothèse que toutes les voitures de Communauto sont garées dans des espaces réservés en voirie.

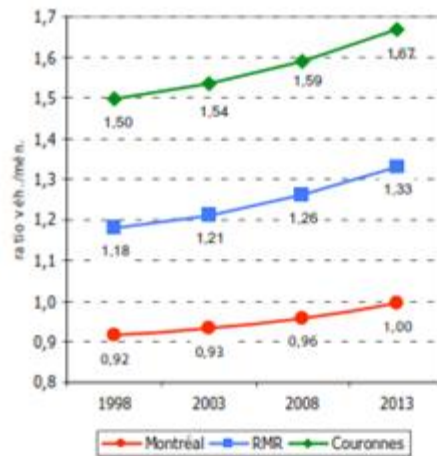
L'autopartage participe aussi indirectement à la réduction de la congestion, en libérant de l'espace de stationnement et en contribuant à raccourcir le temps passé par les automobilistes à chercher des places de stationnement en ville. Sur le plan collectif, réduire ce temps est un enjeu important: les véhicules en quête de stationnement représentent de 5% à 10% du trafic urbain. Le temps passé par les automobilistes à chercher une place de stationnement représente des millions d'heures par an et un coût important.

Bénéfices potentiel à court - moyen terme

Bien que la motorisation des ménages augmente dans l'agglomération de Montréal, les effets de ralentissement commencent se faire sentir dans les dernières années et dans certains secteurs.

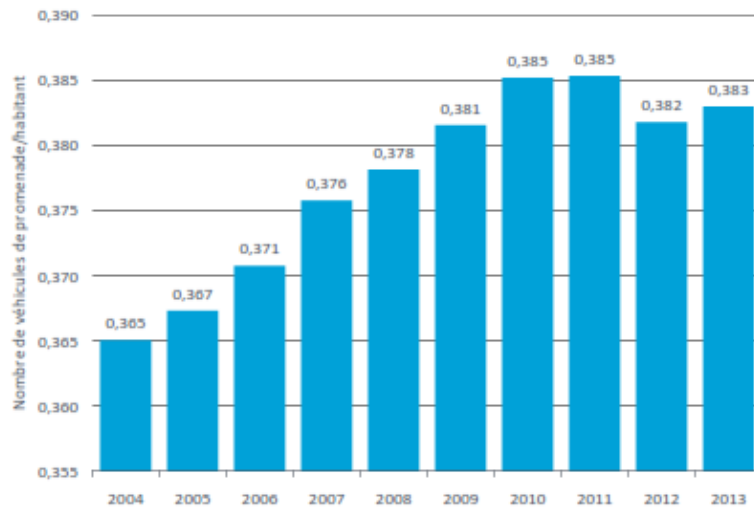
Graphique : Évolution du taux de motorisation des ménages

Évolution du taux de motorisation des ménages



Source : Politique du stationnement 2015

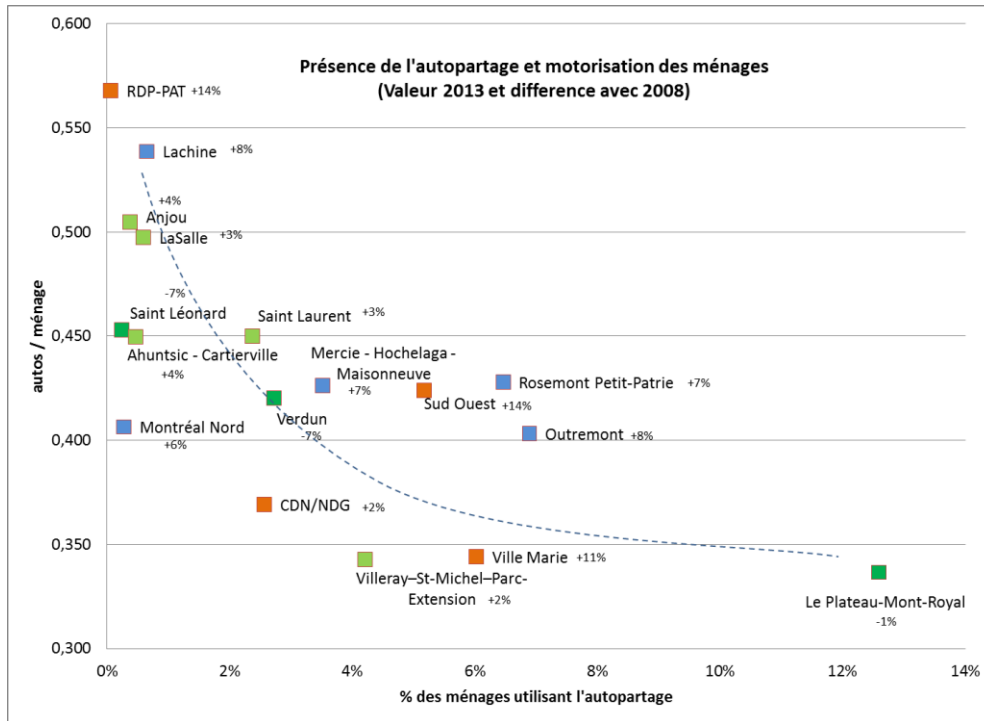
Graphique : Nombre total de véhicules de promenade en circulation par habitant, 2004-2013



Source : Société de l'assurance automobile du Québec et Institut de la statistique du Québec.
Calculs : Montréal en statistiques.

