

P R O J E T P I L O T E

**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 final · 23 mai 2005

Table des matières

1.	Définition de l'auto-partage	3
2.	Communauto	4
3.	Description du projet pilote réalisé par EC et l'ASFC	5
4.	Utilisation des véhicules libre-service pendant la durée du projet pilote	7
5.	Bilan coûts – bénéfices	10
	5.1 Performances économiques	14
	5.2 Performances environnementales	18
6.	Conclusion	21
7.	Addendum	23
8.	Recommandations	24

Annexes

Annexe 1	Contrat d'abonnement	25
Annexe 2	Les tarifs Inter-réseau	26
	Le tarif « travail »	26

Une version électronique de ce document
est disponible en ligne, en format PDF, à :

www.communauto.com/biblio.html



1. Définition de l'auto-partage

L'« auto-partage » ou la « 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.

Tout comme pour le transport en commun, les véhicules ainsi offerts le sont dans ce qu'il est convenu d'appeler des « stations de véhicules »; ceux-ci sont disponibles sans intermédiaire (sans la présence d'un préposé) 24 h/24; ils 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.

Le principal objet de ce service est 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 relativement élevés (mais qui passent trop souvent inaperçus) qui sont normalement attribuables à l'automobile lorsqu'on en est propriétaire. 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.

Ce faisant, l'auto-partage 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, l'auto-partage 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.

Les principaux impacts positifs découlant de l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage sont :

- une réduction importante (de l'ordre de 50 %) du nombre de véhicules en circulation;
- une réduction 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 20 usagers (plus de 22 à Montréal);
- 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.



2. Communauto

Depuis sa fondation en 1994, *Communauto* 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. Comptant parmi les plus grandes entreprises du genre dans le monde, *Communauto* se définit d'abord et avant tout comme une entreprise à vocation sociale et environnementale.

L'entreprise compte aujourd'hui plus de 7000 abonnés qui se partagent une flotte de quelque 360 véhicules répartis dans les villes de Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau. Celle-ci a connu, depuis sa fondation, une croissance extrêmement soutenue, affichant même un taux annuel moyen d'accroissement du nombre de ses usagers supérieur à 30 % (figure 1).

