

L'AUTOMOBILE LIBRE-SERVICE ET LE TRANSPORT EN COMMUN : EN ROUTE POUR UN NOUVEAU PARADIGME EN TRANSPORT URBAIN



Benoît Robert

Alors même qu'on assiste à la montée de la conscience écologique de la population, comment expliquer que l'automobile privée capte l'essentiel de l'accroissement de la demande de mobilité au Canada au détriment du transport en commun ? Selon Benoît Robert, président fondateur de la première et plus importante compagnie d'auto-partage en Amérique du Nord, ce paradoxe trouve sa source dans la diversification des habitudes de déplacement de la population : cette diversité de besoins peut difficilement être entièrement comblée par les formes classiques de transport collectif présentement offertes, observe-t-il. Pour aider à combler ces besoins, il propose d'inclure les automobiles disponibles en libre-service à l'offre traditionnelle des transporteurs publics. Dans cet article, il présente le principe de l'auto-partage, trace le portrait de la situation au Canada et ailleurs, et propose quelques avenues qui permettraient d'aider à relever « le défi de l'intermodalité intégrée », que ce soit au niveau des compagnies de transport, des municipalités ou des gouvernements.

Given the growing ecological consciousness of the Canadian population, why is most of the increase in demand for mobility being captured by the private automobile? Benoît Robert, founding president of the first and largest car-sharing company in North America, explains this paradox by the increasing diversity of people's movements, a diversity that cannot easily be filled by traditional forms of public transportation. To help fill these needs, he proposes to add car-sharing to the basket of services offered by public transportation enterprises. In this article, he outlines the principle of car-sharing, presents a snapshot of the situation in Canada and elsewhere, and offers several ways that can help us rise to "the challenge of integrated intermodality," be it at the transportation company, municipality or government level.

C'est un cliché que de le dire : « les temps ont changé ». Sur le plan social, les changements qui sont survenus et qui se sont accélérés depuis le début des années 1960 ont eu des répercussions incalculables sur les habitudes de déplacement de la population : les familles se sont décomposées puis se sont recomposées, les horaires se sont diversifiés puis complexifiés, les villes se sont étalées, les lieux de travail se sont décentralisés. Même les lieux de loisirs se sont multipliés et se sont souvent éloignés. Tout cela dans un contexte d'individualisme croissant et sur fond d'explosion du taux de motorisation de la population. D'un côté, la

mobilité de la population s'est donc accrue de façon considérable alors même que, de l'autre, les besoins pour des routes prédéterminés à des moments prédéterminés ont, en proportion, diminué, conséquence de la diversification des habitudes de déplacement.

Mal outillées pour faire face à ces changements, les sociétés de transport public ont vu leur part de marché diminuer au fil des ans. Sauf à l'heure de pointe, l'automobile privée a capté l'essentiel de l'accroissement de la demande de mobilité. Les faits parlent d'eux-mêmes : il y a aujourd'hui, au Québec seulement, 600 000 voitures de plus qu'en 1997,

année de la signature du protocole de Kyoto ; entre 1990 et 2000, les émissions des voitures et des camions y ont augmenté de 18 p. 100, alors que l'objectif de Kyoto est une réduction de 6 p. 100. Le paradoxe c'est que l'accélération de cette fuite en avant s'est produite simultanément avec la montée de la conscience écologique de la population et

Comme ce contexte risque de perdurer, d'autres avenues devront être explorées par les sociétés de transport pour les aider à améliorer leur bilan, les formes classiques de combinaisons modales telles que le train, le métro et l'autobus ayant montré leurs limites. Il faudra, dans l'avenir, voir plus large et réussir à greffer efficacement d'autres

De par la liberté de mouvement ingalée qu'elle procure, l'automobile constitue aujourd'hui un ingrédient essentiel de la mobilité à laquelle aspire la majorité de la population. Avec ses horaires rigides et ses itinéraires prédéterminés, il serait illusoire de ne pas reconnaître que le transport en commun est incapable de concurrencer efficacement ce mode pour l'ensemble des déplacements que désire pouvoir effectuer la majorité des individus.