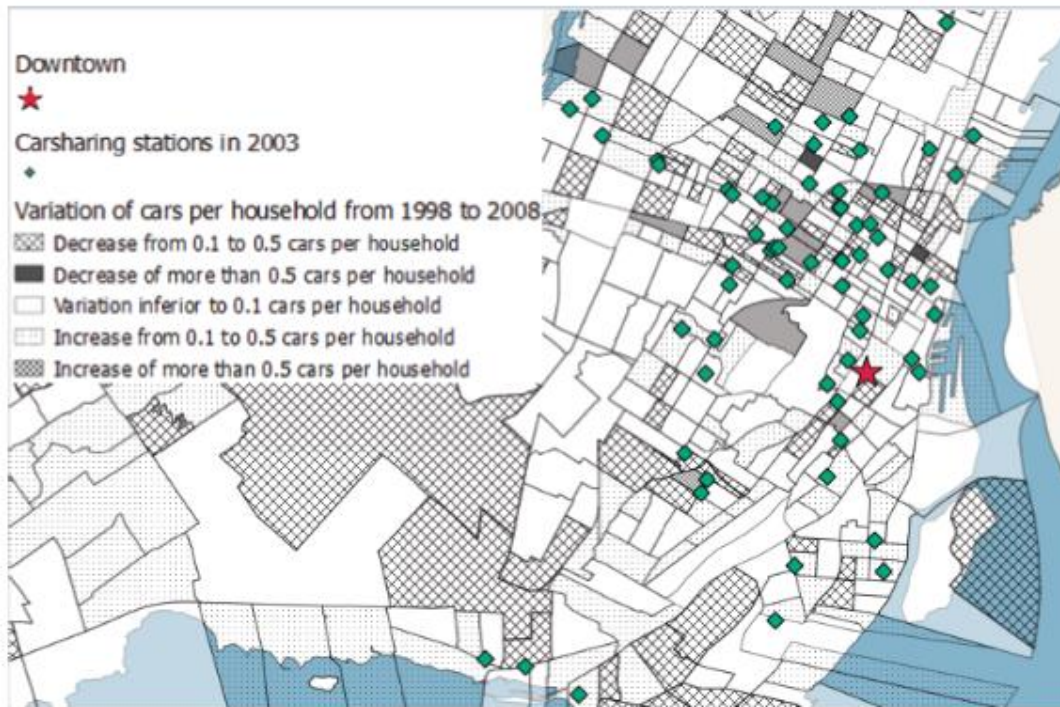
L'autopartage n'est pas étranger à ces évolutions. Une corrélation peut être observée entre le nombre de ménages utilisant l'autopartage et le taux de motorisation de ces derniers et l'augmentation ou la réduction de la motorisation entre 2008 et 2013 (Enquêtes OD).

Graphique – Présence de l'autopartage et motorisation des ménages



Cette corrélation a été démontrée par l'École Polytechnique de Montréal à partir de l'année 2008 (année de référence pour cette étude), alors que l'on a pu commencer à mesurer la contribution de l'autopartage sur le ralentissement de l'augmentation de la motorisation des ménages dans les quartiers centraux de Montréal (Klincevicus, Catherine Morency, Martin Trépanier 2014).

Graphique – Motorisation des ménages sur l'île de Montréal



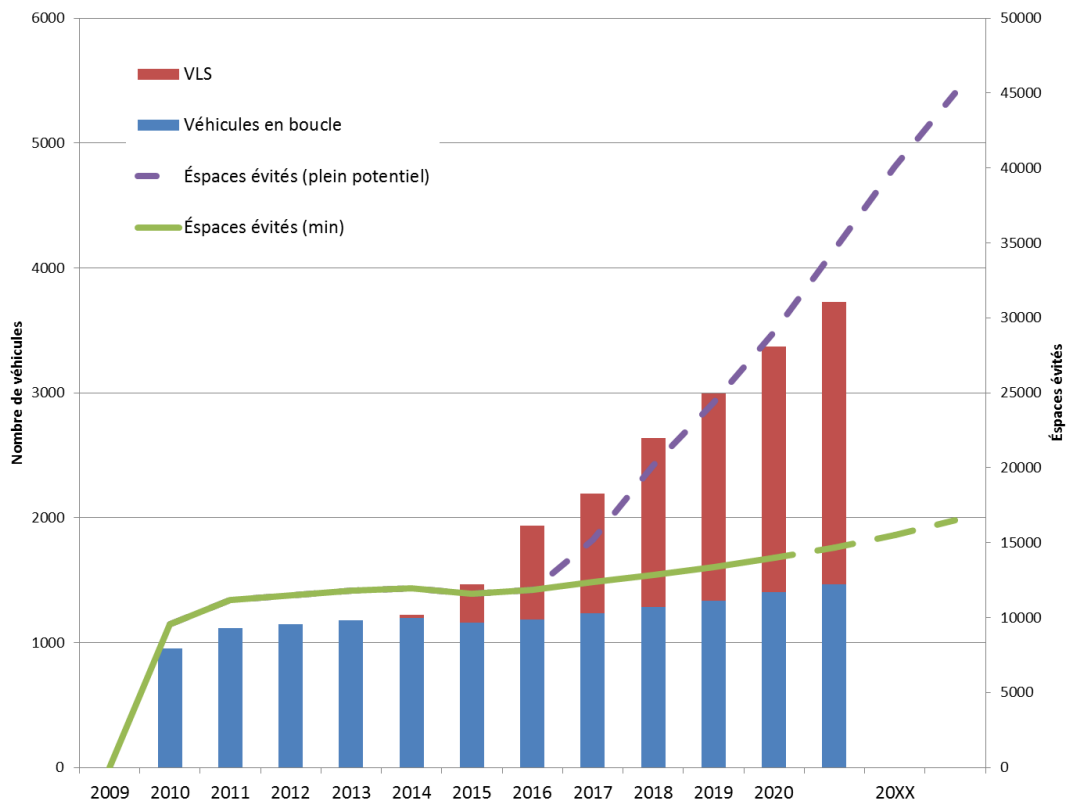
Source : Klinecivicius, Morency, Trépanier 2014

Plus d'un véhicule sur quatre n'est pas utilisé lors d'un jour moyen de semaine (Morency et al.). C'est aussi un constat du Projet de Politique de stationnement. Selon l'École Polytechnique de Montréal, considérant la proximité des origines des déplacements et les horaires de ces derniers, on estime que le potentiel technique de mutualisation des véhicules dans la grande région de Montréal se situe entre 210 000 (-18%) et 540 000 véhicules (-37%).

Selon une autre étude menée par Tecsalt à l'échelle du Québec, le potentiel des ménages susceptibles d'adhérer à l'autopartage est estimé à près de 113 000 dans la région de Montréal, c'est-à-dire environ 8% des ménages. Cette analyse a été effectuée en 2006 sur la base de caractéristiques socio-économiques des abonnés de Communauto. Depuis la réalisation de cette étude, on note un changement dans l'attitude du public vis-à-vis de l'économie du partage et de la mobilité partagée et une acceptabilité sociale grandissante depuis les 10 dernières années.

La matérialisation de cette offre pourrait amener 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% des abonnés à l'autopartage) et contribuer à éliminer 45 500 véhicules de la circulation dans la région de Montréal. En termes d'espaces de stationnement, cela correspond à plus de 10% du stationnement non tarifé sur rue dans les arrondissements desservis à Montréal.

Graphique – Évolution du nombre de voitures en autopartage à Montréal et nombre d'espaces de stationnement évités selon un scénario minimal ou un de plein potentiel



Enjeux du développement du réseau de stations

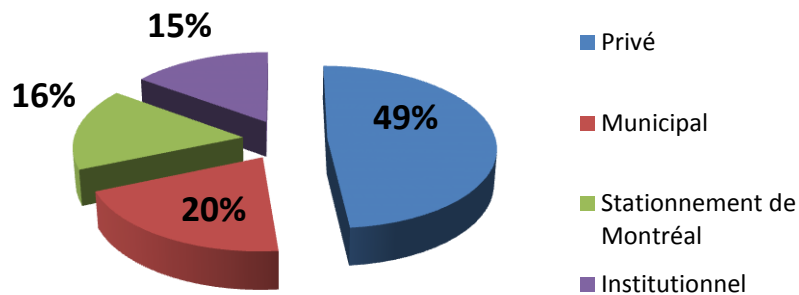
Station de Communauto - Définition générale

Une station est un emplacement dédié au service d'autopartage en boucle de Communauto sur lequel on peut trouver une ou plusieurs voitures du service d'autopartage. Le service en dénombre plus de 400 sur le territoire de l'agglomération de Montréal pour un total de 1122 places. Des particuliers, des entreprises, des institutions ainsi que des arrondissements louent leurs espaces à Communauto et la tarification varie selon les ententes convenues.

