



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?

Implantation de l'autopartage à Montréal

Marco Viviani – Vice-Président au Développement Stratégique de Communauto Inc

Synthèse

L'agglomération de Montréal s'étend sur 500 km² et regroupe 1,9 million d'habitants au sein d'une conurbation de 3,7 millions d'habitants. 2,2 millions de déplacements sont comptabilisés chaque matin en heure de pointe. Ils se répartissent entre la voiture (53 %), les transports en commun (35 %) et les modes actifs (12 %), la part de ces deux dernières modalités tendant à s'accroître et celle de la voiture se stabilisant.

En outre, 4 000 taxis et 4 000 VTC sont comptabilisés, la proportion des derniers cités se révélant faible par rapport à d'autres villes américaines, où ils sont jusqu'à quatre fois plus nombreux que les taxis.

Le vélo partagé s'est également développé (4 000 vélos) et l'agglomération compte, en outre, 2 000 véhicules en autopartage.

Communauto représente la plus ancienne entreprise d'autopartage en Amérique du Nord. Il s'agit d'une société à vocation sociale, environnementale et urbanistique qui gère plus de 2 500 véhicules dans 13 villes et atteint l'équilibre financier. Elle propose deux offres complémentaires à Montréal, à savoir 1 600 voitures en réservation (avec restitution à leur point de départ) et 600 en *free floating*. Une seule application gère ces deux activités.

Il apparaît de plus que, les réalités du centre-ville n'étant pas celles des banlieues, un modèle unique d'autopartage ne peut être déployé à l'échelle d'une agglomération. Par ailleurs, des études ont montré que le *free floating* ne modifie pas grandement la possession automobile et donc le report modal, que l'autopartage en boucle produit des effets plus significatifs et que la combinaison des deux se révèle encore plus efficace. Il est indispensable que les collectivités prennent la mesure de ces réalités, que le partage des données permet encore davantage d'optimiser.

Le réseau Communauto capte 3,2 % des ménages de Montréal, proportion portée à 12,6 % au centre-ville, où l'autopartage représente un stationnement évité en voirie de l'ordre de 18 %. A ce propos, il a été établi qu'une station d'autopartage remplace 38,7 voitures privées et même 61,7 dès lors qu'une station de métro se situe à proximité. De même, la proximité du métro multiplie par cinq la réduction des immatriculations de véhicules privés, démontrant ainsi l'importance de la combinaison des modes de transport. L'alliance avec les transports en commun a d'ailleurs accru l'acceptation de la mobilité partagée.

L'autopartage est parfois considéré comme une activité commerciale, alors qu'il constitue un système de transport. Son potentiel de développement dépend de sa prise en compte par les autorités publiques, qui nécessite du temps. Ainsi, Communauto, qui a été fondée en 1994, n'a été

reconnue dans le Plan Transport et n'a obtenu des espaces réservés en voirie qu'en 2008. Il lui a encore fallu attendre cinq ans pour obtenir des permis universels pour l'autopartage en trace directe. Enfin, l'accès au centre-ville et l'élimination des quotas pour ces véhicules en *free floating* datent à peine de 2018.

Les relations avec les autres acteurs de la mobilité se révèlent également essentielles. Elles se manifestent sous quatre formes :

- Les offres combinées accessibles au moyen d'une carte de transport et d'une application uniques ;
- La promotion combinée ;
- L'intégration de points de service (présence dans les parkings relais) ;
- L'intégration technologique (accès aux voitures au moyen de la carte de transport en commun).

En conclusion, les pouvoirs publics ont le devoir d'encadrer de manière proactive l'utilisation des ressources publiques par les « nouvelles » formes de mobilités, en fonction des bénéfices qu'apportent ces dernières. A cet effet, elles doivent comprendre ces phénomènes au-delà des positions idéologiques.

Par ailleurs, si les autorités locales ne sont pas prêtes ou pas en mesure de prendre le risque et d'investir les capitaux nécessaires, elles sont à tout le moins invitées à bâtir un cadre favorisant l'émergence d'une collaboration en vue du développement des différentes offres.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis