



# L'automobile libre-service dans le Plan de Transport de la Ville de Montréal

MÉMOIRE DE  
**Communauto**

SOU MIS LE  
**18 août 2005**

DANS LE CADRE DE LA  
**Consultation portant sur le document  
« Portrait et Diagnostic »**

PHOTOS EN PAGES COUVERTURES

Dessus : Station # 91 · Lucien L'Allier (terrain administré par Stationnement de Montréal)

Dessous : Station # 101 · Métro Radisson (terrain administré par l'Agence métropolitaine de Transport)

DERNIÈRE MISE À JOUR

24 août 2005

VERSION ÉLECTRONIQUE

Ce document est disponible en format PDF à :

[www.communauto.com/PlanDeTranspDeMTL.html](http://www.communauto.com/PlanDeTranspDeMTL.html)

COORDONNÉES

Communauto inc., 1117, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 806, Montréal (QC) H3B 1H9

Tél. : (514) 499-8099 · Fax : 499-0783 · [www.communauto.com](http://www.communauto.com) · [info.montreal@communauto.com](mailto:info.montreal@communauto.com)

## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>	5
<b>Pourquoi intégrer l'auto-partage dans la planification de la Ville de Montréal ?</b>	
a) pour réduire la motorisation des ménages	9
b) pour réduire les besoins de stationnement	14
c) pour supporter le transport en commun et le transport actif	16
d) pour maintenir Montréal au rang des villes où l'auto-partage est le mieux développé au monde... à un coût nul pour le contribuable	19
e) pour supporter la mise en œuvre du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	20
<b>Comment intégrer l'auto-partage dans le Plan de Transport ?</b>	
1) en tenant compte des différents aspects de l'auto-partage dans l'analyse diagnostique	23
2) en intégrant l'auto-partage dans la planification de la Ville	24
3) en tenant compte des besoins de l'auto-partage lors de l'analyse de la problématique du stationnement	24
4) en favorisant la collaboration avec le transport public	26
<b>ANNEXES</b>	
Annexe 1 — Qui sommes-nous ?	29
Annexe 2 — Lectures complémentaires suggérées	33
Annexe 3 — Une image vaut mille mots...	34





## PRÉAMBULE

L'objectif du présent document est de contribuer à l'élaboration du Plan de Transport de Montréal en y ajoutant la perspective des citoyens, de plus en plus nombreux, qui ont intégré à leur stratégie de déplacement l'usage de véhicules disponibles en libre-service (aussi appelé service d'auto-partage) en complémentarité avec les autres modes de transport publics ou actifs disponibles.

Ces milliers d'individus qui ont choisi de substituer par ce service la propriété d'un ou plusieurs véhicules pour leur ménage ont librement adopté un style de vie susceptible d'induire, à plusieurs égards, un « nouveau style de ville ». Ils participent donc activement, ce faisant, et il importe de le souligner, à la principale vision du Plan de transport en devenir, à savoir :

« [...] assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ». \*

Malheureusement, malgré les intéressantes perspectives offertes par l'auto-partage, la disponibilité de ce service est encore loin d'être un acquis pour la majorité des citoyens. De fait, plusieurs éléments restreignent sa diffusion et empêchent Montréal de profiter pleinement de ses effets bénéfiques potentiels et ce, bien que ceux-ci soient maintenant largement reconnus à travers le monde de même que dans son propre Plan de développement durable.

Les principaux enjeux à ce chapitre sont :

- **L'expansion de la zone desservie par ce service en augmentant le nombre de points de service (ou de « stations »)** — Ceci de manière à rapprocher les véhicules partagés de ceux qui s'en servent (un facteur clé de la qualité et de l'attractivité de ce service). Il s'agirait, pour ce faire, d'aller de l'avant avec la proposition de la version préliminaire du Plan de Transport qui consisterait à « *assurer l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage* » (Chapitre 4.3 du document Portrait et Diagnostic du Plan de Transport de la Ville de Montréal). Dans cette optique, des politiques et des procédures claires et efficaces pourraient être élaborées en tenant compte des défis et des contraintes propres aux différents secteurs de la Ville.

\* Tiré de « Plan de Transport – Portrait et diagnostic », page 4, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport\\_fr/media/documents/chapitre1.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_fr/media/documents/chapitre1.pdf)



- **L'intégration de l'automobile libre-service avec les autres moyens de transport, notamment le transport en commun** — La clé ici serait de considérer l'auto-partage, au même titre que le transport en commun conventionnel, comme un service de mobilité à valoriser pour le bien des citoyens et de la collectivité et non seulement comme une activité commerciale comme les autres. Les Français n'ont-ils pas inventé la notion de « transport individuel public » pour désigner ce service ?
- **L'élimination des barrières** — Nous le verrons plus loin, alors que l'objectif se devrait d'être de promouvoir et même de récompenser ce choix socialement responsable, plusieurs politiques ou procédures de la ville de Montréal pénalisent les citoyens qui choisissent l'auto-partage par rapport à ceux qui décident de devenir propriétaire d'un ou plusieurs véhicules.

À l'étape actuelle des consultations sur le Plan de Transport portant sur le document « Portrait et Diagnostic », tous ces enjeux pourraient se résumer en une seule et unique proposition générale qui pourrait se lire comme suit :

**OBJECTIF : mieux intégrer l'auto-partage dans la planification de la Ville de Montréal**

C'est à cette condition, uniquement, que ce service pourra libérer tout son potentiel et supporter significativement les autres actions qui seront mises de l'avant pour atteindre les objectifs véhiculés dans le Plan de Transport.

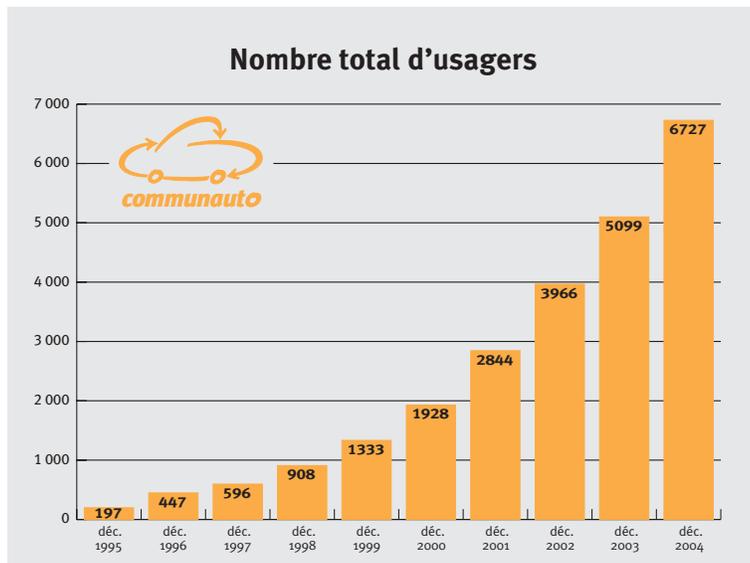


## **POURQUOI** INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

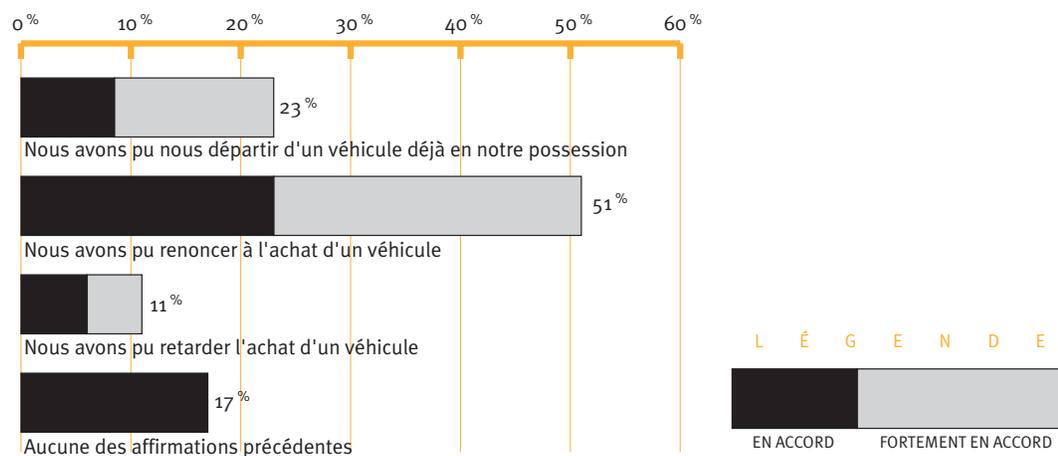
- a) pour réduire la motorisation des ménages
- b) pour réduire les besoins de stationnement
- c) pour supporter le transport en commun et le transport actif
- d) pour maintenir Montréal au rang des villes où l'auto-partage est le mieux développé au monde... à un coût nul pour le contribuable
- e) pour supporter la mise en œuvre du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise



**Figure 1 — Croissance du nombre total d'utilisateurs de Communauto au Québec (Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau combinés)**



**Figure 2 — Comment jugez-vous les affirmations suivantes au sujet des conséquences de votre choix de vous inscrire à Communauto ?**



## POURQUOI INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

Globalement, c'est parce que l'auto-partage répond pleinement aux vœux du consensus qui se dégage quant à la finalité du Plan de transport qu'il importe d'intégrer ce service dans la grille d'analyse des planificateurs. En effet, malgré son impact encore limité, ce service constitue l'un des chaînons manquants qui pourraient permettre, simultanément, de réduire la dépendance à l'automobile tout en favorisant le transport en commun et les transports actifs en même temps qu'il assurerait le maintien de la mobilité des citoyens.

L'auto-partage recèle donc, à moyen terme, le potentiel de devenir un important outil pour favoriser l'atteinte des objectifs du Plan, notamment...

### a) pour réduire la motorisation des ménages

(Chapitre 2 – Facteurs d'influence)

**L'auto-partage permet à ses adhérents de se départir d'une ou de plusieurs voitures du ménage**

Communauto compte actuellement à Montréal, incluant Longueuil et Laval (août 2005) \* :

5929 usagers
qui se partagent 287 véhicules
répartis dans 99 stations

Le service satisfait donc les besoins principaux en déplacements automobiles de ses adhérents avec un ratio de 20,7 usagers par véhicule.

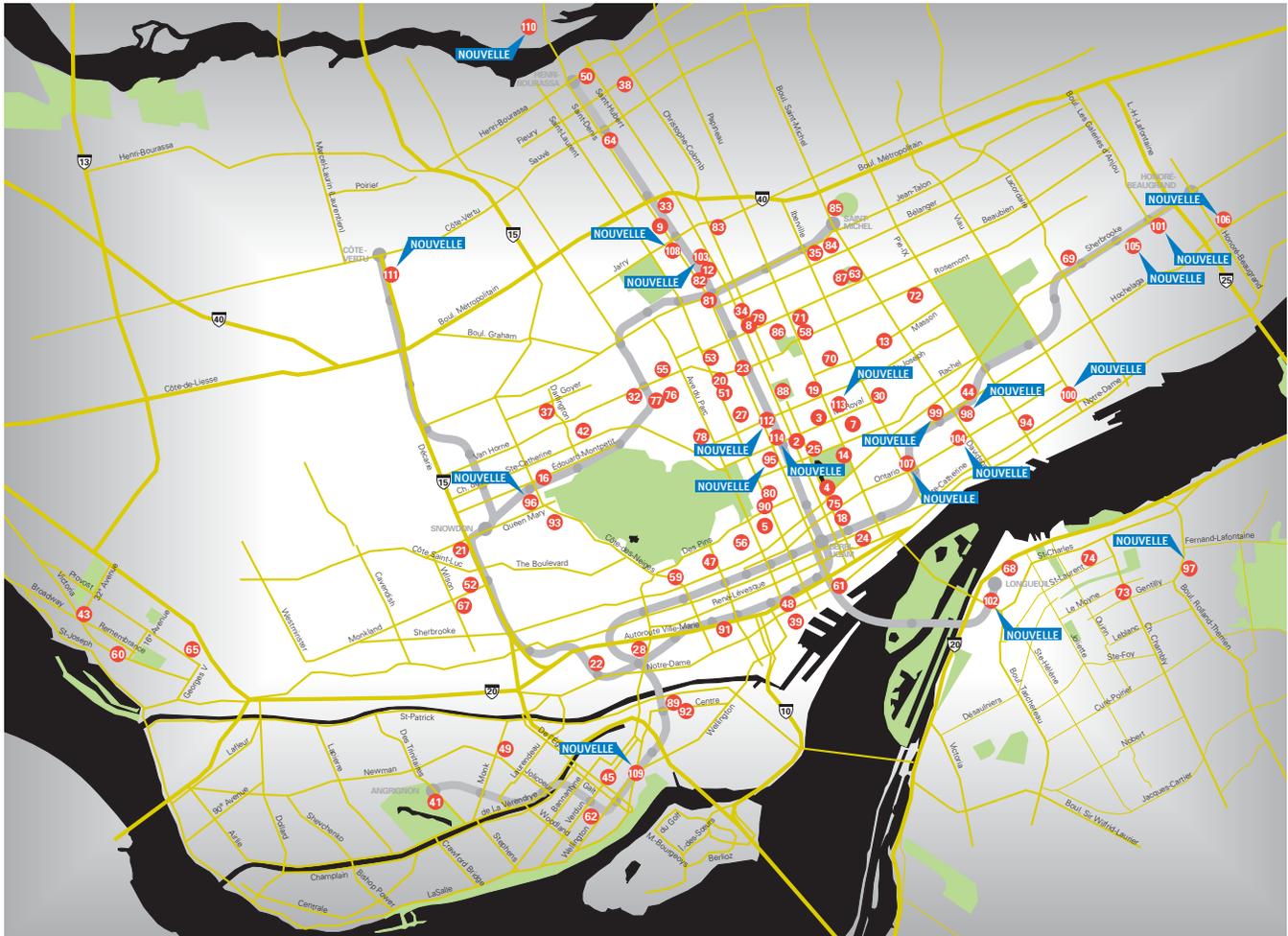
Selon un sondage récent réalisé en mai 2004 auprès des abonnés de Communauto (2100 réponses recueillies sur un total de 4500 questionnaires envoyés), les utilisateurs du service appartiennent dans 89 % des cas à des ménages sans auto. Dans 10 % des cas, il n'y a qu'un seul véhicule dans le ménage et dans 1 % des cas, deux ou plus. Ce taux de motorisation est infiniment plus bas que celui de la population en général et ce service n'y est pas étranger.

Toujours d'après le sondage du printemps 2004, 23 % des abonnés de Communauto de Montréal ont déclaré s'être départis d'un véhicule à la suite de leur décision d'adhérer à ce service. Un autre 51 % déclare avoir renoncé à l'achat d'un véhicule et 11 % disent en avoir retardé l'achat (figure 2).

\* En date du 16 août 2005. La demande étant ce qu'elle est, ces chiffres évoluent rapidement. Par conséquent, les données présentées à la page 43 dans le texte du document « Portrait et Diagnostique » ne sont plus à jour.



Figure 3 — Stations de Communauto dans la région métropolitaine de Montréal



- |                            |  |                                       |                                   |
|----------------------------|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 2 St-Sacrement             | 35 Métro Iberville                     | 65 Provost                            | 91 Lucien-L'Allier                |
| 3 Garnier                  | 37 Goyer                               | 67 Monkland                           | 92 Laprairie et Centre            |
| 4 Parc Lafontaine          | 38 Chambord et Fleury                  | 68 Métro Longueuil – Port-de-Mer      | 93 Appartements Rockhill          |
| 5 Jeanne-d'Arc             | 39 Place D'Youville                    | 69 Bossuet et Sherbrooke              | 94 La Fontaine et Pie-IX          |
| 7 Cartier et Marie-Anne    | 41 Métro Angrignon                     | 70 Masson et de Lorimier              | 95 Drolet et Marie-Anne           |
| 8 Plaza et Beaubien        | 42 Plantagenet                         | 71 Papineau et Bellechasse            | 96 Collège Notre-Dame             |
| 9 Guizot                   | 43 Remembrance et 32 <sup>e</sup> Ave  | 72 15 <sup>e</sup> Avenue et Rosemont | 97 Roland-Therrien et De Gentilly |
| 12 Lajeunesse              | 44 Nicolet et Hochelaga                | 73 Grant et Le Moyne                  | 98 Rouen et Joliette              |
| 13 6 <sup>e</sup> avenue   | 45 Evelyn                              | 74 St-Jean et St-Laurent              | 99 Hochelaga et Préfontaine       |
| 14 Rachel et Papineau      | 47 Peel et D' Penfield                 | 75 Marché St-Jacques                  | 100 St-Clément et Adam            |
| 16 Jean-de-Brébeuf         | 48 St-Jacques et St-Jean               | 76 Bernard et De L'Épée               | 101 Métro Radisson                |
| 18 Beaudry et Robin        | 49 Monk et Jolicœur                    | 77 Bernard et Wiseman                 | 102 Métro Longueuil – Terminus    |
| 19 Laurier et Papineau     | 50 Parc Ahuntsic                       | 78 Laurier et Durocher                | 103 Villeray et Lajeunesse        |
| 20 Bernard et St-Laurent   | 51 Aréna St-Louis                      | 79 Boyer Est                          | 104 Dézéry et Ontario             |
| 21 Coolbrook               | 52 Old Orchard                         | 80 Napoléon et St-Dominique           | 105 Centre St-Donat               |
| 22 Place St-Henri          | 53 St-Laurent et Beaubien              | 81 St-Vallier et Jean-Talon           | 106 Centre production Jeune'Est   |
| 23 Métro Rosemont          | 55 Bloomfield et Ducharme              | 82 Berri et De Castelnau              | 107 Iberville et Ontario          |
| 24 Centre St-Pierre        | 56 Hutchison et Milton                 | 83 Aréna Jean-Rougeau                 | 108 Gouind et St-Denis            |
| 25 Chr.-Colomb et Rachel   | 58 Cartier et Rosemont                 | 84 Centre St-Mathieu                  | 109 Éthel                         |
| 27 St-Joseph et de Bullion | 59 Tour Penfield                       | 85 François-Perreault                 | 111 Ouimet et De L'Église         |
| 28 St-Antoine et Atwater   | 60 Victoria et 17 <sup>e</sup> Avenue  | 86 Parc Père-Marquette                | 112 Métro Laurier                 |
| 30 Iberville et Mont-Royal | 61 Berri et Notre-Dame                 | 87 Parc Beaubien                      | 113 Gifford et de Lorimier        |
| 32 Van Horne et Dollard    | 62 4 <sup>e</sup> Avenue et Wellington | 88 Parc Laurier                       | 114 Métro Mont-Royal              |
| 33 Crémazie et Lajeunesse  | 63 St-michel et Beaubien               | 89 Charlevoix et Centre               |                                   |
| 34 Boyer et St-Zotique     | 64 Métro Sauvé                         | 90 Sewell et Des Pins                 |                                   |



**Figure 4 — Répartition des usagers de Communauto dans la région métropolitaine de Montréal**



**L É G E N D E**

- Chaque point noir correspond à un code postal où il y a au moins un abonné.



Figure 5 — Proportion des ménages abonnés à Communauto, par secteur

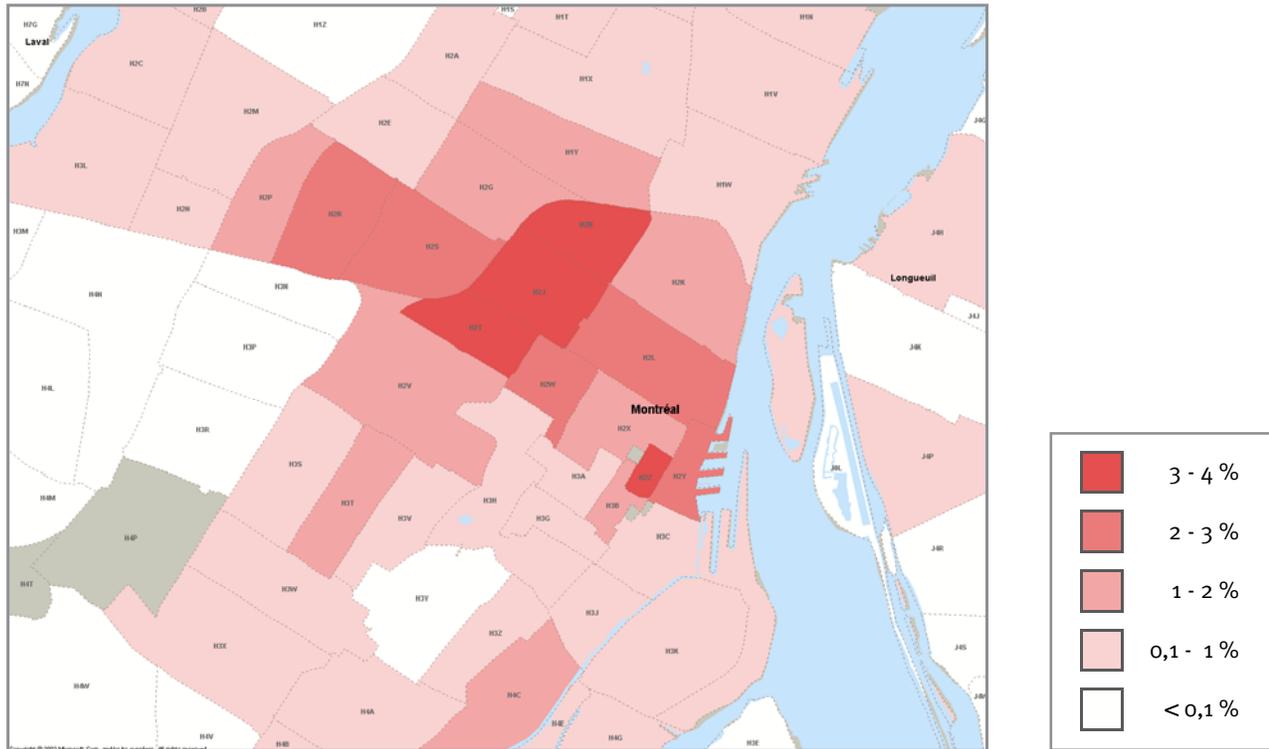
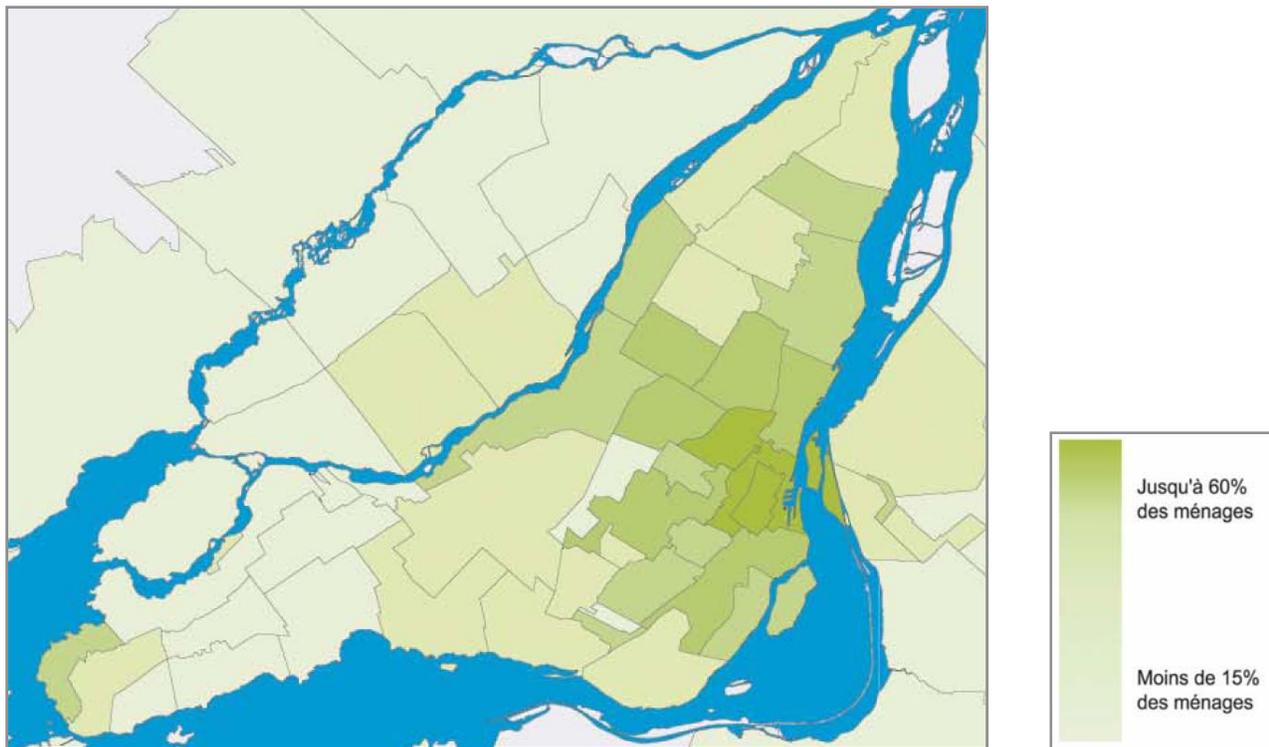


Figure 6 — Part des ménages sans automobile



(Source : Enquête Origine Destination 2003 dans *Portrait et Diagnostic*, Plan de Transport de la Ville de Montréal – Note Technique 1)



Le chevauchement entre la distribution des ménages non motorisés et celle des ménages membres de Communauto (figures 5 et 6) saute aux yeux. La présence de Communauto, loin de justifier à elle seule ces taux de motorisation – la présence significative des usagers de Communauto est relativement récente –, contribue à maintenir ces conditions et pourrait, dans un proche avenir, également contribuer à les améliorer. En particulier, dans les secteurs où la proportion des ménages qui ont opté pour l'auto-partage dépasse 1 % (soulignons que ce taux de pénétration approche déjà les 4 % à plusieurs endroits.

C'est que contrairement à l'automobile privée, la voiture partagée constitue un facteur de densification du cadre bâti plutôt qu'un facteur d'étalement urbain. Cette réalité fait donc de la formule, avec l'accroissement de son marché, un acteur dynamique susceptible d'influencer le type de développement que connaîtra la ville dans l'avenir.

Contrairement à l'automobile privée, la voiture partagée constitue un facteur de densification du cadre bâti plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.

De fait, un aménagement qui rend la population trop dépendante de l'automobile nuit à la progression de l'auto-partage. En effet, à cause du mode de tarification propre à ce service, ses usagers ont intérêt à utiliser l'automobile le moins souvent possible pour maximiser les économies que ce service leur permet de réaliser par rapport à la propriété d'un véhicule. Au-delà d'un certain seuil, c'est autant de clients potentiels qui sont perdus. Il est alors possible de se rattraper en éliminant l'achat d'un deuxième véhicule par les ménages, mais c'est au prix de la perte d'une partie des impacts qui auraient pu autrement être obtenus (en effet, quoi de mieux que de réussir à convaincre les ménages de renoncer totalement à posséder un véhicule ?).

Ce qu'il importe de retenir ici, c'est que l'aménagement du territoire est un excellent moyen de moduler la demande, pour ce type de service, et qu'il permet, aussi, d'en moduler les impacts.

Mais il importe de prendre conscience, également, que l'inverse est aussi vrai. C'est-à-dire que l'augmentation du nombre des adeptes de l'auto-partage pourrait avoir pour effet, sur le plan politique, dans l'avenir, d'augmenter la demande pour des aménagements plus compatibles avec le mode de vie que ceux-ci auront choisi : à savoir des aménagements favorisant une utilisation minimale de l'automobile. Cette dynamique n'est pas inintéressante sur le long terme...

L'étude réalisée auprès des usagers de Communauto, en 2004, illustre bien cette réalité. Ainsi, à la question « Si vous déménagez dans l'avenir, est-ce que l'existence du service offert par Communauto pourrait avoir une influence dans le choix de l'endroit où vous irez vous établir ? », 49,5 % des usagers de Montréal ont répondu « oui » et « plutôt oui ». Cette proportion grimpe à 67 % si on y ajoute les indécis.

C'est donc dire qu'avec le temps et avec l'augmentation de la popularité du service, l'auto-partage pourra, au même titre que le transport en commun conventionnel, conférer un avantage comparatif significatif aux secteurs où le service sera présent.



## POURQUOI INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

### b) pour réduire les besoins de stationnement

(Chapitre 4.3 – Stationnement)

#### L'auto-partage permet de réduire de façon importante les besoins de stationnement

Tel que mentionné plus haut, selon le sondage du printemps 2004, 74 % des abonnés de Communauto de Montréal ont déclaré s'être départis d'un véhicule ou avoir renoncé à en acheter un à la suite de leur décision d'adhérer à ce service (figure 2).

Ces résultats signifient que chaque voiture disponible en libre-service à Montréal se substitue à 5,5 véhicules qui auraient autrement été collectivement possédés par ses adhérents en l'absence du service.

Les personnes et incidemment les ménages qui ont fait le choix de renoncer à la possession d'un véhicule pour adhérer, à la place, à un service d'auto-partage ont donc objectivement fait preuve (même si là n'était pas nécessairement leur motivation première) d'un comportement civique qui favorise la qualité de la vie des autres citoyens et le maintien d'un environnement de qualité. Pourtant, en dépit de ce fait, les personnes qui optent pour l'auto-partage sont pénalisées et ce, à plusieurs égards, tout simplement parce que les règles n'ont pas encore été réajustées pour faire face à cette nouvelle réalité.

À cet effet, les rédacteurs de la version préliminaire du document *Portrait et diagnostic* ont vu juste en affirmant qu'« En ce qui concerne l'auto-partage, il n'existe pas actuellement de mécanisme pour assurer l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage, ce qui restreint l'expansion de ce service à Montréal. ») mais ce constat ne reflète qu'une partie seulement de la réalité. En voici quelques exemples :

- Les vignettes qui offrent certains privilèges pour le stationnement sont accordées pour identifier un véhicule précis plutôt qu'à un individu (c'est le cas des billets de saison pour le stationnement dans les Parcs-nature de la Ville de Montréal, c'est le cas pour les vignettes de stationnement pour les secteurs résidentiels, etc.). Cette situation rend un certain nombre de privilèges inaccessibles aux usagers de l'auto-partage.
- À l'heure actuelle, les abonnés de l'auto-partage ne se voient même pas reconnaître, par la plupart des juges des cours municipales au Québec, le droit de contester leurs contraventions sous prétexte qu'ils ne sont pas les propriétaires du véhicule qu'ils utilisent. Il s'agit évidemment là d'un cas de déni de droit évident qui ne devrait pas avoir sa place.
- Quand ce n'est pas tout simplement gratuit, un résident de Montréal propriétaire d'un véhicule peut s'acheter une vignette, pour stationner en bordure de trottoir, à un coût de 50 \$/année. En comparaison, pour chacun de ses véhicules mis en service, Communauto paye présentement entre 600 \$ et 2000 \$, annuellement. Ces frais élevés se répercutent inévitablement dans les tarifs reliés à l'utilisation de ce service.



Ceci sans compter que les règles actuelles empêchent les quelques 20 personnes qui se partagent en moyenne chaque véhicule libre-service :

- de voir les véhicules libre-service être priorités dans l'assignation des espaces de stationnement public hors rue;
- de compter sur un appui certain de la part des arrondissements pour identifier des solutions lors de la fermeture d'espaces de stationnement sur des terrains publics;
- de profiter de l'avantage d'accéder à un réseau de points de service plus attrayant comme ce serait le cas si, comme pour les propriétaires de véhicules, les usagers de l'auto-partage pouvaient profiter du bassin important représenté par les espaces de stationnement disponibles en bordure de trottoir (ce qui est encore largement exclu pour le moment).

À ce propos, les projets pilotes en cours dans l'arrondissement Outremont (trois véhicules sur rue) et planifiés dans les arrondissements Plateau-Mont-Royal et Rosemont-Petite-Patrie (à la suite de l'adoption du Plan de Développement Durable de la collectivité montréalaise) sont de grande importance pour le développement de l'auto-partage à Montréal.

Cependant, pendant que des progrès sont enregistrés à certains endroits, dans d'autres arrondissements, où l'on n'a pas encore compris la valeur collective de ce service, on affiche encore un comportement relativement hostile à son égard (voir notamment, à titre d'exemple : <http://www.communauto.com/cuvillierSolidarite.html>, c'est le cas également dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce).

Les personnes qui optent pour l'auto-partage sont pénalisées et ce, à plusieurs égards, tout simplement parce que les règles n'ont pas encore été réajustées pour faire face à cette nouvelle réalité.



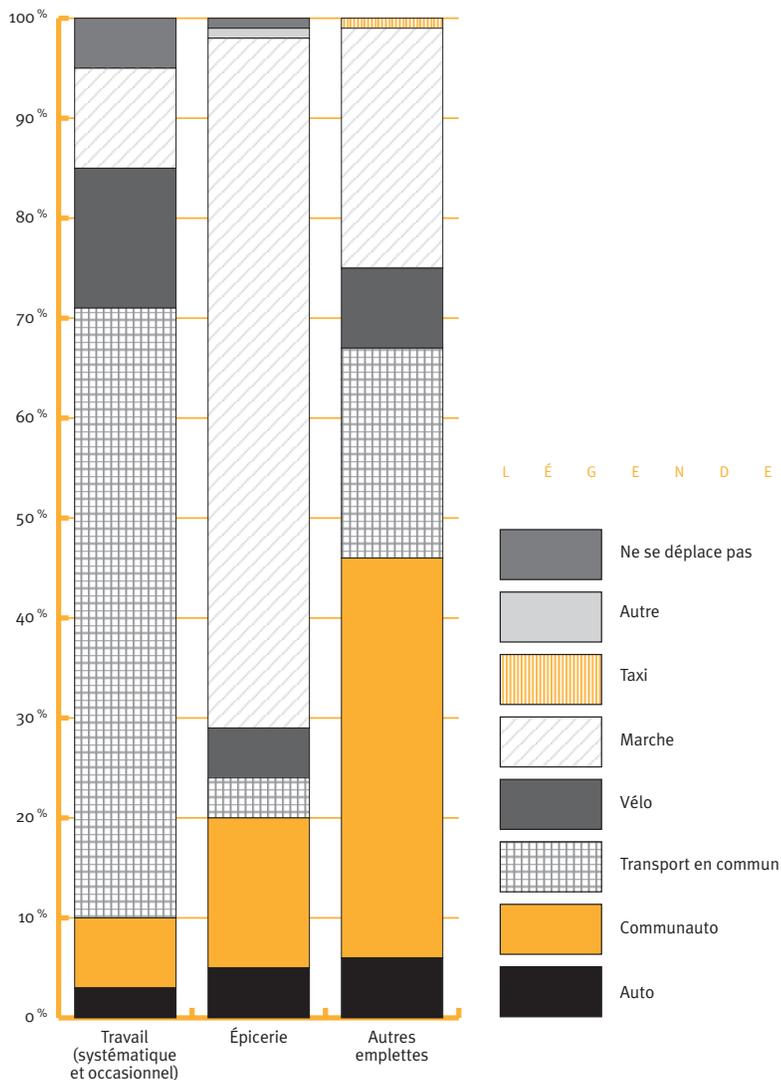
## POURQUOI INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

### c) pour supporter le transport en commun et le transport actif

(Chapitre 4.5 – Intermodalité dans le transport de personne)

**L'auto-partage augmente l'utilisation du transport en commun et du transport actif**

Figure 7 — Part modale pour quelques exemples de déplacements effectués par les usagers de Communauto



L'automobile libre-service s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus...). Ainsi, partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, ce service permet d'inclure l'automobile dans la chaîne des transports publics. L'objectif, à terme, est de créer des liens entre les services existants de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût.

