



**COMMUNAUTO**

**MÉMOIRE DE COMMUNAUTO**  
**Consultation publique sur la réduction de la dépendance**  
**montréalaise aux énergies fossiles**

**VertMTL**

Mars 2016

## **Préambule**

À titre de signataire d'une large campagne lancée par de nombreux groupes à Montréal, Communauto adhère à l'objectif de faire de Montréal une métropole carboneutre pour son 400<sup>e</sup> anniversaire.

Pour y arriver, il faudra nécessairement accélérer et bonifier le plan d'action actuel de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise. Les solutions à mettre de l'avant devront porter sur les transports, l'aménagement et les habitudes de consommation. Il est impératif de favoriser la mobilité durable et de repenser l'aménagement pour le rendre plus viable. Ces actions permettront d'améliorer la santé et le bien-être des Montréalais et Montréalaises d'aujourd'hui et de demain, et feront de notre métropole un leader de la lutte contre les changements climatiques. En tant qu'entreprise à vocation sociale, environnementale et urbanistique, Communauto appuie ces actions et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise en offrant des services qui permettent un style de vie et de mobilité à consommation d'énergies fossiles basse, voire nulle.

Communauto appelle donc la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre ou soutenir des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et effectuer la transition nécessaire vers les énergies propres.

Au registre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles, l'autopartage mérite très certainement une place de choix.

Communauto fournit dans ce mémoire une estimation des bénéfices atteignables, des pistes d'action et des recommandations pour en faciliter le développement.

## Table des matières

### Contenu

L'entreprise   Présentation de Communauto, son histoire .....	4
L'autopartage   effets avérés sur la mobilité et le développement durable.....	7
Recommandations .....	13

## L'entreprise | Présentation de Communauto, son histoire

**Communauto**, pionnière dans le domaine de la mobilité partagée, est la plus ancienne entreprise d'autopartage en Amérique du Nord. 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 **50 000 usagers** profitent aujourd'hui de ses services et se partagent plus de 1 800 véhicules dans les régions urbaines de Montréal, Québec, Ottawa, Sherbrooke, Halifax (Nouvelle-Écosse) et Paris (France). Communauto compte également le plus grand parc de véhicules 100% électriques en libre-service au Canada.

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, dont l'objectif est de réduire et rationaliser l'utilisation et le nombre de voitures en circulation en complémentarité avec les autres modes de transport collectifs et actifs.

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.

### **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 lancé à Montréal en juin 2013.

### 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

Communauto a été le premier opérateur d'autopartage au monde à combiner ces deux types de 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, alors que la formule sans réservation bonifie cette offre par sa souplesse, en répondant aux besoins spontanés.

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.

Tableau – Nombre de véhicules en autopartage en station par arrondissement

Arrondissement	Nombre de véhicules en autopartage en station
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	56
Arrondissement d'Anjou	3
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâces	79
Arrondissement de Lachine	5
Arrondissement de LaSalle	8
Arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Genève	-
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	96
Arrondissement de Montréal-Nord	4
Arrondissement d'Outremont	27
Arrondissement de Plateau Mont-Royal	296
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	-

<b>Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles</b>	<b>1</b>
<b>Arrondissement de Rosemont Petite-Patrie</b>	<b>191</b>
<b>Arrondissement de Saint-Léonard</b>	<b>3</b>
<b>Arrondissement de Saint-Laurent</b>	<b>7</b>
<b>Arrondissement du Sud-Ouest</b>	<b>77</b>
<b>Arrondissement de Verdun</b>	<b>37</b>
<b>Arrondissement de Ville-Marie</b>	<b>121</b>
<b>Arrondissement de Villeray–St-Michel–Parc-Extension</b>	<b>111</b>
<b>Total</b>	<b>1122</b>