Est-ce que ceci signifie que ce service n'aura éventuellement plus sa place et qu'il faudra renoncer à le supporter ? Loin s'en faut. De plus en plus d'intervenants sont d'avis, au contraire, que l'intégration de l'accès à des automobiles disponibles en libre-service à

La vision en silo des différents moyens de transport n'a plus sa place. Si les sociétés de transport désirent réellement mettre fin à l'érosion de leur part de marché, elles devront donc élargir leur champ d'intervention et se percevoir dorénavant comme des gestionnaires de la mobilité et non plus seulement comme des gestionnaires d'un type précis de véhicule, que ce soit le train, l'autobus, le métro, etc. ou tous ceux-là réunis. Dans un tel contexte, il ne serait plus question d'exclure l'automobile de leur champ de compétence.

que les gens étaient de plus en plus nombreux à remettre en question cette évolution sans trop savoir comment s'y prendre. Et si l'intermodalité, ou la « mobilité intégrée » comme on la qualifie le plus souvent en Europe, faisait partie de la solution ?

Il est clair que les gestionnaires du transport public devront s'efforcer, dans l'avenir, de proposer des réponses radicalement différentes pour être en mesure de faire face efficacement aux changements en cours. Cette érosion de leur part de marché coûte non seulement très cher mais elle affecte, en plus, négativement le bilan environnemental des services qu'ils proposent. En effet, un autobus qui roule presque vide en dehors des périodes de pointe perd beaucoup de son efficacité face à son principal concurrent, l'automobile, relativement aux émissions polluantes émises par kilomètre-personne parcouru. Ce bilan mitigé s'alourdit lorsqu'on tient compte des problèmes de financement fréquemment rencontrés par les sociétés de transport et qui les empêchent de se doter de véhicules mieux adaptés aux différentes circonstances ou présentant un meilleur bilan éco-énergétique.

composantes à ce « cocktail modal » de base, de manière à augmenter la compétitivité relative du transport public vis-à-vis de la propriété individuelle d'un véhicule. On se doit de le reconnaître : la conception dominante qui prévaut pour définir ce type de service est issue directement du XIX^e siècle. Or, qu'on le veuille ou non, c'est largement l'automobile qui a façonné le monde d'aujourd'hui et qui continue à profiter des tendances lourdes qui prévalent dans l'évolution des comportements en matière de déplacement.

Il importe de « combattre le feu par le feu » ! La vision en silo des différents moyens de transport n'a plus sa place. Si les sociétés de transport désirent réellement mettre fin à l'érosion de leur part de marché, elles devront donc élargir leur champ d'intervention et se percevoir dorénavant comme des gestionnaires de la mobilité et non plus seulement comme des gestionnaires d'un type précis de véhicule, que ce soit le train, l'autobus, le métro, etc. ou tous ceux-là réunis. Dans un tel contexte, il ne serait plus question d'exclure l'automobile de leur champ de compétence. Bien au contraire, l'automobile serait alors appelée à jouer un rôle déterminant dans le cadre d'une offre améliorée et répondant mieux aux impératifs de la vie moderne.

l'offre traditionnelle des transporteurs publics pourrait en augmenter l'attrait de même que l'efficacité de manière significative. Ceci permettrait aux usagers de choisir librement, selon le trajet à effectuer, les modes les plus appropriés en tenant compte de leur efficacité relative et de leur coût respectif : chaque mode pouvant alors être utilisé de manière optimale.

Cette approche recèle le potentiel théorique de permettre à nos sociétés de faire face à l'accroissement de la demande appréhendée, en terme de mobilité, sans que ceci ne se traduise par une augmentation du volume de la circulation. Les impacts environnementaux négatifs du transport pourraient ainsi être contenus, voire réduits, sans qu'il ne soit nécessaire, pour ce faire, de restreindre la mobilité de la population ce qui est par ailleurs généralement difficile à vendre politiquement.

Affirmer ceci ne revient-il pas à exiger la quadrature du cercle ? Non, car des précédents existent. Et aussi surprenant que cela puisse paraître, le Canada fait déjà figure de pionnier en la matière. En effet, c'est en 1994, à Québec, qu'est né le plus ancien service de « voiture partagée » en opération en Amérique. Les termes « auto-partage » ou « voiture partagée » sont utilisés ici

indifféremment comme synonymes de « voiture libre-service ». Les Français parlent plus couramment, quant à eux, de « voitures en temps partagé » ou même de « car-sharing » à l'instar des Américains et de leurs voisins européens.

Plus de 200 000 personnes dans le monde ont déjà adhéré à ce type de service qui est par surcroît maintenant accessible dans près d'une vingtaine de pays et dans plus de 550 villes. Au Canada, on compte plus de 10 000 usagers, dont 7 000 sont abonnés à Communauto, une compagnie québécoise qui dispense ses services dans les régions de Québec, de Montréal, de Sherbrooke et de Gatineau. Les 3 000 autres usagers se trouvent principalement à Vancouver, Toronto et Ottawa.

Le principe est simple, l'« auto-partage » ou la voiture dite « libre-service » est un service de mobilité

avancé, qui offre la flexibilité d'une voiture tout en éliminant, pour ses adhérents, la nécessité d'en posséder une. Ces véhicules peuvent être réservés à l'heure ou à la journée et la facturation de leur utilisation est le résultat d'une combinaison des facteurs « temps d'utilisation » et « nombre de kilomètres parcourus ». Avec cette formule, on remplace, fondamentalement, 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 relativement élevés (mais qui passent trop souvent inaperçus) normalement attribuables à une automobile quand on en est propriétaire. Cette situation se traduit en un puissant incitatif pour réduire l'usage de ce mode de transport. De plus, les adhérents à ce services ont

tendance à augmenter de manière importante l'usage des autres modes de déplacement.

L'objectif, en fait, est de créer des liens entre les services existants de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule, que ce soit en termes de confort ou de coût. Pour les transporteurs publics, les impacts les plus immédiats de ce type d'alliance sont d'améliorer la qualité de leur offre en répondant mieux à l'ensemble des besoins de leurs usagers, d'accroître et de fidéliser leur clientèle, et d'améliorer leur image corporative grâce à cette démonstration de leur capacité d'innovation.

L'auto-partage agit comme un catalyseur qui permet de rendre plus efficace et de mieux rentabiliser les investissements qui sont consentis dans le domaine du transport collectif. Sur le plan environnemental, de nom-



Courtoisie: Communauto / Photographe : Mathieu Lamare

Avec ses 7 000 abonnés, Communauto est la compagnie d'auto-partage la plus importante au Canada. A l'échelle mondiale, plus de 200 000 personnes ont déjà adhéré à ce type de service.

breux impacts positifs sont également mesurés à la suite de l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage. Selon deux études publiées récemment par le Transportation Research Board aux États-Unis et le Mobility Service for Urban Sustainability en Europe, l'auto-partage permet :

- une réduction importante (de l'ordre de 50 p. 100) du taux de motorisation ;
- une réduction de 30 à 50 p. 100 (selon les études) du nombre de

vent donc accommoder ces nouveaux déplacements sans coûts additionnels grâce à une offre largement excédentaire durant cette période. Cet afflux de nouveaux clients permet également à ces sociétés d'améliorer leur bilan environnemental en augmentant la charge moyenne de leurs véhicules.

Plusieurs expériences mises de l'avant, en Europe notamment, ont permis de démontrer que l'introduction de certaines offres tarifaires intégrant l'automobile libre-service a

expériences de « mobilité combinée ». Une frontière a donc été franchie, et la glace est bel et bien rompue.

On parle en Suisse d'un bassin potentiel de 1,7 million d'adhérents pour les services d'auto-partage. C'est considérable dans un pays qui ne compte que quelque 6.5 millions d'habitants. Une étude similaire réalisée en Allemagne mais utilisant une méthodologie différente mentionnait 2,45 millions d'usagers potentiels dans ce pays de 80 millions d'habitants. D'autres études réalisés ici et là parlent d'un bassin de 2 millions d'adhérents en Hollande. En Suède, on parle d'entre 800 000 à 1,1 million de ménages dont environ 200 000 seraient déjà mûrs pour cette éventualité si le service

Des études ont permis de démontrer que les sociétés de transport ont largement profité de leur alliance avec la voiture libre-service et que leurs revenus ont augmenté grâce à ces expériences de « mobilité combinée ».

voyageurs-kilomètres effectués en automobile ;

- une réduction de la consommation en énergie ;
- une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre (le potentiel estimé, pour le Québec, se situerait entre 0,16 et 0,25 mégatonne d'émissions de CO² par année et il est probable que celui-ci serait dans les faits supérieur) ;
- une réduction proportionnelle des autres polluants attribuables à l'automobile.