Ci-dessous, une illustration de la répartition du nombre de stations par type de locataire :

Illustration - Typologie des stations d'autopartage en boucle de Communauto

Stations Communauto par type de locataire



Places municipales (sur rue et hors rue)	Stationnement de Montréal	Stationnements Privés	Stationnements Institutionnels
226	184	544	168
20,1%	16,40%	48,5%	15%

La Politique de stationnement de Montréal prévoit « la création d'un organisme municipal de gestion du stationnement comme levier de développement du transport collectif et d'autres

services à la mobilité » et « l’harmonisation de la gestion et de la tarification de tout ce qui concerne les vignettes de stationnement sur rue réservées aux résidents. » (p.51). **Considérant qu’environ 16% de l’offre de stations d’autopartage de Communauto (tableau ci-dessous) résulte d’une entente avec Stationnement de Montréal, il serait souhaitable que le mandat de cette nouvelle entité intègre la présence de l’autopartage et que ce service de mobilité soit inclus à sa vision de développement.**

Tableau- Stations d’autopartage en boucle situées sur le domaine municipal (hors rue et sur rue)

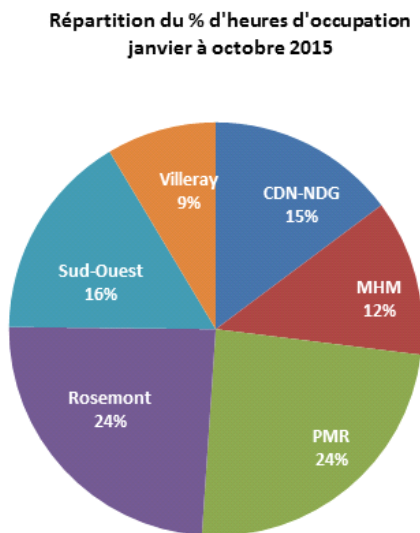
Arrondissements	Stationnements municipaux (hors rue)		Stationnements municipaux (sur rue)	
	Nombre de stations	Nombre de places	Nombre de stations	Nombre de places
Ahuntsic-Cartierville	-	12	-	-
Anjou	3	3	-	-
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâces	2	5	1	6
Lachine	3	5	-	-
LaSalle	7	8	-	-
L’Île-Bizard-Sainte-Geneviève	-	-	-	-
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	1	2	8	8
Montréal-Nord	2	4	-	-
Outremont	8	22	-	-
Plateau Mont-Royal	1	6	58	77
Pierrefonds-Roxboro	-	-	-	-
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	1	1	-	-
Rosemont Petite-Patrie	2	12	6	12
Saint-Léonard	3	3	-	-
Saint-Laurent	4	6	-	-
Sud-Ouest	-	-	10	10
Verdun	3	6	-	-
Ville-Marie	-	-	2	4
Villeray–St-Michel–Parc-Extension	3	14	-	-
TOTAL	46	109	85	117

32% des arrondissements de Montréal offrent des espaces sur rue pour des services d’autopartage

Véhicules en libre-service Auto-mobile (sans station, avec vignette universelle)

Il n'y a pas de station fixe sur rue pour le service *Auto-mobile*. La vignette 403 autorise les compagnies à mission sociale et environnementale offrant le service de véhicules en libre-service et ne disposant pas d'espaces de stationnement réservés sur rue, à stationner leurs véhicules dans tous les secteurs SRRR des arrondissements du Plateau-Mont-Royal, Le Sud-Ouest, Rosemont–La Petite-Patrie, Côte-des-Neige–Notre-Dame-de-Grâce, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension à l'exception des zones mentionnées dans les ordonnances des arrondissements concernés (zones réservées aux véhicules d'autopartage ayant un espace de stationnement sur rue réservé et identifié).

Graphique - Taux d'occupation des véhicules en libre-service selon les territoires



Dans ce type de service, les véhicules peuvent être stationnés partout où la réglementation le permet et hors des zones tarifées. Étant donnée la présence d'une portion du territoire sans zones SRRR dans Verdun et Outremont, le service a pu y être déployé partiellement. Le graphique ci-contre illustre le nombre d'heures où les véhicules en libre-service ont été immobilisés entre deux réservations pour la période de janvier à octobre 2015.

Ce rapport d'occupation du territoire est une évaluation du temps passé par un véhicule entre deux réservations. Ce rapport est transmis à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal qui répartit le montant à verser entre les différents arrondissements en utilisant ces données comme référence.

Dans les prochaines années ce type de service devrait prendre beaucoup d'expansion.

Tableau – Évaluation du marché LSI actuel et projeté sur le territoire de Montréal

Période	Nombre de véhicules	Territoire de desserte
Été 2013	25	8 km ²
Été 2014	450	50 km ²
Été 2015	730	80 km ²
Été 2016 (projection)	1000	130 km ²
Été 2017 (projection)	1400	190 km ²
...		
Été 2020 (projection)	1800	365 km ²

Même dans le cas d'un développement de la motorisation électrique le nombre de véhicules à essence restera significatif encore pour quelques années. Les redevances perçues pour ces véhicules sont actuellement de 0,7 M\$ par année. Même en excluant le véhicules électriques, les redevances au tarif annuel qui seront générées pour les 10 prochaines années sont d'environ 8 M\$. Un montant significatif pour développer par exemple, un réseau de bornes de recharge.