Figure 1 • DÉVELOPPEMENT DE COMMUNAUTO

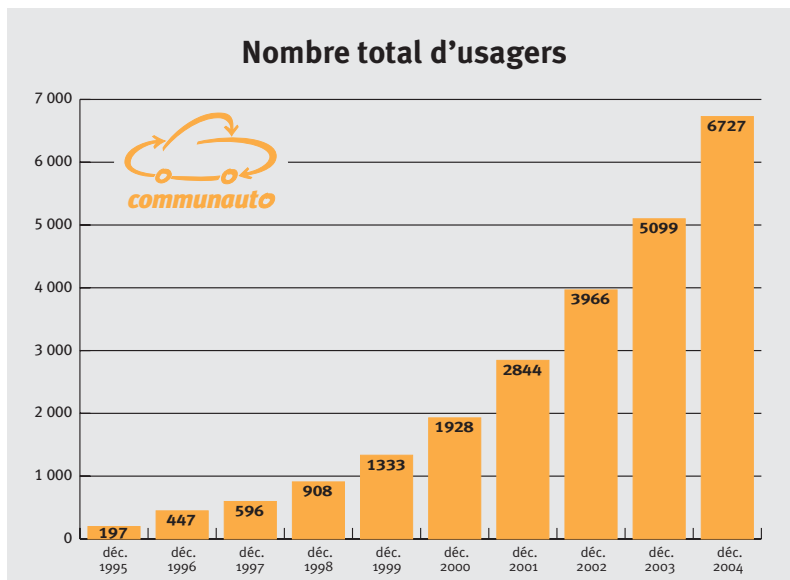
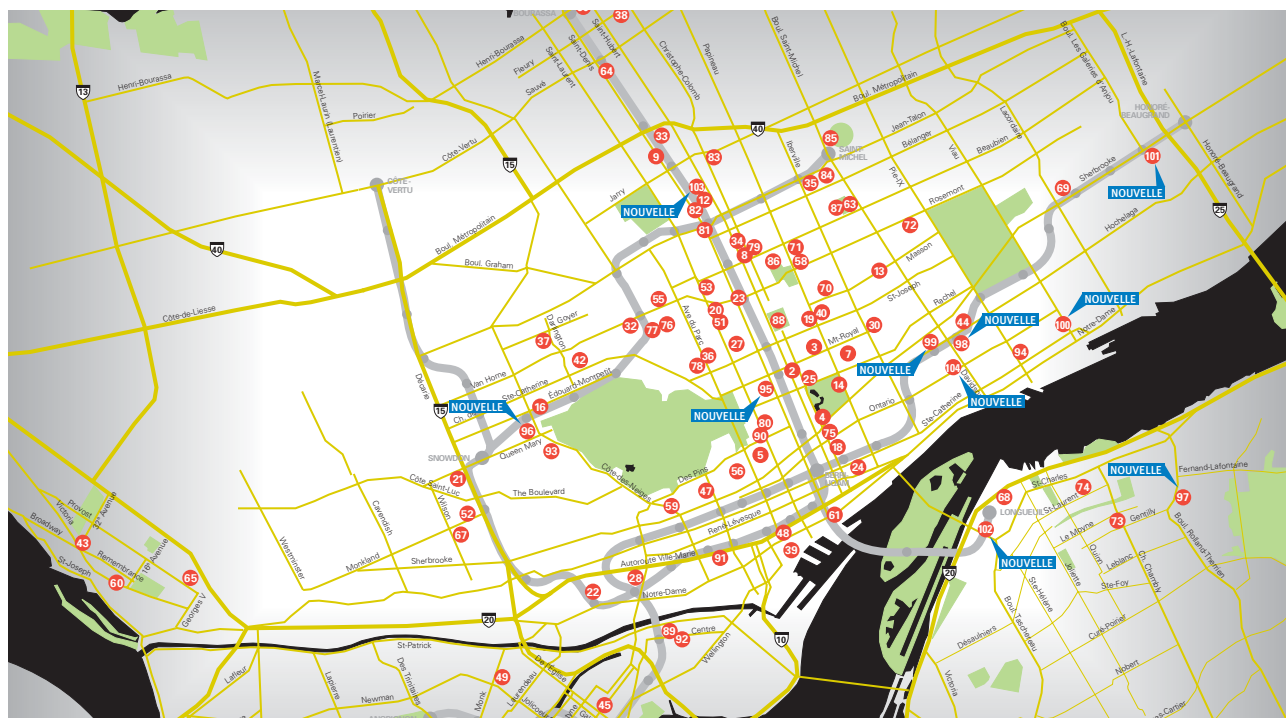


FIGURE 2 • STATIONS DE VÉHICULES DE COMMUNAUTO À MONTRÉAL



3. Description du projet pilote réalisé par EC et l'ASFC

L'objectif du présent projet était de permettre à Environnement Canada (EC) et à l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC) de tester les impacts économiques et environnementaux d'une politique de déplacements d'affaires intégrant la voiture libre-service

Pour ce faire, une entente a été conclue entre *Communauto* et ces deux organismes de manière à rendre les véhicules offerts par *Communauto* accessibles à un groupe d'employés sélectionnés chez ces derniers.

Moyennant quelques accommodements mineurs, la formule des abonnements corporatifs déjà en place chez *Communauto* a été utilisée comme cadre pour cette entente.

Cette formule est relativement souple. Cependant, un nombre minimal de deux comptes doivent être souscrits pour qu'une organisation, quelle qu'elle soit, devienne éligible à un abonnement corporatif. Compte tenu du nombre d'employés impliqués ici et de la présence de deux partenaires bien distincts, cette condition préalable n'a pas constitué une barrière.

Choses à retenir, parmi les éléments à prendre en considération lors d'une réflexion concernant l'utilisation de ce service dans le cadre de déplacements d'affaires : au nombre de comptes correspond le nombre maximal de véhicules qui peuvent être réservés simultanément (c.-à.-d. durant les mêmes plages horaires); et à chaque compte peut être associé un nombre illimité de conducteurs autorisés (c.-à.-d. les employés désignés pré-autorisés à utiliser ces véhicules). Au besoin, des comptes additionnels peuvent cependant être souscrits très facilement par la suite.