permis aux sociétés de transport d'augmenter leurs revenus en dépit des rabais consentis. On parle, par exemple, de rabais sur l'achat de laissez-passer mensuels en échange de l'engagement d'un abonnement annuel. Une vingtaine de contrats de cette nature ont déjà été conclus, à ce jour, en Allemagne, entre des entreprises d'auto-partage et des sociétés de

était immédiatement mis à leur disposition. Que ces chiffres puissent être contestés et que les méthodologies utilisées soient perfectibles ne fait aucun doute. Cela dit, là n'est pas la question. Ce qu'il importe de retenir de ces initiatives et de ces tentatives de projection c'est surtout le potentiel théorique de la voiture libre-service et de son intégration à l'offre des transporteurs publics

L'auto-partage agit, de plus, comme un facteur de concentration plutôt qu'un facteur d'étalement urbain. Il induit un style de vie qui contribue à stimuler la consommation locale, à revitaliser les commerces de proximité et à améliorer, d'une manière générale, la qualité de la vie en ville.

Ce service agit, de

plus, comme un facteur de concentration plutôt qu'un facteur d'étalement urbain. Il induit un style de vie qui contribue à stimuler la consommation locale, à revitaliser les commerces de proximité et à améliorer, d'une manière générale, la qualité de la vie en ville.

Un autre avantage très significatif de ce service, dans le contexte d'une alliance entre les sociétés de transport public, c'est que l'accroissement du nombre de trajets qu'ils génèrent est effectué, en forte proportion, en période hors-pointe, le soir ou en fin de semaine. Les sociétés de transport peu-

transport en vertu desquels les clients de l'un gagnent des avantages chez l'autre partenaire, et vice-versa. C'est le cas notamment à Aix-La-Chapelle, à Berlin, à Brême et à Dresde.

À Zurich, en Suisse, une telle entente a vu le jour dès 1995 avec la société de transport de Zurich (Verkehrsbetriebe Zürich, VBZ). D'autres sociétés de transport, dont la Société des chemins de fer fédéraux suisse (CFF), ont suivi. Des études ont permis de démontrer que les sociétés de transport ont largement profité de leur alliance avec la voiture libre-service et que leurs revenus ont augmenté grâce à ces

dans un contexte d'intégration modale.

Trop de paramètres nous échappent encore pour déterminer avec précision la taille du marché de l'auto-partage. Ce qui est certain, cependant, c'est que la taille de celui-ci dépendra largement de l'attitude que les autorités adopteront à l'égard de ce service dans l'avenir. Le défi est le suivant : réussir à mettre en place le consensus nécessaire pour maximiser l'avantage comparatif de la voiture libre-service face à la propriété individuelle d'un véhicule.

Au-delà des ententes déjà conclues avec des sociétés de transport

public, voici quelques exemples des privilèges qui ont déjà été accordés ou qui pourraient l'être aux utilisateurs des voitures libre-service : accès à des voies réservées aux autobus et aux taxis, privilège pour le stationnement, avantages fiscaux, congés de taxe sur les produits et services. Les États qui surmonteront ce défi (et il est de taille), réussiront à se doter d'un outil complémentaire à la fois gratuit et non coercitif pour mieux maîtriser l'évolution de la situation des transports chez eux.

Dans les faits, une seule question reste pertinente dans ce contexte. Et celle-ci s'applique parfaitement au cadre canadien : compte tenu de la situation qui prévaut dans le secteur des transports et eu égard aux engagements pris par la plupart des États dans la foulée de l'accord de Kyoto, peut-on raisonnablement se payer le luxe de ne pas pousser plus loin les investigations déjà amorcées dans un domaine aussi prometteur ?

Pour un observateur averti, la réponse à cette question semble aller de soi : ce service a en effet fait ses preuves ; ses retombées positives sont bien documentées ; son effet catalyseur est largement reconnu ; il s'agit d'un projet *a priori* rassembleur ; et il nécessite obligatoirement une implication de l'État pour libérer tout son potentiel.

Sans compter que ce service est déjà beaucoup mieux développé au Canada que dans la plupart des pays où les autorités ont déjà pris le parti d'en faire activement la promotion et de le supporter.