Tableau -Nombre de voitures et d'opérateurs d'autopartage one-way et free-floating dans le monde

Villes	Total voitures	Nombre d'opérateurs sur le territoire	Opérateurs
Paris	3000	1 (en station)	Autolib – Bolloré
Berlin	2400	3	Car2go - Daimler / Drive Now - BMW / Multycity - Citroen
Milan	1500	3	Car2go - Daimler / Enjoy - ENI / Twist
Hamburg	1150	2	Car2go - Daimler / Drive Now - BMW
Rome	1000	2	Car2go - Daimler / Enjoy - ENI

Vancouver ¹	1000	2	Car2go – Daimler / EVO – BCAA
Munich	710	2	Car2go - Daimler / Drive Now – BMW
Montréal ¹	730	2	Car2go - Daimler / <i>Auto-mobile</i> – Communauto
Cologne	700	2	Car2go - Daimler / Drive Now – BMW
Vienna	600	1	Car2go – Daimler
Düsseldorf	550	2	Car2go - Daimler / Drive Now – BMW
Seattle	500	1	Car2go – Daimler

Autres villes avec moins de 500 véhicules LSI et un seul opérateur.

Washington, D.C., Calgary, Toronto, South Bay, Los Angeles, Ulm, Stuttgart, San Diego, Portland, Minneapolis, Denver, Austin, Amsterdam, Lyon, Boston, Columbus, Miami, Florence, Bordeaux, San Francisco, Saint Quentin, Indianapolis

¹ *Pour les villes canadiennes : à ce chiffre s'ajoutent 1000 voitures en autopartage en boucle à Montréal et 500 à Vancouver.

Visibilité et convivialité du réseau

La visibilité, la facilité d'accès et la proximité d'un véhicule en autopartage sont les plus importants leviers – ou les plus importantes barrières au développement de ce type de service.

Pour qu'un service d'autopartage en boucle réponde efficacement aux besoins de mobilité de ses adhérents, le réseau de stations doit couvrir adéquatement le territoire. Cela signifie pouvoir offrir un véhicule à moins de 500 mètres d'un abonné.

Si la proximité d'un emplacement d'autopartage compte pour beaucoup dans l'attractivité du système, la visibilité de l'emplacement et la convivialité des lieux sont tout aussi importants. Cela permet de simplifier l'accès au système et surtout, permet de légitimer le service aux yeux de la population.

Le grand réseau de plus de 400 stations de Communauto à Montréal est presque invisible aux non-abonnés et cela constitue un important frein à la crédibilité du service.

Plusieurs villes, notamment celles de Paris, Melbourne et Milan autorisent la signalétique distinctive pour les places d'autopartage en voirie. Certaines, comme Paris, vont jusqu'à développer une signature visuelle pour identifier les espaces en voirie dédiées à l'autopartage en boucle (marquage au sol, affiches, etc.). Son label *Service de véhicules partagés* a été initié notamment pour pallier ce manque de visibilité et permettre une communication institutionnelle pour la promotion de l'autopartage.

Le projet de Politique de stationnement prévoit « l'harmonisation et la simplification du stationnement sur rue » (p.62). Nous sommes d'avis qu'une simplification des usages passe aussi par une meilleure identification de certains d'entre eux, principalement ceux pouvant être reconnus comme des services de

« **Rendre disponible des espaces pour les véhicules d'autopartage est l'une des actions les plus utiles pour ce type de service** »

« **Que le stationnement soit sur rue ou hors rue, il doit avant tout être visible.** »
-TCRP (2014)

mobilité: taxi, autopartage, véhicules en libre service. Une signalétique distinctive pourrait donner un caractère spécifique au service d'autopartage montréalais.

Illustration : labellisation de places en voirie



GoGet, service d'autopartage à Melbourne
Source : Car Sharing Association



Service véhicules partagés, Paris
Source : Communauto



Panneau de signalisation d'une station d'autopartage en boucle sur rue
Crédit : Communauto

Actuellement, environ 10% des emplacements réservés à l'autopartage sont sur la voie publique. La plupart ne sont ouverts que pendant la saison estivale.

L'un des principaux obstacles au déploiement d'un plus grand réseau de ces stations réside dans les opérations de déneigement, qui ont été organisées en fonction de la voiture de propriété individuelle. La gestion d'un parc important de voitures collectives empêche de les déplacer presque simultanément pour libérer la voirie à l'occasion des opérations de ramassage de la neige.

Les redevances payées aux arrondissements pour l'occupation de ces espaces (1300 \$ année par place), environ 12 fois le prix payé par un particulier, justifieraient la prise en charge du déplacement du véhicule de la part des opérateurs responsables du remorquage.

Annuellement, Communauto verse près d'un million et demi de dollars à des entreprises locales, des arrondissements, des institutions ou des organismes. Cette somme englobe les mensualités versées pour la location de près de 500 espaces situés sur le domaine privé qui servent au service d'autopartage en boucle. Ce montant significatif pourrait être redirigé vers les finances publiques si la Ville permettait de déployer en voirie la majorité des véhicules aujourd'hui garés dans divers stationnements privés.