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

Selon une étude commanditée par le U.S. Transportation Research Board au début de 2004 et réalisée par le consultant Nelson & Nygaard, on a mesuré que le kilométrage annuel roulé en voiture, par année, au sein d'un échantillon des

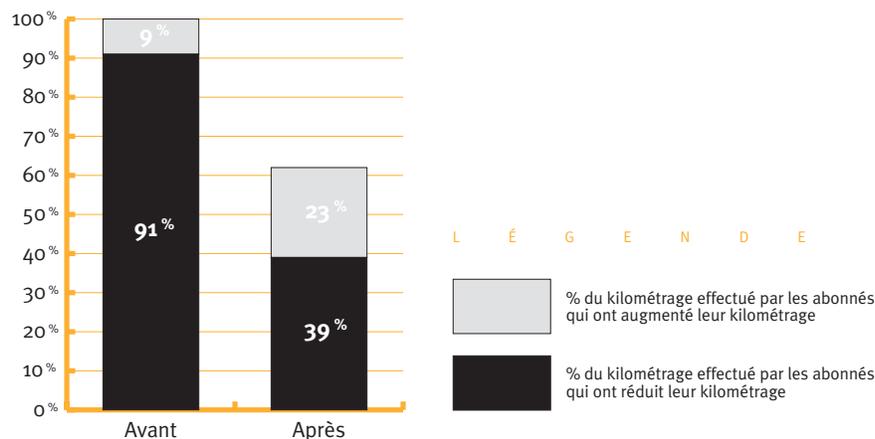
abonnés de Communauto, a diminué de 39 % à la suite de l'adhésion de ces personnes au service d'auto-partage (figure 8). De fait, 58 % des usagers consultés ont déclaré avoir réduit leur kilométrage.

Malheureusement, ces données ne sont pas très significatives d'un point de vue statistique et local à cause de la taille de l'échantillon (150 usagers) et, surtout, de la méthodologie utilisée pour le sélectionner



(sondage volontaire sur le web, questions disponibles en anglais seulement). Celles-ci vont néanmoins dans le même sens que les tendances généralement enregistrées ailleurs dans des études similaires.

**Figure 8 — Kilométrage annuel parcouru en auto par les usagers de Communauto avant et après avoir adhéré au service**



Ce que suggère ceci, c'est que pour les intervenants en transport, la vision en silo des différents moyens de transport ne devrait plus avoir sa place. En effet, si les sociétés de transport désirent réellement mettre fin à l'érosion de leur part de marché, leurs dirigeants devraient 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'intégration de l'accès à des automobiles disponibles en libre-service à 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.

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.

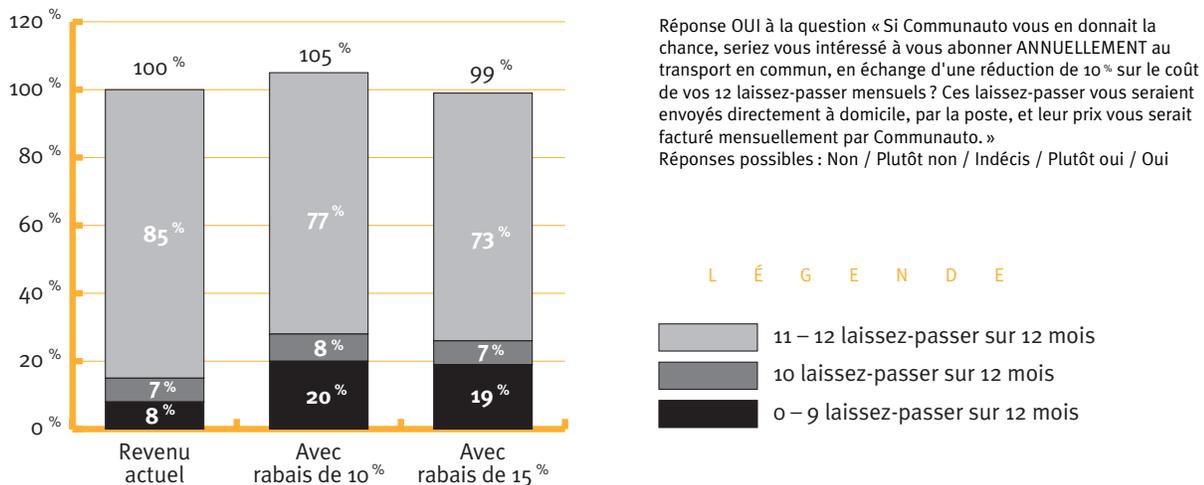
Plusieurs expériences mises de l'avant en Europe, notamment, ont permis de démontrer que l'introduction de certaines offres tarifaires intégrant l'automobile libre-service ont permis à ces sociétés d'augmenter leurs revenus en dépit des rabais consentis. On parle ici, par exemple, de rabais sur l'achat de laissez-passer mensuels en échange de l'engagement à un abonnement annuel. Une expérience similaire réalisée à Québec, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC), a d'ailleurs été fort concluante à cet égard. En effet, grâce à cette entente initiée en janvier 2005, les clients de Communauto peuvent bénéficier d'une réduction de 10 % sur le prix d'achat de leurs 12 laissez-passer mensuels. Ceux-ci leurs sont facturés à même l'état de compte de Communauto et envoyés directement à leur domicile, à chaque mois,



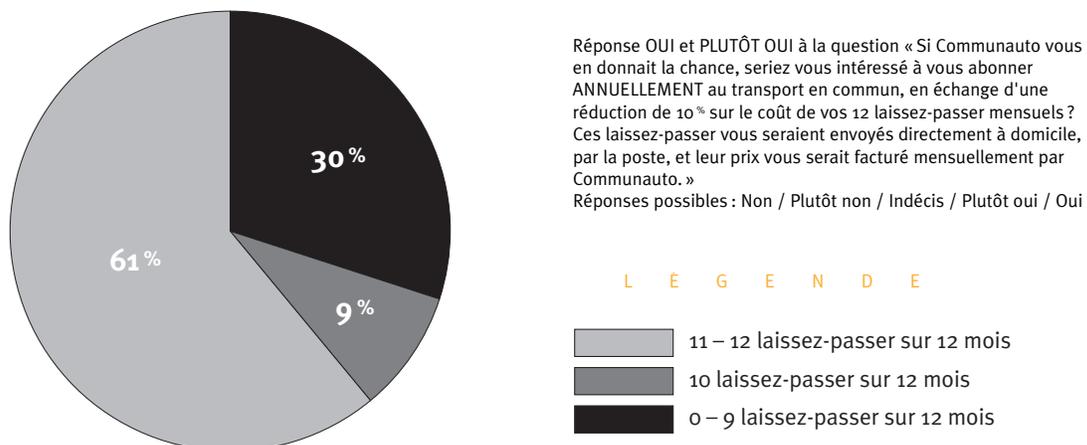
par la poste. Or, les revenus du RTC, au chapitre de la vente de ses laissez-passer, se sont déjà accrus de 17 % auprès des usagers de Communauto et ce, malgré le rabais qui leur a été accordé. C'est dire que les résultats observés en Europe ont le potentiel de se matérialiser ici. Des discussions à cet effet sont d'ailleurs présentement en cours avec d'autres sociétés de transport québécoises.

À titre de comparaison, nous avons présenté, à la figure 9, un aperçu des retombées que pourrait occasionner une initiative similaire si elle était réalisée à Montréal en nous basant sur les résultats de notre sondage de mai 2004.

**Figure 9 — Augmentation potentielle des revenus générés pour la STM par l'achat de cartes CAM par les abonnés de Communauto dans l'éventualité de rabais de 10 % ou de 15 % consentis sur l'achat de 12 laissez-passer mensuels.**



**Figure 10 — Nombre de laissez-passer mensuels achetés par les usagers de Communauto à Montréal dans les 12 mois ayant précédé l'enquête.**



## POURQUOI INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

### d) pour maintenir Montréal au rang des villes où l'auto-partage est le mieux développé au monde... à un coût nul pour le contribuable

**La ville de Montréal dispose en son sein d'un des plus importants services d'auto-partage au monde**

Aussi surprenant que cela puisse paraître, après Zurich, en Suisse, c'est à Montréal que l'on retrouve le plus grand nombre de véhicules utilisés en mode partagé. Le tout à un coût nul pour le contribuable, car ce service est en mesure de s'autofinancer. La voiture libre-service peut même, à la rigueur, être perçue comme une source de revenus non négligeable pour les collectivités, dans la mesure où son mode d'opération rend ses gestionnaires mieux en mesure que les particuliers de payer un juste prix pour l'espace public occupé par ces véhicules (pour plus de détails sur ce sujet voir le document rédigé par COMMUNAUTO intitulé « Plan d'action visant à augmenter l'attrait de la voiture libre-service en tant qu'alternative à la propriété d'un véhicule à Montréal » mentionné à l'annexe 2 — lectures complémentaires suggérées et disponible en ligne en format PDF).

**Tableau 1 — Estimation du nombre de véhicules partagés en service dans une sélection de villes**

VILLE	NOMBRE DE VÉHICULES LIBRE-SERVICE
1. Zurich	239
<b>2. Montréal</b>	<b>238</b>
3. Boston	180
4. Washington, D.C.	179
5. Seattle	131
6. Berlin (incluant Potsdam)	130
7. Vancouver, C.-B.	90
8. Portland, Oregon	75
9. Philadelphie	50
10. San Francisco	60

Tiré de <http://www.carsharing.us/>. Ces estimations ont été compilées par Dave Brooke, Portland, U.S.A. en avril 2004.