Malheureusement, il y a très loin de la coupe aux lèvres et l'intérêt des gouvernements jusqu'ici (tous paliers confondus) s'est surtout caractérisé par un manque de leadership et de suite dans les idées. De plus, malgré un discours ambiant où il est sans cesse question de la rareté relative de l'argent neuf, les

organes de l'État semblent paradoxalement complètement désarmés lorsqu'ils se voient sollicités pour autre chose que de l'argent. Pourtant, ce dont ce service a principalement besoin, à la base, c'est d'un appui stratégique et moral susceptible d'en asseoir la légitimité afin de susciter l'adhésion des autres partenaires étatiques pouvant contribuer à son déploiement : les sociétés de transport, les villes, les commissions scolaires, les établissements du réseau de la santé (pour l'obtention d'espaces de stationnement), etc.

Au Québec, par exemple, déjà, en 1999, le gouvernement avait inclus l'auto-partage dans son *Plan d'action québécois*

Trop de paramètres nous échappent encore pour déterminer avec précision la taille du marché de l'auto-partage. Ce qui est certain, cependant, c'est que la taille de celui-ci dépendra largement de l'attitude que les autorités adopteront à l'égard de ce service dans l'avenir. Le défi est le suivant : réussir à mettre en place le consensus nécessaire pour maximiser l'avantage comparatif de la voiture libre-service face à la propriété individuelle d'un véhicule.

cois 2000-2002 sur les changements climatiques. À première vue, donc, un grand pas en faveur de la reconnaissance officielle de ce service venait d'être franchi. Malheureusement, l'absence de mécanisme permettant à l'État de concrétiser ses intentions à cet égard a fait en sorte qu'aucune initiative concrète n'en a découlé. Et, à la fin de 2002, lorsque le gouvernement du Québec décida de mener une nouvelle consultation afin de définir une nouvelle fois sa stratégie en vue de Kyoto, il n'était déjà plus question du *Plan d'action 2000-2002*. Le document avait d'ailleurs été effacé depuis belle lurette, déjà, du site Web du ministère de l'Environnement tout comme l'idée de l'auto-partage qui était, elle, dis-

parue des propositions préliminaires de solutions devant être discutées en commission parlementaire. Ça c'était en février 2003 ; en novembre 2004, la population du Québec fut à nouveau consultée sur un projet de plan de développement durable.

Pendant que chez nous on consulte, des actions très concrètes sont prises un peu partout dans le monde. En Grande-Bretagne, pays où l'auto-partage ne compte que 2 200 adhérents (contre, rappelons-le, 7 000 au Québec et plus de 10 000 au Canada), le gouvernement a déjà lancé les bases, en 2004, d'une action concertée de l'État pour « sti-

muler, accompagner et organiser le développement de l'auto-partage » (CERTU, 2005) ; l'Angleterre rejoint en cela l'Italie (3 500 adhérents), qui s'est déjà commise en faveur de l'auto-partage à l'échelle nationale et qui a débloqué 9,3 millions d'euros pour supporter les initiatives dans ce domaine. En Suède, pays où l'auto-partage ne compte que 2 000 adhérents, l'Administration nationale des routes a déjà commandité et publié plusieurs rapports sur le sujet. En France, où ce service est encore dans un état embryonnaire (moins de 2 000 adhérents), le gouvernement a déjà financé plusieurs études sur le sujet et lancé une

démarche devant mener à l'adoption d'une définition légale de l'auto-partage. Ceci, dans le but d'être mieux en mesure d'encadrer et de supporter le développement de ce service (de telles initiatives ont également été instaurées ou sont en voie de l'être en Angleterre, en Belgique et en Suède).

Plus près de nous, aux États-Unis, soulignons l'initiative du maire de San Francisco (3 500 adhérents), Gavin Newsom, qui s'est engagé à rendre l'auto-partage disponible à 90 p. 100 des habitants de sa ville lors de la dernière campagne électorale. Prêchant d'ailleurs par l'exemple, le maire Newsom faisait la une du *The Examiner* de San Francisco, le 11

novembre dernier, alors qu'il troquait sa limousine de service pour un abonnement au service local d'auto-partage. Le 4 mars dernier, c'était au tour du maire de Philadelphie, John Street, d'imiter son collègue en s'inscrivant au service de PhillyCarShare (1 500 adhérents). Le maire se joignait ainsi aux 200 employés municipaux qui participaient déjà à un projet pilote très novateur ayant permis à la ville d'économiser près de 2 millions

RTC, au chapitre de la vente de ses laissez-passers, se sont déjà accrus de 17 p. 100 auprès des usagers de Communauto et ce, malgré le rabais qui leur a été consenti.