L'intégration dans les règlements d'urbanisme

Une autre façon de promouvoir la proximité de l'offre d'autopartage par les utilisateurs est l'intégration de celle-ci dans le cadre du nouveau patrimoine bâti. La présence d'espace de stationnement pour l'autopartage sous cette forme ne se substitue pas au développement d'une offre en voirie, plus facilement visible et accessible, mais la complète.

Dans une étude réalisée en Ontario (Harmer, C., et S. Cairns, 2012) auprès de résidents de copropriétés accueillant au moins un véhicule dédié à l'autopartage, 55% des résidents ont dit qu'ils étaient en mesure de renoncer à l'achat d'un véhicule et 29% s'en sont départi. Des valeurs similaires ont été obtenues à Londres, où 28% des répondants ont dit qu'ils se sont débarrassés d'un véhicule et 46% d'entre eux ont indiqué que la disponibilité de l'autopartage était la raison principale.

Ce principe semble avoir été intégré dans les règlements d'urbanisme de certains arrondissements de Montréal dans lesquels une place pour l'autopartage figure. Voici des exemples de règlements d'urbanisme qui incluent une définition de l'autopartage et par conséquent, en favorisent le développement.

Arrondissement de Côte-des Neiges-Notre-Dame de Grâce	Récemment, l'arrondissement de Côte-des Neiges—Notre-Dame-de-Grâce modifiait son règlement d'urbanisme et le règlement sur la certification d'occupation. Cette modification autorise l'autopartage dans toutes les zones. Le nombre total d'unités de stationnement dédiées à l'autopartage et d'unités de stationnement accessoires à un autre usage ne doit pas excéder le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé par la section I du chapitre II du titre VI. ».
Arrondissement du Sud-Ouest	Dans le secteur Griffintown, un minimum de 1 unité de stationnement sur 20 associées à un nouvel usage spécifique de la catégorie commerciale C.2 doit être réservée à l'utilisation exclusive d'un ou plusieurs des véhicules identifiés ci-dessous : 1o véhicule dédié à l'autopartage; 2o véhicule servant à une famille; 3o véhicule servant à une femme enceinte.
Arrondissement d'Hochelaga - Maisonneuve	Dans l'arrondissement, un service d'autopartage est permis dans toutes les zones aux conditions suivantes : 1° les unités de stationnement accessoires à un usage et approuvées conformément au présent règlement peuvent être dédiées au service d'autopartage; 2° lorsque des unités de stationnement vouées au service d'autopartage sont dédiées à même les unités de stationnement accessoires d'un autre usage, le total des unités ne doit pas dépasser le nombre maximal d'unités de stationnement permis par le présent règlement. »

Les dépenses évitées en infrastructures entraînées par la réduction du parc automobile découlant d'une activité d'autopartage sont estimées à près de 15,1M\$ par an

Ces quelques exemples démontrent une compréhension des avantages de l'autopartage en milieu urbain. Il semble que cette pratique sera encouragée dans la nouvelle Politique de stationnement avec «l'obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, autopartage, véhicules en libre-service et véhicules électriques), dans les projets immobiliers majeurs.» (p.61)

Une tarification incitative pour l'autopartage

Comme mentionné plus tôt, Communauto verse annuellement près d'un million et demi de dollars à des entreprises locales, des arrondissements, des institutions ou des organismes pour louer des stationnements. Cette somme englobe les

mensualités versées pour la location de près de 500 espaces situés sur le domaine privé qui servent au service d'autopartage en boucle. Les allocations versées pour l'achat de vignettes pour les véhicules d'autopartage et les sommes versées pour les vignettes des véhicules en libre-service.

Communauto conçoit l'occupation de l'espace public comme un privilège et considère que sa contribution à la collectivité montréalaise pour cette seule fin, justifiée. Toutefois, la contribution collective d'un service d'autopartage ne doit pas seulement être calculée sur la base du montant qui peut être offert à la collectivité en échange de la location d'espaces de stationnement. Cette contrepartie doit aussi comptabiliser les externalités positives: baisse de motorisation des ménages, impact sur le tissu urbain, réduction des émissions des GES, etc. Les dépenses évitées en infrastructures entraînées par la réduction du parc automobile découlant d'une activité d'autopartage sont estimées à près de 15,1M\$ par an (TECSULT, 2006).

Dans le débat entourant l'expansion du système en libre-service sans réservation, il est question du paiement de redevances pour les véhicules en libre-service. Ces dernières serviraient à financer le réseau de bornes de recharge publiques. Communauto voit d'un bon œil cette éventualité. Toutefois, il serait dommage de favoriser l'utilisation privée de la voiture et que cela se fasse au détriment de l'autopartage d'autant lorsque celui-ci est électrique. L'objectif de réduction des émissions de GES risque d'en pâtir.

Le pouvoir d'attraction de l'autopartage réside en partie sur des tarifs horaires particulièrement bas avec l'objectif avoué de convaincre le plus grand nombre de personnes de vendre ou de renoncer à la possession d'une auto. Les coûts opérationnels, notamment ceux qui pourraient être causés par une augmentation du prix (ou une surenchère dans le cas d'une mise en concurrence) pour l'accès à du stationnement, ne peuvent pas être transférés aux usagers. Du moins, ce n'est pas l'approche de Communauto.