## POURQUOI INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LA PLANIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ?

### **e) pour supporter la mise en œuvre du *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise***

L'auto-partage a un effet important sur les impacts environnementaux de ses usagers. Pour cette raison, le premier *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* a retenu l'auto-partage comme l'une de ses mesures prioritaires d'intervention. Incidemment, au point 1.7 de ce *Plan* (intitulé « Favoriser le développement de l'auto-partage ») il est notamment proposé d'intégrer l'auto-partage au Plan de transport de la Ville de Montréal.



## **COMMENT** INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LE PLAN DE TRANSPORT ?

- 1) en tenant compte des différents aspects de l'auto-partage dans l'analyse diagnostique
- 2) en intégrant l'auto-partage dans la planification de la Ville
- 3) en tenant compte des besoins de l'auto-partage lors de l'analyse de la problématique du stationnement
- 4) en favorisant la collaboration avec le transport public



L'auto-partage constitue  
une partie de la solution  
aux problèmes de  
stationnement, et non  
pas un facteur aggravant.



## COMMENT INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LE PLAN DE TRANSPORT ?

De multiples actions pourraient être mises en œuvre pour intégrer l'auto-partage dans le Plan de transport. Certaines vont bien au-delà du niveau d'analyse du document *Portrait et Diagnostic* qui fait l'objet de ce mémoire. Cependant, nous avons tout de même pris le parti de mentionner un certain nombre de pistes d'action avec l'espoir de les voir prises en compte lors des prochaines étapes prévues dans l'élaboration du Plan de Transport.

### 1) en tenant compte des différents aspects de l'auto-partage dans l'analyse diagnostique

On l'a vu précédemment, les potentiels et les besoins de l'auto-partage ne se résument pas seulement dans la problématique du stationnement, même si celle-ci est d'une très grande importance. Pour cette raison, il serait souhaitable que le document *Portrait et Diagnostic* le reflète en tenant également compte des différents aspects suivants de la question :

- Le potentiel de l'auto-partage comme moyen pour réduire la motorisation (Chapitre 2, pages 12 et suivantes).
- Les besoins dans le secteur du stationnement, bien illustrés dans l'actuelle version du *Plan*, pourraient être complétés par la reconnaissance que l'auto-partage constitue une partie de la solution aux problèmes de stationnement, et non pas un facteur aggravant. L'incertitude dans le développement du réseau de stationnements pour l'auto-partage se conjugue aussi avec les difficultés en cas de la fermeture des points de service actuels et des désavantages qu'encourent les usagers du service d'auto-partage par rapport aux propriétaires d'un véhicule.
- La synergie potentielle que pourraient aider à promouvoir le transport en commun et les modes de transport actif (Chapitre 4.5, pages 56 et suivantes).

En ce qui concerne la mise à jour du document *Portrait et Diagnostic*, compte tenu de la croissance du service de Communauto, dans le paragraphe « Stationnement pour l'auto-partage » il serait souhaitable d'indiquer à l'avenir la date à laquelle se réfèrent les données mentionnées et, si possible, de remplacer les données présentement citées par des données plus à jour :

Données disponibles dans la version actuelle du document	Données plus récentes qui pourraient leur être substituées *
4500 abonnés	5929 abonnés
200 voitures	287 voitures
70 stationnements	99 stationnements

\* août 2005



## COMMENT INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LE PLAN DE TRANSPORT ?

### 2) en intégrant l'auto-partage dans la planification de la Ville

Dans les futures phases d'élaboration du *Plan*, dédiées d'avantage aux stratégies et aux mesures d'action, la Ville pourrait intégrer l'auto-partage dans sa propre planification en identifiant:

- des objectifs de développement pour l'auto-partage dans les différents arrondissements;
- un échéancier souhaitable pour atteindre ces objectifs;
- les conditions et les actions que la Ville est disposée à réaliser pour les obtenir.

Communauto, de son côté, serait en mesure de collaborer à la définition des objectifs élaborés par la Ville, pourrait évaluer leur faisabilité et voir si d'autres conditions additionnelles devraient être mises de l'avant.

L'avantage de cette procédure serait de coordonner les efforts de la Ville et des opérateurs de l'auto-partage et de les encourager à rejoindre ces objectifs.

### 3) en tenant compte des besoins de l'auto-partage lors de l'analyse de la problématique du stationnement

Le document *Portrait et Diagnostic* précise avec raison qu' « il n'existe pas actuellement de mécanisme pour assurer l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage ». Comme mentionné dans le texte, cela « restreint l'expansion de ce service à Montréal », mais aussi pénalise les usagers actuels. Cette dernière situation est particulièrement vraie dans le cas de la fermeture de points de service existants, très souvent sur des terrains publics.

Comme dans le cas des nombreux points de service sur des terrains gérés par Stationnement de Montréal qui ont été vendus ces dernières années, la diversification des compétences et des services touchés complique parfois la possibilité de trouver une solution. Notamment :

- Stationnement de Montréal évalue et organise la vente de ces terrains de stationnement, mais ne dispose pas d'indications claires sur l'attitude à adopter pour tenir compte de la présence de Communauto et souvent n'a pas de solutions de remplacement à proposer.

Cela dit, quand on sait que chaque espace ainsi utilisé dessert en réalité plus d'une vingtaine de résidents, il serait logique que ceux-ci pèsent d'autant plus lourd lors de l'évaluation des impacts découlant de leur fermeture.

- Le Comité exécutif et les services de la Ville-Centre autorisent la vente du terrain mais ils ne sont pas au courant de la présence de Communauto ni, dans la plupart des cas, n'ont de solutions alternatives à proposer. Les arrondissements, qui pourraient collaborer à trouver des solutions de remplacement, ne sont pas responsables du processus de vente et n'ont pas d'indications claires à ce sujet. Tout dépend donc de la sensibilité du Conseil ou des services de l'Arrondissement.



Pour faire face à ces problématiques, les mesures suivantes pourraient être considérées :

- formaliser, auprès de Stationnement de Montréal et des arrondissement, une priorité dans l'attribution des emplacements de stationnement public hors rue pour les véhicules libre-service ou partagés;
- informer et impliquer tous les acteurs dans la recherche d'une solution dans le cas de la fermeture d'un terrain qui héberge un point de service d'auto-partage (par exemple, la Ville-Centre pourrait demander à Stationnement de Montréal d'impliquer les services et les arrondissements compétents, dans le cas de la fermeture d'un de ses terrains de stationnement; idéalement cette mesure devrait inclure une obligation de résultat);
- favoriser, à certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés en donnant un cadre légal plus complet aux projets pilotes en cours dans différents arrondissements;
- en attendant l'élargissement de l'accès à des emplacements sur rue pour les véhicules partagés, certaines avenues de solution pourraient également être envisagées dans une optique de développement pour augmenter la disponibilité des emplacements hors rue :
  - ouvrir de nouveaux points de service dans le but de répondre aux besoins de ce type d'usage;
  - permettre le retrait de parcomètres ou donner accès à du stationnement de longue durée aux véhicules partagés dans les sites où seul le stationnement de courte durée est normalement permis pour les autres usagers.
- Conférer des avantages spécifiques aux véhicules utilisés en mode partagé. Par exemple, en attribuant à ces véhicules des vignettes de stationnement permettant aux véhicules partagés, durant leur utilisation, d'être garés dans des stationnements municipaux de la Ville ou des zones S.R.R.R. (stationnement Sur Rue Réserve aux Résidents).

Certaines de ces mesures sont déjà en place dans différentes villes étrangères où, comme on l'a déjà vu, l'auto-partage est pourtant moins développé qu'à Montréal.

À titre d'exemple, à San Francisco (où le service d'auto-partage compte 3 500 adhérents), le maire Gavin Newsom s'est engagé, lors de la dernière campagne électorale, à rendre l'auto-partage disponible à 90 % des habitants de sa ville. 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.



#### **SAN FRANCISCO**

**Le maire Gavin Newsom délaisse la limousine de service au profit d'un véhicule de City CarShare.**

**(SOURCE : SAN FRANCISCO EXAMINER)**

**Pour en savoir davantage, voir :**

[www.communauto.com/newsom.html](http://www.communauto.com/newsom.html)



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 de dollars annuellement en misant sur ce service pour réduire la taille de sa flotte de véhicules de service.



**PHILADELPHIE**

*200 employés municipaux, dont le maire, se sont inscrits au service de PhillyCarShare dans le cadre d'un projet pilote très novateur ayant permis à la Ville d'économiser près de 2M \$ US/an. Ci-dessus, le maire John Street. (SOURCE : THE WEEKLY PRESS)*

*Pour en savoir davantage, voir :*

[www.communauto.com/philly.html](http://www.communauto.com/philly.html)

Voir également, pour d'autres exemples et un traitement plus exhaustif de la question, le document intitulé « Legal, political and fiscal incentives and barriers for car-sharing – Horizontal issues report WP6 ». Ce document peut être consulté en ligne, en format PDF (voir l'annexe 2 — lectures suggérées; ses auteurs sont RYDÉN, Christian et MORIN, Emma).