En ce qui concerne les frais d'utilisation des véhicules, ceux-ci dépendent à la fois du forfait annuel choisi et d'une combinaison du coût par kilomètre additionné au coût à l'heure en vigueur au moment de la réservation (celui-ci varie selon les jours de la semaine). Pour un même forfait, différentes échelles de tarification sont également disponibles selon le type de déplacement effectué. Ceux-ci varient, par exemple, en fonction de la longueur des trajets en termes de distance parcourue ou en termes de durée (*tarif de base* pour les courts trajets, *tarif Inter-réseau* dans le cas d'un trajet longue-distance, *tarif travail* en semaine, etc.). Pour une description plus exhaustive des coûts d'utilisation propres à ce service, voir les Annexes 1 et 2 de même que le chapitre 5, « Bilan des coûts et des bénéfices » (pour une illustration concrète de ces coûts dans le contexte des trajets réalisés durant le présent projet).

Faits à souligner : les frais d'entretien, l'assurance de même que les frais en essence sont tous inclus dans les frais d'utilisation calculés pour ce service. Les frais d'inscription découlant du forfait choisi ont été calculés en sus. De même que les frais de la franchise applicable en cas d'accident choisie qui était de 0 \$.

De plus : toutes les voitures de *Communauto* sont équipées de pneus d'hiver entre la mi-décembre et la mi-avril telle que l'exige la politique de transport d'EC et de l'ASFC de la région du Québec.

Dans la région de Montréal, les véhicules de *Communauto* sont disponibles non seulement dans la ville de Montréal mais aussi à Longueuil.

Les étapes du projet :

- Estimation des besoins d'Environnement Canada et de l'Agence des Services Frontaliers du Canada
Communauto a partagé son expertise avec les responsables du projet chez Environnement Canada et à l'Agence des Services Frontaliers du Canada pour les aider à évaluer leurs besoins potentiels pour l'utilisation de véhicules libre-service. Pendant cette phase, le nombre de conducteurs autorisés a été estimé.
- Enregistrement et formation
Une séance d'information sur les modalités d'utilisation du service auprès des conducteurs désignés par EC et l'ASFC a été organisée et a eu lieu à l'endroit choisi par Environnement Canada.