Des villes comme Vancouver, Portland et Washington (DC) ont intégré l'autopartage dans leurs politiques de mobilité. En contrepartie d'une tarification souple et d'un accès à l'espace public,

les entreprises d'autopartage doivent faire la démonstration que leur service produit des impacts positifs sur le réseau de transport collectif et la mobilité, en général.

Montréal doit faire le choix de soutenir l'autopartage en adoptant une tarification raisonnable et se servir de cette tarification comme d'un levier pour orienter le type d'autopartage sur son territoire. La tarification selon le type de motorisation en est un exemple.

La Politique de stationnement prévoit la « mise en place d'une tarification combinée comprenant la recharge pour les véhicules électriques » et la « révision des modes de tarification » (p.60).

Communauto recommande à la Ville de Montréal d'inclure dans sa Politique de stationnement une orientation abordant l'aspect de la tarification incitative et modulée en fonction du type de motorisation des véhicules et du niveau d'utilisation des infrastructures. Communauto suggère d'adopter progressivement une tarification favorable aux véhicules électriques et par conséquent, un prix dégressif pour ceux-ci.

Illustration – Exemple de tarification dégressive selon la motorisation du véhicule en libre-service

	Véhicules électriques		Véhicules hybrides	Véhicules à essence
	Stationnement	Électricité		
Phase 1	400\$	120 - 200 \$	1000\$	1200\$
Phase 2	600\$	120 - 200 \$	1000\$	1200\$

Données ouvertes : levier important de la gestion de la mobilité

Nous nous réjouissons de l'orientation prise dans la Politique de stationnement en matière d'ouverture des données. Ce type d'action produit des effets positifs incontestables sur les activités d'autopartage et nous ne pouvons qu'encourager l'administration à poursuivre dans cette voie. Grâce à l'ouverture des données de la Ville lors de ses opérations de travaux publics (ex. : déneigement, balayage, etc), Communauto a pu optimiser la gestion de ses opérations terrain.

Par ailleurs, miser sur le dynamisme des entreprises locales pour les utiliser à bon escient nous semble une orientation porteuse. L'application mobile Prkng en est un bon exemple. L'ouverture de données et notre collaboration avec cette start-up dynamique aura permis d'ajouter un avantage à l'utilisation de notre service.

Les technologies innovantes ouvrent la porte à de nouvelles approches. réserver une place de stationnement à distance, recevoir une alerte en temps réel sur son téléphone portable, arrimer sa réservation d'autopartage avec le dernier départ de bus ou de train, etc.

L'intégration des modes passe par l'ouverture et l'intégration des données

Une approche globale, qui tient compte de tous les modes de déplacement et des besoins de mobilité des utilisateurs telle qu'elle se produit à Helsinki, invite à penser le transport autrement. La mobilité « as a Service » (MaaS) est un exemple très concret et déjà en marche duquel Montréal pourrait s'inspirer. Elle est animée par un changement de paradigme : celui dans lequel les voyageurs utilisent les services de transport, plutôt que d'utiliser leurs véhicules personnels. Ce changement ou plutôt cette ambition, n'est possible que s'il met en commun tous les fournisseurs de services de mobilité innovants tels que le covoiturage, les services de taxi, le partage de vélo, les services de partage de voiture ainsi que le transport en commun. Cette tendance, motivée par l'anticipation de l'arrivée des voitures autonomes, remet en question les avantages économiques de posséder une voiture personnelle et mise plutôt sur l'utilisation de la voiture «à la demande » et sa mutualisation.

Ce changement ne peut être mis en place qu'après une intégration de plusieurs modes de transport sans qu'il n'y ait de points de rupture.

Recommandations de Communauto

Communauto partage pleinement la vision de la Politique d' « assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance et son impact sur l'environnement » et considère que l'autopartage répond parfaitement à cet équilibre entre offre de stationnement, développement économique et réduction de l'impact de l'automobile.

Tel que démontré, la contribution de l'autopartage n'est pas négligeable. La réduction du besoin en stationnement permis par l'autopartage pourrait à court et à moyen terme, atteindre 10% des espaces non tarifés en voirie, même si l'on émet l'hypothèse que toutes les voitures de Communauto sont garées sur des espaces réservés en voirie

Pour atteindre ses objectifs, la Politique de stationnement doit être un levier pour le développement de l'autopartage plutôt qu'une barrière.

Communauto se réjouit de la place réservée à l'autopartage dans le projet de Politique de Stationnement. Toutefois, le manque d'objectifs mesurables et l'absence d'un échéancier de mise en œuvre laisse planer un doute sur la matérialisation de certaines éléments du plan. Un exemple parmi d'autres : combien de pôles de mobilité durable et de stationnements réservés aux modes de transport alternatifs sont prévus? Ces pôles seront à titre démonstratif ou déployés pour constituer un réseau capable de répondre à la demande? Quels sont les délais?