## **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 estimer les bénéfices. Ces derniers consistent dans :

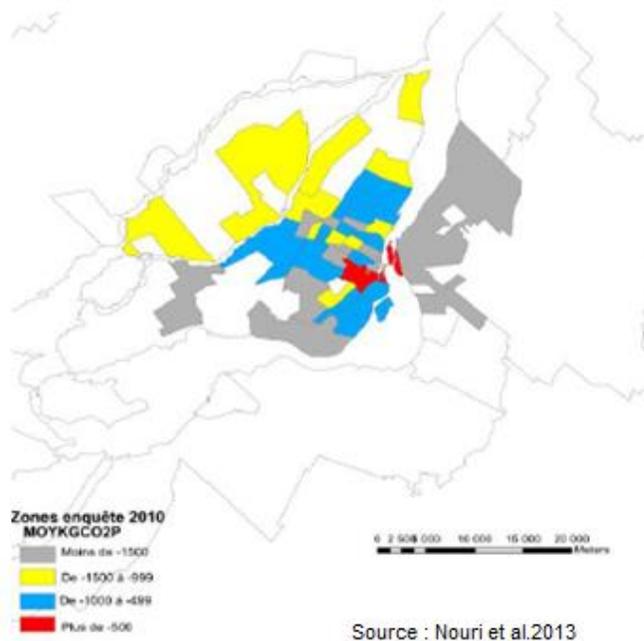
- une réduction de l'utilisation de la voiture, de la consommation de carburants et de la congestion
- une diminution du nombre des véhicules et une réduction de l'espace nécessaire pour le stationnement.

Des études menées par l'École Polytechnique de Montréal démontrent qu'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 entre 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).

Selon une autre recherche conduite par TecSult, chaque usager de Communauto réduit la distance moyenne parcourue en voiture après son adhésion au service d'environ 38 %, soit l'équivalent de 2 900 km par année. En tenant compte de ces données et en les combinant à une utilisation de véhicules moins énergivores que ceux qui sont utilisés par la population en général, ces changements de comportement se traduisent par une diminution de la consommation énergétique et, par conséquent, par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) équivalant à 1,2 tonne de CO<sub>2</sub>, en moyenne par année, pour chaque utilisateur de Communauto (TecSult Inc., 2006). Ce chiffre, rapporté au nombre d'usagers de Communauto dans la région de Montréal correspond à près de 40 kt de GES évités chaque année.

## Réduction moyenne des émissions GES Kg CO2 par usager



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

**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.**

L'autopartage permet non seulement de réduire l'utilisation de la voiture, mais aussi le nombre de véhicule en circulation. D'autres 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).

Selon l'École Polytechnique de Montréal, déjà en 2008 (année de référence pour cette étude), il était possible de mesurer que l'autopartage a contribué à ralentir

l'augmentation de la motorisation des ménages dans les quartiers centraux de Montréal, dans lesquels le service a été implanté. (Klincevicus, Catherine Morency, Martin Trépanier (2014).

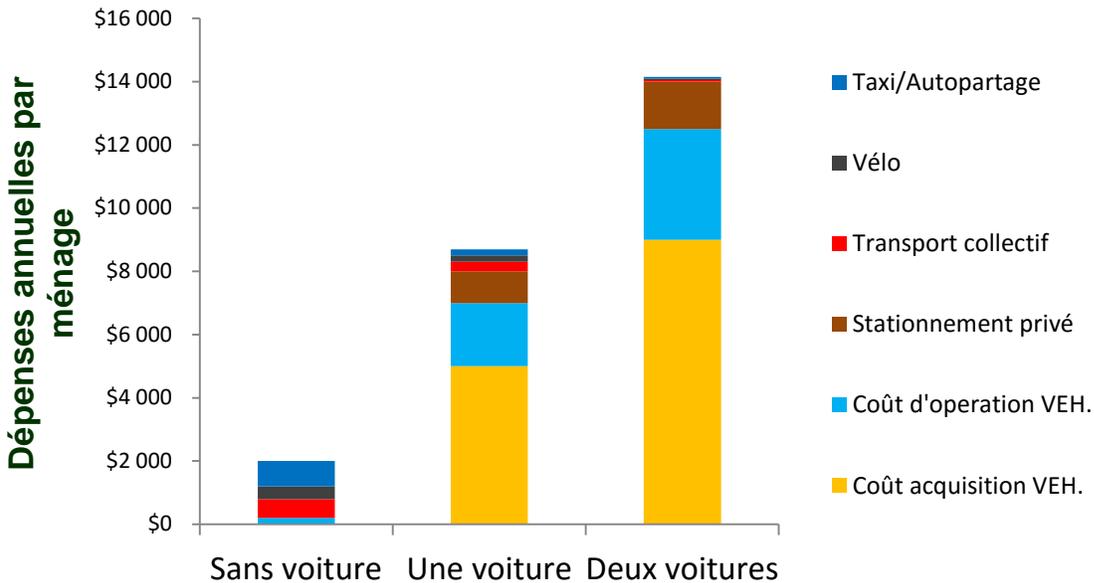
Le partage de véhicules favorise une utilisation plus efficace de l'espace public par la voiture. Une voiture de Communauto est utilisée 43 % du temps, par plusieurs utilisateurs, comparativement à la voiture personnelle, qui l'est 5 % du temps. Selon une étude du Conseil régional de l'environnement, chaque véhicule personnel coûte aux municipalités entre 177 \$ et 350 \$ en frais d'acquisition de terrain, de construction de stationnement et d'entretien de stationnement par mois. L'autopartage permet de réduire ces coûts et génère des revenus pour les municipalités qui désirent offrir de l'espace de stationnement sur le terrain public.