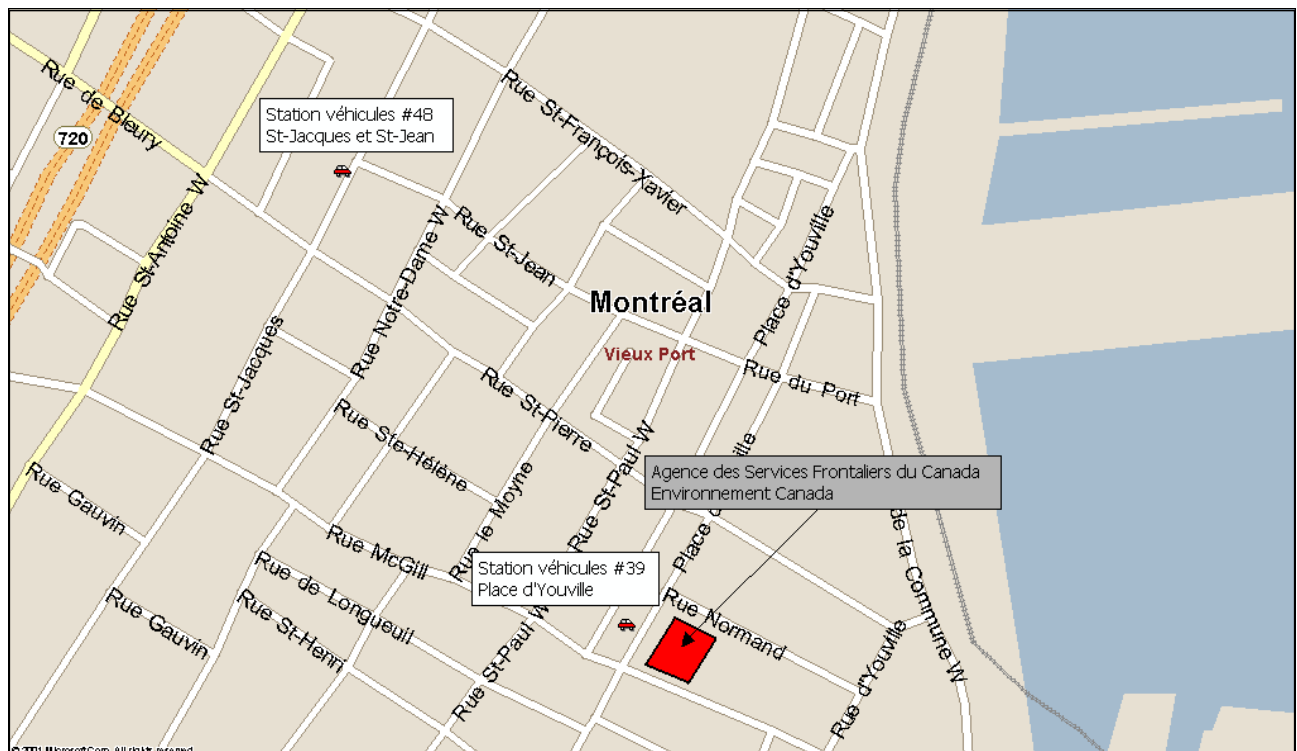
■ Évaluation des résultats

Les données relatives à l'utilisation des véhicules ont été enregistrées par le système de géo-localisation équipant les véhicules de *Communauto* et analysées ensuite pour déterminer les impacts du service dans le contexte du projet pilote.

Finalement, les véhicules libre-service ont été mis à la disposition de 10 conducteurs dont 9 se sont formellement enregistrés au service (4 conducteurs pour Environnement Canada et 5 pour l'Agence des Services Frontaliers du Canada).

La station de véhicules de *Communauto* la plus près de l'édifice des Douanes (l'édifice logeant ces deux organismes gouvernementaux) était située juste en face de ce dernier (donc très accessible), au milieu de la Place d'Youville, elle-même située au cœur du Vieux-Montréal (voir la carte).

Figure 3 • LOCALISATION DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS ET D'ENVIRONNEMENT CANADA



La durée prévue, pour le projet, était de 3 mois. Celui-ci devait initialement se dérouler du 1^{er} décembre 2004 au 28 février 2005 mais a été légèrement décalé : la période réellement couverte par le présent rapport s'étend donc plutôt du 1^{er} janvier au 31 mars 2005. L'utilisation des véhicules n'a pas pour autant cessé après le mois de mars. Les deux organismes ayant versé un acompte provisionnel à *Communauto*, l'utilisation des véhicules pourra se poursuivre jusqu'à l'épuisement du budget qui y avait été alloué et même être prolongé si la décision de le reconduire est adoptée.



4. Utilisation des véhicules libre-service pendant la durée du projet pilote

Durant la période incluse dans le projet pilote, soit entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2005, les employés désignés par EC et l'ASFC ont utilisé les véhicules libre-service pour un total de 952 km et 78 heures de réservation. Au total, 14 réservations ont été logées chez *Communauto*. De ce nombre 3 ont été annulées et 2 non effectuées sans annuler la réservation : 9 sorties, au total, ont donc été effectuées de la sorte.

Seulement 4 des 10 conducteurs autorisés (3 chez ASFC et 1 chez EC) ont effectivement utilisé les véhicules dans la période du projet pilote.

Tableau 1			
RÉSUMÉ DES UTILISATIONS			
	Minimum	Moyen	Maximum
Km / trajet	23 km	106 km	290 km
Heures / trajet	4 h	7 h	13 h
Coût / trajet (\$)*	1,50 \$	19,71 \$	59,00 \$

* inclut les trajets annulés

Tableau 2	
KM ROULÉS PAR CONDUCTEUR	
Utilisateur 1 – ASFC	23 km
Utilisateur 2 – ASFC	62 km
Utilisateur 3 – ASFC	280 km
Utilisateur 4 – EC	587 km
Moyenne	238 km

Parmi les principales destinations visitées on note :