Pour que Montréal atteigne ses objectifs de réduction de la dépendance à l'automobile, que l'autopartage peut amener, certaines mesures méritent d'être précisées et les recommandations formulées ci-après vont en ce sens.

Sur la stratégie 2 - « Créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable »

Considérant que

- L'autopartage réduit la nécessité de nouvelles places de stationnement et que l'espace ainsi libéré permet plus de développement urbain structurant ou laisse de l'espace pour des usages utiles, efficaces et conviviaux;
- L'augmentation du taux de possession des véhicules des ménages est une préoccupation importante de la Ville de Montréal et que grâce à l'autopartage 10% des places de stationnement non tarifés en voirie pourraient être libérés;
- Plus un service est proche des résidents et accessible dans un rayon de moins de 500 mètres, plus ces personnes peuvent envisager de renoncer à l'achat d'un véhicule ou de s'en départir;
- Les opérations d'entretien de la voie publique et la signalisation sur rue ont des impacts importants sur la qualité de l'expérience d'autopartage.

Communauto recommande de

R2.1 - Déployer un réseau de pôles de mobilité durable et des places de stationnement en voirie pour les modes alternatifs qui puisse accueillir la majorité des véhicules en autopartage en boucle présents à Montréal (1100 à l'été 2015). Ce nombre (de pôles) devrait croître en fonction des objectifs de réduction du nombre de voitures.

Ce réseau serait constitué de places réservées, servant chacune de point de départ et d'arrivée pour un véhicule spécifique. Ces places seraient identifiées par une signalisation caractéristique (verticale et horizontale) à l'autopartage.

R2.2 – La mise en place de stationnement pour les modes alternatifs n'est durable que si les opérations sur la voie publique (déneigement, travaux, etc.) sont adaptés à la réalité de l'utilisation de la voiture partagée.

Sur la stratégie 3 – « Arrimer la gestion du stationnement aux objectifs de mise en valeur du territoire »

Considérant que

- Communauto dispose déjà de la plus grande flotte de véhicules électriques en libre-service au Canada et d'un réseau de bornes dédiées capable de subvenir à ses besoins de recharge;
- Communauto a proposé à deux reprises à la Ville de Montréal d'autoriser dès maintenant l'accès au centre-ville aux véhicules en libre-service électriques *Automobile*;
- Le libre-service sans réservation permet une utilisation plus efficace de la voiture et constitue un incitatif sérieux à la mobilité partagée;
- La Politique du stationnement propose la création d'un réseau de 1000 bornes de recharge pour voitures électriques alors que la majorité des résidents ne disposent pas d'un stationnement privé et que l'achat d'un véhicule électrique semble une option plutôt difficile;
- L'adoption d'une stratégie d'électrification encourageant l'acquisition de véhicules privés ne contribue pas à la réduction de la pression sur le stationnement, au contraire.

Communauto recommande

R3.1 – D'optimiser le stationnement au centre-ville en permettant dès maintenant l'accès des véhicules en libre-service 100% électriques à ce secteur.

Sur la stratégie 4 – « Mettre en place une nouvelle approche tarifaire »

Considérant que

- Les redevances perçues pour l'utilisation de l'espace public par l'autopartage permettent de générer des revenus importants et supérieurs à ceux obtenus par la vente de vignettes aux véhicules de particuliers pour les mêmes espaces;
- La nécessité de favoriser le développement de l'autopartage dont le stationnement est un coût d'opération significatif.

Communauto recommande

R4.1 – D'adopter sur tout son territoire une tarification favorable à l'autopartage et modulée en fonction du type de motorisation des véhicules et du niveau d'utilisation des infrastructures.

R4.2 – D’adopter une politique tarifaire pour la distribution de vignettes pour les véhicules en libre-service encourageant la mobilité partagée avec des avantages pour la mobilité électrique.

Communauto salue la mesure qui encourage le développement et l’application de mécanismes de taxation plus souples pour les gestionnaires privés qui encouragent les modes de transport durables.

Sur la stratégie 5 – « Réviser l’encadrement réglementaire »

Considérant qu’un peu moins de la moitié des arrondissements montréalais ouvrent leurs rues à des espaces pour le service d’autopartage en boucle;

Communauto recommande :

R5.1 – D’encourager l’adoption de règlements (urbanisme ou autre) qui soient favorables ou qui supportent le développement de l’autopartage dans tous les arrondissements montréalais.

Communauto salue la mesure qui prévoit l’obligation d’offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l’automobile dans les projets immobiliers majeurs.

Sur la stratégie 6 – « Revoir la gouvernance et la gestion des activités »

Considérant que 16% des stations du service d’autopartage en boucle sont situées sur des emplacements gérés par Stationnement de Montréal et que le mandat de cette entité sera revu;

Communauto recommande :

R6.1- D’intégrer la notion d’autopartage aux mandats et aux orientations de la future entité responsable de la gestion du stationnement et de s’assurer qu’elle ait une sensibilité au développement de l’autopartage.