Comme mentionné plus haut, l'autopartage participe directement à la réduction du trafic, en diminuant l'utilisation et le nombre de voitures en circulation. Il y contribue aussi indirectement en libérant de l'espace de stationnement et en participant 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 d'importance : les véhicules en recherche de stationnement représentent 5 à 10 % du trafic urbain. Le temps passé par les automobilistes à chercher une place de stationnement représente des millions d'heures par année et un coût important.

Le gain en espace public de qualité lorsque l'on retire une quantité importante de véhicules des routes a été mesuré par des chercheurs américains. Leur étude démontre que chaque voiture partagée à Ithaca (New York) est responsable du remplacement 15,3 véhicules personnels dont 4,7 auraient été garés dans la rue. (Stasko, Buck et Gao, 2012).

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.



Source : Todd Litman, 2015.  
Victoria Transport Policy Institute

### Potentiel de mutualisation des véhicules

On estime que plus d'un véhicule sur quatre n'est pas utilisé lors d'un jour moyen de semaine (Morency et al., 2012). 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%).

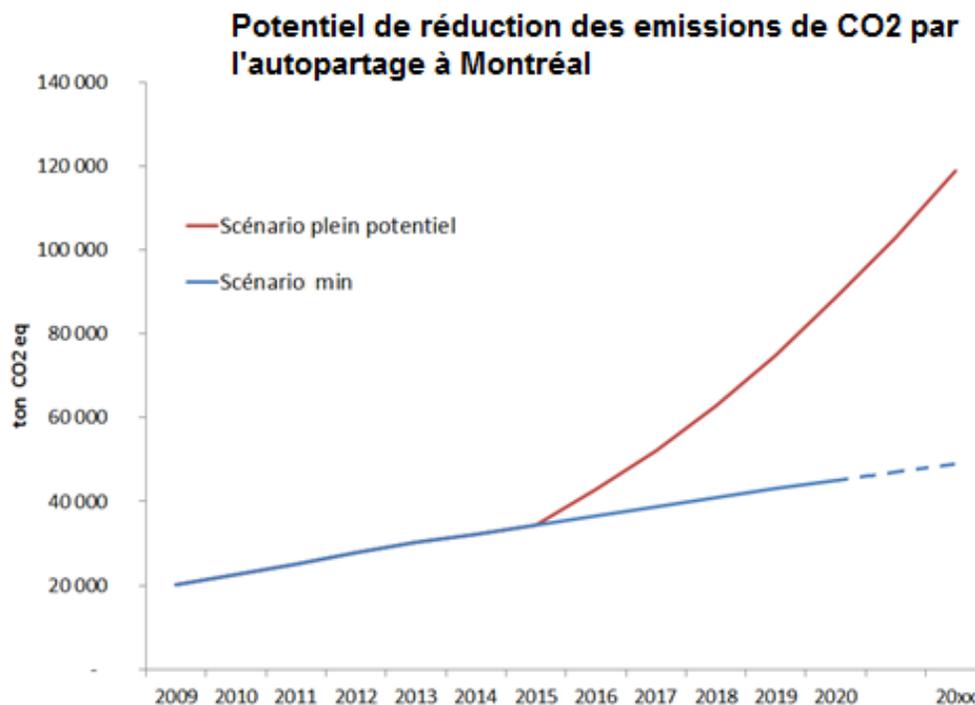
Selon une autre étude menée par Tecsub à l'échelle du Québec, le potentiel des ménages susceptibles d'adhérer à l'autopartage est estimé à près de 139 000, c'est-à-dire environ 8 % des ménages de la région de Montréal et de Québec. Cette analyse a été effectuée en 2006 sur la base de caractéristiques socio-économiques des abonnés de Communauto. Depuis la réalisation de cette étude, on note un changement marqué dans l'attitude du public envers l'économie du partage et la mobilité partagée. Leur acceptabilité sociale s'est en effet grandement élargie dans les 10 dernières années.