C'est dire que les résultats observés en Europe ont le potentiel de se matérialiser ici. Des discussions sont maintenant en cours entre Communauto et la Société de transport de l'Outaouais (STO) de même qu'avec la Société de transport de Montréal (STM) pour met-

tion strictement privée de l'automobile s'opposent à l'élargissement de son usage à des fins collectives. Par exemple, on craint de créer un précédent en accordant des privilèges aux véhicules libre-service sur des espaces publics hors rue. En ce qui concerne l'attribution d'emplacements sur rue, notamment en bordure de trottoir (la seule solution envisageable si on désire supporter ce service dans une optique de service de consommation

de masse), on refuse de faire les compromis nécessaires dans les politiques de nettoyage des rues ou dans celles reliées au déneigement.

Des interrogations relatives à l'équité de telles décisions sont régulièrement soulevées par les élus ou les fonctionnaires appelés à trancher sur ces questions. Pourtant, il existe différentes manières déjà

La population se devant d'être desservie là où elle habite, c'est-à-dire en plein cœur des quartiers résidentiels, la question du stationnement constitue un enjeu considérable dans le dossier de l'auto-partage. De fait, pour de nombreux intervenants, la voiture libre-service ne fait pas encore partie de la solution mais bien du problème. On se soucie peu du fait que chaque véhicule libre-service mis en service au Canada dessert, en moyenne, plus de 20 personnes et que ce service réduit la demande en espaces de stationnement plutôt que de l'augmenter.

de dollars annuellement en misant sur ce service pour réduire la taille de sa flotte de véhicules de service. Et on ne parle même pas ici des pays les plus avancés en la matière que sont la Suisse, l'Allemagne, la Hollande et l'Autriche.

Heureusement, sur le plan local, d'autres partenaires se sont montrés déjà beaucoup plus réceptifs et se sont engagés, en janvier 2005, sur la voie de la « mobilité combinée ». C'est le cas du Réseau de transport de la Capitale (RTC), à Québec, qui a été la première société de transport au Québec à franchir ce pas. Et cela fonctionne ! Déjà 10 p. 100 des usagers de Communauto à Québec se sont prévalus de cette offre qui leur donne accès, de même qu'à leur famille immédiate, à « L'abonne BUS ». L'abonne BUS consiste en un forfait d'abonnement annuel aux services du RTC grâce auquel les clients de Communauto peuvent bénéficier d'une réduction de 10 p. 100 sur le prix d'achat de leurs 12 laissez-passer mensuels. Les revenus du

tre en place des offres semblables. L'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) est également en accord avec le principe et prévoit négocier un accord similaire avec Communauto d'ici le printemps 2006, pour le bénéfice des usagers qu'elle dessert en banlieue. Ailleurs au Canada, une entente de cette nature a également été conclue entre Virtucar (une compagnie d'auto-partage) et OC-Transpo à Ottawa.

Est-ce à dire que nous assisterons « bientôt au Canada à un effet « boule de neige » ? Il est trop tôt pour le dire car d'autres partenaires, les autorités municipales notamment, devront se sentir interpellés pour que la voiture libre-service puisse déployer un réseau efficace sur leur territoire. La population se devant d'être desservie là où elle habite, c'est-à-dire en plein cœur des quartiers résidentiels, la question du stationnement constitue un enjeu considérable dans le dossier de l'auto-partage. Et là aussi les habitudes découlant d'une vision de l'utilisa-

bien acceptées et reconnues de respecter le principe d'équité dans la gestion des ressources publiques et d'encadrer le développement de services de nature publique bien qu'ils soient parfois gérés par des entreprises privées comme l'est l'auto-partage au Québec. C'est le cas, notamment, de la gestion des espaces de stationnement publics cédés en concession à des compagnies dans de nombreuses villes, dont Montréal, de l'industrie du taxi, de plusieurs routes de transport public en banlieue. Et que dire des milliers d'emplacements publics concédés à des individus en bordure de trottoir, le plus souvent gratuitement, pour garer un véhicule dont ils sont les propriétaires ?