## COMMENT INTÉGRER L'AUTO-PARTAGE DANS LE PLAN DE TRANSPORT ?

### 4) en favorisant la collaboration avec le transport public

Le *Plan de transport* pourrait donner l'indication d'élaborer des modèles d'ententes tarifaires et de promotion communs entre le transport en commun et l'auto-partage et les tester dans le cadre de projets pilotes.

Certaines des modalités de ces ententes pourraient être des prolongements de clauses déjà prévues dans le cadre des programmes employeurs déjà élaborés par le Gouvernement québécois. Voir, à ce sujet, l'entente établie avec le Réseau de Transport de la Capitale à Québec (<http://www.communauto.com/abonnebus.html>) et le projet pilote financé par Transport Canada, « Integrated mobility for innovative cities: Public Transit / Car Sharing integration projects for sustainable transportation in Canadian cities » (<http://www.communauto.com/ptcs.html>).



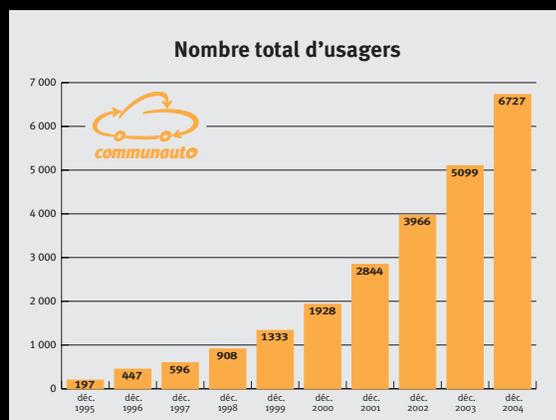
## ANNEXES



## COMMUNAUTO EN BREF

### Communauto c'est...

- le plus ancien service d'auto-partage en Amérique (1994)
- l'un des plus importants dans le monde
- plus de 7600 abonnés...
- ...qui se partagent une flotte de quelque 400 véhicules
- une équipe dynamique
- des clients satisfaits (92-95 %)... et fidèles
- une zone de desserte en pleine expansion
- une clientèle en forte croissance



## QUELQUES TÉMOIGNAGES

« Votre dynamisme et le succès de votre entreprise sont remarquables. Une telle initiative mérite d'être soulignée en raison de ses retombées pour la collectivité, l'environnement et les individus. »

**Jacques Brassard**

*alors qu'il était ministre des Transports du Québec*

« Permettez-moi de vous offrir ainsi qu'à toute votre équipe mes félicitations pour cette belle réussite dans le domaine du transport des personnes. Malgré les embûches rencontrées face à ce nouveau type de service, vous avez su faire preuve de persévérance et vous pouvez être fier du résultat obtenu. »

**Pierre Bourque**

*alors qu'il était maire de Montréal*

« Ce service rejoint entièrement les orientations retenues par la Communauté urbaine de Québec concernant la gestion des déplacements sur son territoire. La CUQ vise à limiter la croissance des déplacements en automobile, à favoriser l'utilisation du transport en commun et à freiner la demande en espaces de stationnement. Ces objectifs s'insèrent dans des orientations plus globales d'amélioration de la qualité de vie, particulièrement dans les quartiers centraux, de lutte à la pollution et d'économie d'énergie. »

**Claude Larose**

*membre du Comité exécutif de la Ville de Québec  
et ancien président de la STCUQ*

« C'est de tout cœur que j'appuie les objectifs de *Communauto*. Autant il me paraît urgent de *penser globalement*, autant je m'inquiète de la faiblesse de *l'agir localement*. En effet, les hautes visées théoriques ne commencent à trouver leur voie qu'à l'occasion de prises de positions concrètes qui affectent le comportement quotidien.

**Pierre Dansereau**

*le doyen des écologistes au Québec, professeur à l'UQÀM*

## Annexe 1 — QUI SOMMES-NOUS ?

### UNE ENTREPRISE PIONNIÈRE

*Communauto* se définit d'abord et avant tout comme une entreprise à vocation sociale et environnementale. Depuis sa fondation en 1994, cette entreprise fait figure de pionnière en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services d'auto-partage à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. *Communauto* compte parmi les plus importants services du genre dans le monde. Au Québec, elle est aujourd'hui présente à Montréal, Longueuil, Québec, Gatineau et Sherbrooke. Ailleurs au Canada, *Communauto* a également eu un rôle important à jouer dans le démarrage des services aujourd'hui présents à Toronto, Vancouver, Victoria et Ottawa.



### QU'EST-CE QUE L'AUTO-PARTAGE ?

L'« auto-partage » aussi appelé « voiture 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. On remplace, par cette formule, la possession d'un bien de consommation usuel, à savoir l'automobile, par la vente d'un service. Les véhicules « partagés » 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 km parcourus ».

Plusieurs centaines de milliers de personnes, dans le monde, ont déjà adhéré à ce type de service qui est par surcroît maintenant accessible dans près de 600 villes réparties dans une vingtaine de pays. Au Canada, on en compte plus de 10 000, dont 7600 sont des usagers de *Communauto*.

### UN MOYEN DES PLUS EFFICACES POUR RENDRE LA MOBILITÉ « DURABLE »

L'automobile libre-service s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus...). Ainsi, partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, ce service permet d'inclure l'automobile dans la chaîne des transports publics. L'objectif, à terme, est de créer des liens entre les services existants de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût. Et c'est efficace ! 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 ont permis à ces sociétés d'augmenter leurs revenus en dépit des rabais consentis. On parle par exemple, ici, de rabais sur l'achat de laissez-passer mensuels en échange de l'engagement d'un abonnement annuel.

Une expérience similaire réalisée à Québec, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC), a d'ailleurs été fort concluante à cet égard. En effet, grâce à cette entente initiée en janvier 2005, les clients de *Communauto* peuvent bénéficier d'une réduction de 10 % sur le prix d'achat de leurs 12 laissez-



passer mensuels. Ceux-ci leurs sont facturés à même l'état de compte de *Communauto* et envoyés directement à leur domicile, à chaque mois, par la poste. Or, les revenus du RTC, au chapitre de la vente de ses laissez-passers, se sont déjà accrus de 17 % auprès des usagers de *Communauto* et ce, malgré le rabais qui leur a été accordé.

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 mettre en place des offres semblables.

Voici quelques-uns des autres impacts positifs qui sont mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage :

- une réduction importante (de l'ordre de 50 à 80 %) du nombre de véhicules en circulation;
- une réduction également importante (de l'ordre de 30 à 50 %, selon les études) du nombre de kilomètres parcourus en automobile;
- une réduction des besoins en espaces de stationnement (chaque voiture libre-service dessert en moyenne, au Québec, 20 usagers);
- l'augmentation des distances parcourues en transport en commun, à pied, à vélo, en taxi, etc.;
- une réduction importante de la consommation en énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants attribuables à l'automobile.

Par ailleurs, l'accès à des véhicules disponibles en libre-service induit un style de vie qui contribue à stimuler la consommation locale, une revitalisation des commerces de proximité et une amélioration générale de la qualité de la vie en ville.

### UN SUCCÈS DE MIEUX EN MIEUX RECONNU

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

- Prix Environnement de l'Association québécoise du transport et des routes. [1998]
- Prix nationaux d'efficacité énergétique du Canada. *Communauto* se classe deuxième. [1999]
- L'auto-partage est retenu par le Gouvernement québécois dans le cadre de son Plan d'action sur la réduction des gaz à effet de serre. [1999]
- Un mémoire de la Ville de Montréal identifie ce service comme « l'une des mesures les plus prometteuses pour lutter contre l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire » (mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Table des transports et du changement climatique). [2000]
- *Communauto* est choisi par L'AMT et ses partenaires (dont la Ville de Montréal) comme pierre d'assise et principal gestionnaire du projet *Branché*, un ambitieux projet d'intégration modale et de démonstration de véhicules électriques disponibles en libre-service. Ce projet est unique au Canada. Pour plus de détails, voir [www.communauto.com/babillard.html#branche](http://www.communauto.com/babillard.html#branche). [2003] (après deux reports, le lancement de



ce projet est maintenant prévu pour le printemps 2006; faute de disponibilité, les véhicules électriques y seraient finalement remplacés par des voitures hybrides...).