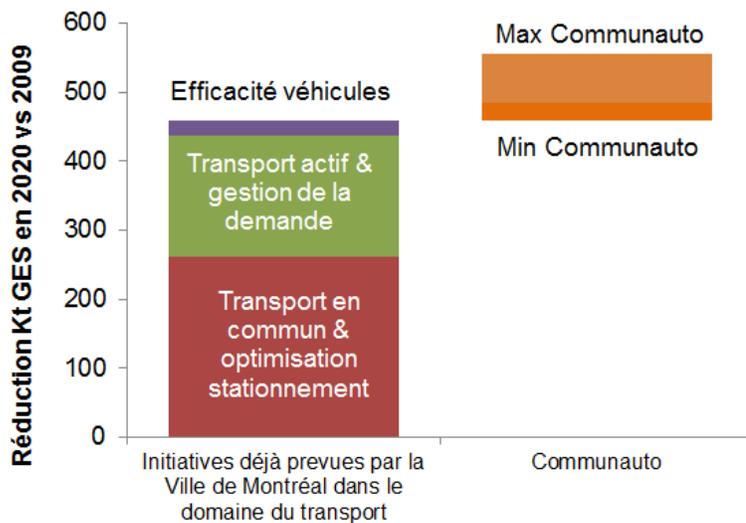
Sur la base de ces potentiels conservatifs, l'autopartage pourrait ainsi contribuer à remplacer un peu plus de 57 000 véhicules et à économiser près de 168 000 tonnes de GES par année (118 000 dans la région de Montréal), soit près de 3% de la cible prévue dans la première phase du PACC 2020, pour un coût virtuellement nul.

La matérialisation de cette offre pourrait entraîner 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 entre 57 300 et 89 400 véhicules de la circulation (d'après les scénarios moyen et maximum).

Si on limite la croissance de l'autopartage à la tendance actuelle, en absence essentiellement d'un important soutien de la part des règlements et politiques publiques, sa contribution à la réduction des émissions de GES en 2020 se chiffre à 25 kt par année par rapport aux émissions de 2009.

Le « Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013 - 2020 », document de référence pour la consultation, prévoit une réduction de 459 kt de GES par année entre 2009 et 2020 sans la contribution de l'autopartage. L'ajout de cette contribution permettrait d'amener cette réduction entre 484 kt par année (+5,5%), en l'absence d'un plus grand soutien pour l'autopartage, et 557 kt (+21%) si le plein potentiel était atteint grâce à des politiques incitatives.





En plus des bénéfices dus à la réduction de l'utilisation de la voiture, l'autopartage permet de remplacer l'utilisation de carburant fossile par l'électricité. Avec son parc de véhicules électriques, le plus important du genre au Canada, Communauto contribue à la diminution de GES. Ces véhicules ont été conduits sur près de 1,1 million de km, par quelques 8 000 utilisateurs différents. La voiture électrique partagée représente en fait la façon plus efficace de promouvoir la mobilité électrique individuelle. En effet, elle permet non seulement de réduire la congestion et le nombre des véhicules en circulation, mais elle permet également à une population qui ne dispose pas de stationnement privé ou de point de recharge à la maison, d'accéder à ces véhicules sans les posséder. Le partage permet aussi de réduire les coûts d'achat des véhicules électriques, qui sont encore extrêmement élevés.

**À Montréal, la contribution de l'autopartage à la réduction des émissions de GES en 2020 se chiffre entre 25 et 98 kt par année par rapport aux émissions de 2009.**

## Recommandations

Tel qu'illustré plus tôt, la contribution de l'autopartage à la réduction de l'utilisation de sources fossiles et des émissions de gaz à effet de serre à Montréal est tout sauf résiduelle, avec des projections variant entre 25 et 98 kt de GES par année, à l'horizon 2020, par rapport à 2009.