De fait, pour de nombreux intervenants, la voiture libre-service ne fait pas encore partie de la solution mais bien du problème. On se soucie peu du fait que chaque véhicule libre-service mis en service au Canada dessert, en moyenne, plus de 20 personnes et que ce service réduit la demande en espaces de stationnement plutôt que de l'augmenter. À plusieurs endroits, on bloque sur les recettes

que les villes perdraient prétendument en retirant quelques parcomètres pour faire de la place à des véhicules en temps partagés dans un secteur particulièrement stratégique alors même que celles-ci refusent, pour la plupart, de considérer, par exemple, la possibilité de louer ces emplacement là où il n'y a justement pas de parcomètres et là où l'espace n'est normalement pas tarifé ; ce qui se traduirait pourtant par des revenus additionnels substantiels pour ces villes. Une partie de ces revenus pourrait même servir, par ricochet, à financer directement les opérations des transporteurs publics

Ça bouge, cependant, dans certaines villes. C'est le cas à Vancouver où le conseil s'apprête à adopter un règlement qui incitera les constructeurs d'habitation à fournir des espaces de stationnement aux véhicules libre-service en leur permettant, en échange, de réduire leurs obligations quant au nombre d'espaces que ceux-ci devraient autrement inclure dans leurs projets : chaque place allouée à l'auto-partage sera ainsi substituée à la construction de trois aires de stationnement. À Montréal, après Outremont en 2004,

un projet pilote prévoyant le stationnement en bordure de trottoir doit avoir lieu prochainement dans l'un des arrondissements de la ville en vertu du premier plan stratégique de

Il existe différentes manières déjà bien acceptées et reconnues de respecter le principe d'équité dans la gestion des ressources publiques et d'encadrer le développement de services de nature publique bien qu'ils soient parfois gérés par des entreprises privées comme l'est l'auto-partage au Québec. C'est le cas, notamment, de la gestion des espaces de stationnement publics cédés en concession à des compagnies dans de nombreuses villes, dont Montréal, de l'industrie du taxi, de plusieurs routes de transport public en banlieue.

développement durable de la collectivité montréalaise qui vient tout juste d'être adopté (janvier 2005).

Les progrès sont lents, certes, mais ils sont palpables. Et il est plus que probable que les obstacles mentionnés s'estomperont dans l'avenir avec une meilleure connaissance de la formule et de ses retombées. Mais, il n'y a rien de plus difficile à faire évoluer que les mentalités. Non pas précisément celles de la population mais bien celles de ses corps constituants. Et c'est sur cette barrière, jusqu'ici, que s'est le plus fortement heurté ce genre de service au Canada. C'est d'ailleurs ce qui nous distingue de l'Europe, et même des États-

Unis : à savoir, l'absence presque totale d'implication des paliers de gouvernement supérieurs. Ceux-ci auraient pu, pourtant, être beaucoup plus pro-actifs depuis 10 ans et assumer un rôle de

catayseur important auprès des différents partenaires potentiels et des institutions. L'Italie n'a-t-elle pas modifié son code de la route par décret et ce, dès 1998, afin que l'auto-partage soit considéré comme un service de transport en commun ? Pourquoi n'en ferait-on pas autant au Canada ? Cela dit, on ne peut s'empêcher de remarquer, d'autre part, et c'est là que réside l'aspect encourageant, la réceptivité très forte de la population canadienne à l'égard de l'auto-partage.

Benoît Robert est président fondateur de Communauto. On peut consulter plusieurs des travaux et rapports mentionnés dans son article à : www.commauto.com



Designing Government
From Instruments to Governance
Edited by Pearl Eklöv, Margaret M. Hill, and Michael Howlett
6-7715-2845-8 • \$12.95 • paper • 472pp

"An excellent overview and discussion of the development of the instrument choice approach, and the related perspectives from which political scientists and legal scholars treat the questions of governance and regulation. The authors make a significant contribution to the field by offering a critical overview of the state of the art in the instrument choice discussion, new insights and arguments not previously published, and a comprehensive approach combining a broad range of scholarly traditions." *Christine Roehrig, University of Geneva*

McGILL-QUEEN'S UNIVERSITY PRESS
Order toll free from Unipresses • Tel: 877 864 8477 • Fax: 877 864 4272 • www.mqup.ca