- Dorval
- Rue Tellier – Montréal
- Sherbrooke
- Saint-Hyacinthe
- Sorel

Figure 4 · EXEMPLE DE TRAJET : Place d'Youville – Sorel – Place d'Youville

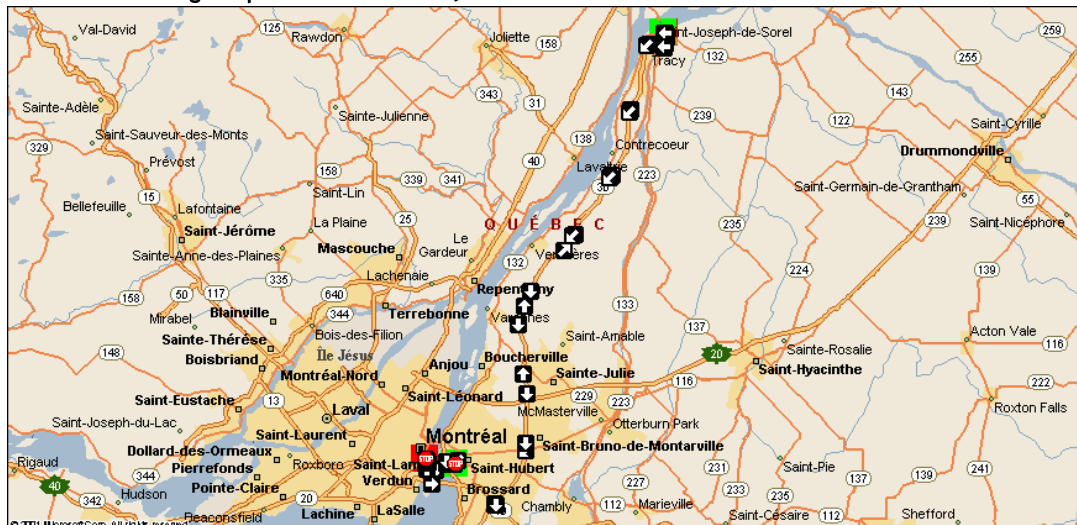


Figure 5 · EXEMPLE DE TRAJET : Place d'Youville – Rue Tellier – Place d'Youville



Figure 6 · EXEMPLE DE TRAJET : Place d'Youville – Saint-Hyacinthe – Place d'Youville