Considérant ce potentiel en matière de réduction des GES, de réduction de la motorisation des ménages ainsi que l'adoption de saines habitudes de transport incluant la rationalisation de l'utilisation de la voiture, Communauto recommande qu'un soutien, surtout d'ordre réglementaire et promotionnel, soit apporté afin d'appuyer la diffusion de l'autopartage et lui permettre d'atteindre son plein potentiel.

Des mesures simples peuvent être adoptées. Nous suggérons les suivantes :

### 1 - Recommandation

**Reconnaitre la contribution de l'autopartage dans les plans d'intervention de la Ville de Montréal (PLD, Plan de transport, etc.) et encourager l'adoption de règlements (urbanisme ou autre) favorables au développement de l'autopartage par tous les arrondissements montréalais, sur le domaine public et privé.**

### 2 - Recommandation

**Mettre en place un réseau de stationnements en voirie pour la majorité des plus de 1000 véhicules en autopartage en boucle présents à Montréal.**

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.

La visibilité, la facilité d'accès et la proximité aux usagers 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 importantes. Cela permet de simplifier l'accès au système et, surtout, permet de légitimer le service aux yeux de la population.

Le grand réseau de presque 350 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, Milan autorisent la signalétique distinctive pour les places en voirie pour l'autopartage.



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

### **3 – Recommandation**

#### **Adapter les opérations sur la voie publique (dégel, travaux, etc.) à la réalité de l'utilisation de la voiture collective.**

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 pouvoir 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 coûtant à 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.

### **4 – Recommandation**

#### **Permettre d'élargir la zone de desserte des véhicules en libre-service sans réservation, en prévoyant un système de redevances incitatif pour l'autopartage et l'électrification.**

Tel que mentionné précédemment, la combinaison du libre-service avec réservation et du libre-service sans réservation permet de maximiser les bénéfices environnementaux et l'attrait pour l'autopartage. Plus le nombre de personnes adoptant ce style de mobilité est grand, plus les effets bénéfiques seront grands.

Actuellement, les citoyens des certains Arrondissement, notamment Ville-Marie, n'ont pas accès au libre-service sans réservation. Ils sont ainsi privés de la possibilité de profiter aisément de cette alternative à la voiture privée.

Dans le débat entourant l'élargissement du système en libre-service sans réservation, il est question des redevances pour les véhicules en libre-service. Ces dernières seraient utilisées afin de financer un réseau de bornes de recharge publiques. Même si Communauto considère d'un bon œil cette éventualité, il serait dommage de pénaliser le développement de l'autopartage pour favoriser l'utilisation privée de la voiture, même si celle-ci est électrique. L'échange en termes de réduction des émissions risque d'être perdant.

**Communauto recommande donc d'inclure, dans la réflexion sur la dépendance aux énergies fossiles, une orientation abordant l'aspect de la tarification incitative pour l'autopartage, modulée en fonction du type de motorisation des véhicules.**

## **5 – Recommandation**

**Reconnaitre des avantages aux utilisateurs de l'autopartage** (Ex. possibilité, à l'instar des VLS, pour les véhicules en autopartage avec réservation de stationner dans toutes les zones SRRR , accès au stationnement tarifé inclus dans le prix de la vignette, accès au réseau de Grands Parcs, etc.)

Les ménages qui choisissent l'autopartage renoncent à 90% à la possession d'une voiture. Ce choix permet à d'autres citoyens de disposer plus facilement de l'espace public pour le stationnement. Malgré cela, les utilisateurs de l'autopartage se trouvent souvent désavantagés par rapport aux propriétaires de véhicules. Par exemple, à quelques exceptions près, les utilisateurs de l'autopartage ne peuvent pas stationner dans des zones SRRR près de leur résidence quand ils utilisent un véhicule. N'étant pas les propriétaires du véhicule, ils ne peuvent se procurer une vignette SRRR. Bien que certains Arrondissements (Rosemont Petite-Patrie, Le Plateau Mont-Royal) aient introduit des correctifs, le désavantage vis-à-vis des propriétaires de véhicule demeure grand.

Une politique favorisant l'autopartage devrait plutôt identifier des incitatifs pour ceux qui utilisent l'autopartage, par exemple l'accès gratuit à certaines places de stationnement public, ou encore aux stationnements du réseau des Grands Parcs de la Ville de Montréal.