- *Communauto* participe à une étude internationale commanditée par le TRB (U.S. Transportation Research Board) portant sur les stratégies de succès de l'auto-partage. Pour plus de détails, voir [www4.trb.org/trb/crp.nsf/All+Projects/TCRP+B-26](http://www4.trb.org/trb/crp.nsf/All+Projects/TCRP+B-26). [2004]
- *Communauto* lance, en collaboration avec l'Association canadienne des transports urbains (ACTU), Tecsalt, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de l'Outaouais (STO), Vrtucar et OC Transpo (à Ottawa), un projet d'intégration modale dans le cadre du programme d'« Initiatives de planification des transports et d'intégration modale » (voir : [www.communauto.com/ptcs.html](http://www.communauto.com/ptcs.html) et [www.communauto.com/auto+bus.html](http://www.communauto.com/auto+bus.html)). Ce projet est toujours en cours et bénéficie d'un financement de Transports Canada. [oct. 2004]
- Le « Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise », adopté par la Ville de Montréal, retient l'auto-partage comme l'une de ses mesures prioritaires d'intervention. [jan. 2005]
- Dans son supplément annuel sur les « leaders de la croissance », la revue *L'actualité* classe *Communauto* parmi les entreprises québécoises qui ont connu les meilleurs croissances des cinq dernières années. Pour plus de détails, voir : [www.communauto.com/images/o3.coupures\\_de\\_presse/Actualite\\_juil05.html](http://www.communauto.com/images/o3.coupures_de_presse/Actualite_juil05.html). [juil. 2005]



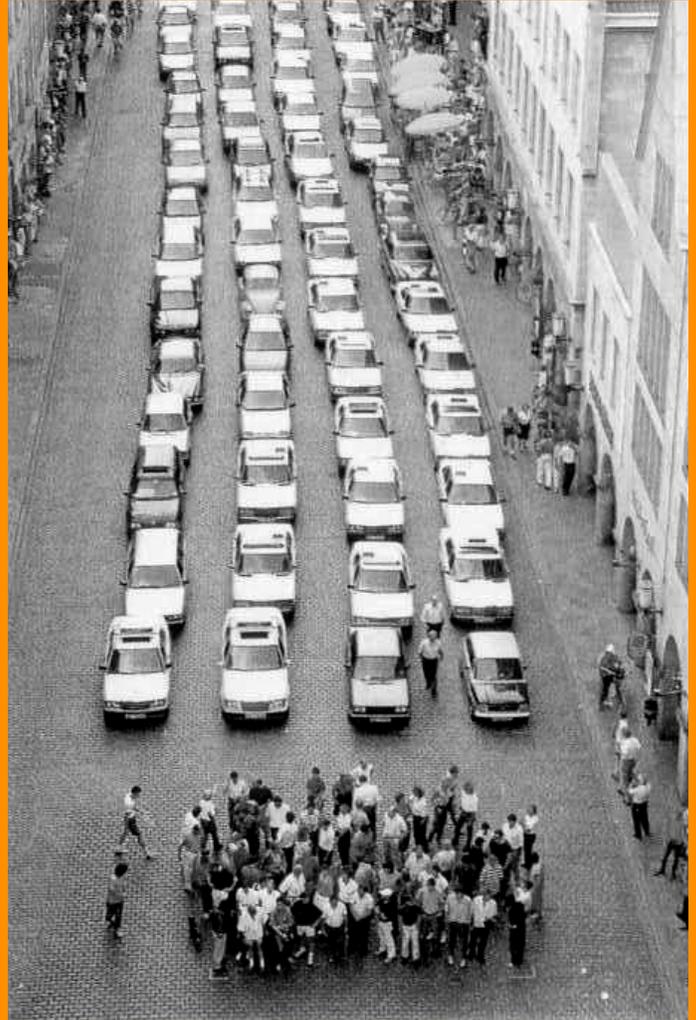


## Annexe 2 — LECTURES COMPLÉMENTAIRES SUGGÉRÉES

- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 2003. *Le projet Branché* :  
[www.communauto.com/babillard.html#branche](http://www.communauto.com/babillard.html#branche)
- COMMUNAUTO, 2004. *Défi accessibilité !* : [www.communauto.com/defi.html](http://www.communauto.com/defi.html)
- COMMUNAUTO, 2004. *Entente historique avec le Réseau de transport de la Capitale à Québec (RTC)* :  
[www.communauto.com/babillard.html#abonnebus](http://www.communauto.com/babillard.html#abonnebus)
- COMMUNAUTO, 2004. *Plan d'action visant à augmenter l'attrait de la voiture libre-service en tant qu'alternative à la propriété d'un véhicule à Montréal*. Projet soumis au Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et à plusieurs membres du Comité exécutif de la Ville de Montréal. 10 p. [604 k] : [www.communauto.com/biblio.html#plandaction](http://www.communauto.com/biblio.html#plandaction)
- COMMUNAUTO, 2004. PT/CS – Integrated mobility for innovative cities : Public Transit/Car Sharing integration projects for sustainable transportation in Canadian cities : [www.communauto.com/ptcs.html](http://www.communauto.com/ptcs.html)
- COMMUNAUTO, 2004. *Résultats du sondage du printemps 2004 sur le profil et le comportement en déplacement des usagers de Communauto* : [www.communauto.com/babillard.html#sondage04](http://www.communauto.com/babillard.html#sondage04)
- COMMUNAUTO, 2005. *Utilisation de véhicules libre-service dans le cadre de déplacements d'affaires par Environnement Canada (EC) et l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC)*. Rapport du projet pilote qui s'est échelonné du 1er janvier au 31 mars 2005. 26 p. [1016 k] :  
[www.communauto.com/biblio.html#ec+asfc](http://www.communauto.com/biblio.html#ec+asfc)
- MOSES (Mobility Services for urban Sustainability). *Environmental assessment Report WP 6 – Deliverable D6.2 – version 1.1*. January 18, 2005. 43 p. [331 k] :  
[www.communauto.com/biblio.html#moseswp6-d6.2](http://www.communauto.com/biblio.html#moseswp6-d6.2)
- ROBERT, Benoît, 2005. *Recueil de textes sur Communauto inc*. Mémoire de maîtrise présenté à l'Université Laval. 157 pages, 6700 k (énorme !!). Une version allégée de ce document, amputé de ses 3 dernières annexes, est également disponible. 85 p. [3910 k] :  
[www.communauto.com/biblio.html#robert\\_recueil](http://www.communauto.com/biblio.html#robert_recueil)
- RYDÉN, Christian; MORIN, Emma, 2004. *Legal, political and fiscal incentives and barriers for car-sharing – Horizontal issues report WP6*. MOSES (Mobility Services for urban Sustainability). 38 p. :  
<http://www.communauto.com/biblio.html#rydeno4>
- UITP, 2002. « L'auto-partage et le transport public : ensemble pour une mobilité durable ». *Revue de l'Union internationale des Transports Publics (UITP)*. Novembre 2002. :  
[www.communauto.com/uitp\\_mag.html](http://www.communauto.com/uitp_mag.html)

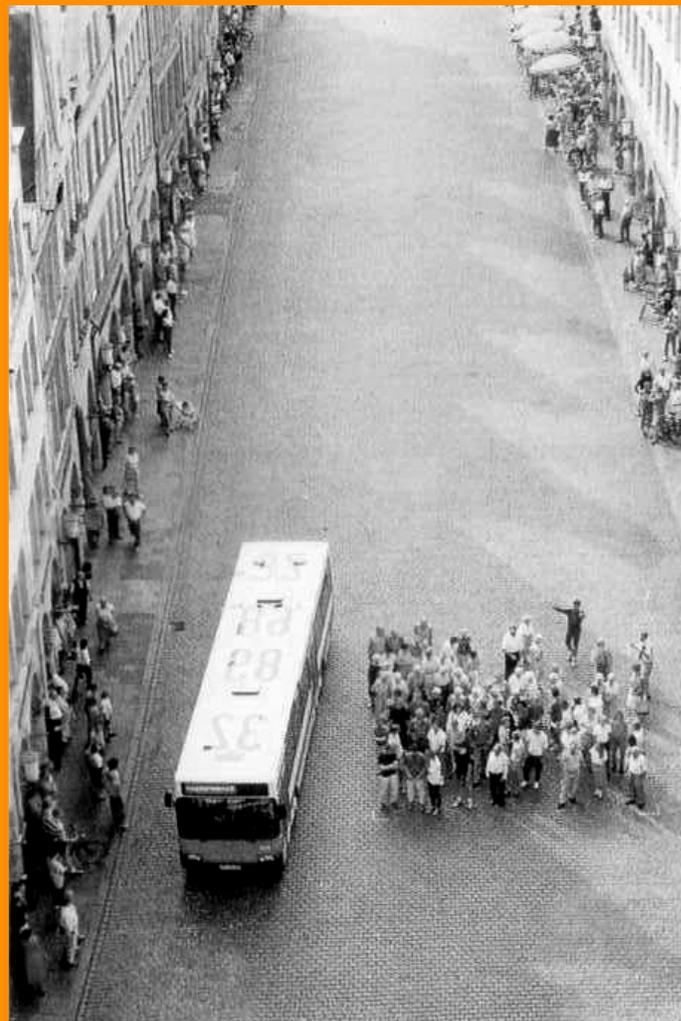


Annexe 3 — UNE IMAGE VAUT 1000 MOTS...



**De combien de véhicules  
aurons-nous besoin  
pour desservir tous ces gens ?**





Pour répondre à la question il importe de savoir quelle stratégie ceux-ci choisiront pour répondre à leur besoin en mobilité automobile : posséder personnellement une voiture ou recourir à l'auto-partage...

... combiné au transport en commun. En effet, chaque véhicule partagé mis sur la route permet de desservir, en moyenne, 20 personnes. Imaginons l'économie d'espace et en ressources que pourrait générer ce service si son usage se généralisait...





*Choisir un nouveau style de ville !*

**communauto**