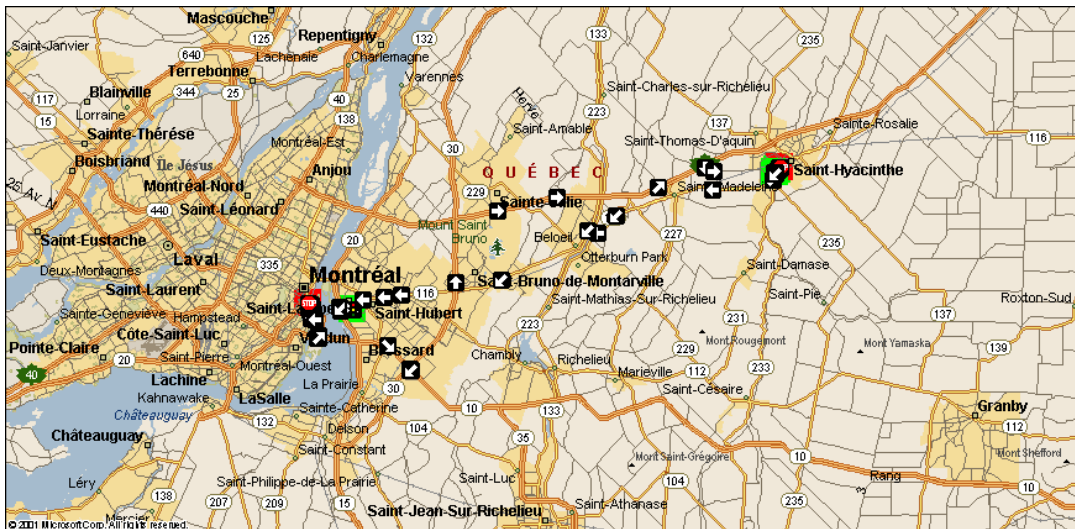


Figure 7 · EXEMPLE DE TRAJET : Place d'Youville – Dorval – Place d'Youville



Tableau 3

RÉSUMÉ DES TRAJETS EFFECTUÉS

Trajet #	Véh. #	Org.	Date début	Heure début	Date fin	Heure fin	Statut	Km parcourus	Heures	Lieu	Prix avant taxes (frais d'utilisation seulement)
Trajet 1	1217	ASFC	13-01-05	08 h 00	13-01-05	08 h 00	Annulée	0	0		1,50 \$ *
Trajet 2	1263	ASFC	01-02-05	08 h 00	01-02-05	15 h 30	Active	62	7,5	Dorval / Bd St-Laurent	18,60 \$
Trajet 3	1263	ASFC	03-02-05	08 h 00	03-02-05	12 h 00	Active	26	4	Rue Tellier	10,40 \$
Trajet 4	1217	EC	08-02-05	06 h 00	08-02-05	19 h 00	Active	290	13	Sherbrooke	59,00 \$
Trajet 5	1091	ASFC	09-02-05	07 h 30	09-02-05	15 h 30	Active	76	8	Véhicule sans GPS	22,80 \$
Trajet 6	1217	EC	09-02-05	08 h 00	09-02-05	14 h 00	Active	119	6	St-Hyacinthe	26,85 \$
Trajet 7	1263	ASFC	15-02-05	07 h 30	15-02-05	15 h 30	Active	55	8	Dorval	17,00 \$
Trajet 8	1217	EC	22-02-05	07 h 00	22-02-05	14 h 00	Active	178	7	Sorel	37,20 \$
Trajet 9	1263	ASFC	24-02-05	12 h 30	24-02-05	16 h 30	Active	23	4	Rue Tellier	9,45 \$
Trajet 10	1263	ASFC	25-02-05	09 h 00	25-02-05	13 h 00	Active	0	4	—	8,00 \$ **
Trajet 11	1263	EC	28-02-05	07 h 00	28-02-05	07 h 00	Annulée	0	0	—	***
Trajet 12	1263	ASFC	15-03-05	07 h 30	15-03-05	15 h 30	Active	0	8	—	12,00 \$ **
Trajet 13	1131	ASFC	15-03-05	08 h 00	15-03-05	08 h 00	Annulée	0	0	—	1,50 \$ *
Trajet 14	1121	ASFC	31-03-05	07 h 30	31-03-05	15 h 30	Active	123	8	Véhicule sans GPS	30,45 \$

* Réservation téléphonique

** Réservation non annulée

*** Réservation par internet



5. Bilan coûts – bénéfices

Dans le but d'être en mesure d'établir des comparaisons, les coûts des différentes solutions de transport potentiellement disponibles ont été estimés pour chacun des 14 trajets effectués pour être comparés avec l'utilisation des véhicules libre-service. Les alternatives suivantes ont fait l'objet d'une évaluation :

- utilisation de la voiture personnelle d'un employé
- voiture de location
- taxi
- transport en commun
- utilisation d'un véhicule de la flotte corporative des organismes impliqués (comparaison effectuée seulement en regard des performances environnementales).

Les coûts, les distances parcourues, les temps de parcours et les émissions équivalentes de dioxyde de carbone ont été estimés sur la base des différents paramètres connus. À noter : les trajets # 5 et # 14 n'ont pu être comparés pour tous ces paramètres parce que certaines données étaient manquantes : en effet, les véhicules utilisés dans ces cas ne provenaient pas du stationnement de la Place d'Youville et n'étaient pas dotés d'ordinateur de bord (seul un peu plus de la moitié des véhicules de *Communauto* le sont présentement).

Communauto

Les coûts fixes du service applicables durant la période où a eu lieu le projet pilote sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau 4	
COÛTS FIXES	
Droit d'adhésion de <i>Communauto</i> ¹	500 \$ par compte
Dépôt pour les clefs (remboursable)	10 \$ par clef
Inscription	50 \$ par inscription
Franchise à 0 \$ (assurances)	20 \$ par compte/année
Forfait A (coût réduit pour tenir compte de la durée limitée prévue du projet pilote)	50 \$ par compte pour le trimestre

¹ Remboursable si les organismes concernés décident de s'abonner au service régulier.

Rapportés au pro-rata de l'utilisation des véhicules et en tenant compte d'un taux d'intérêt de 2,75 % par année (équivalent au taux d'escompte de la Banque du Canada), pour tenir compte de la valeur de l'argent, ces frais se sont traduits ici par un coût fixe de 0,11 \$/km plus taxes.

Il importe de souligner que les coûts auraient été très significativement réduits dans l'éventualité d'une utilisation plus intensive des véhicules. En effet, sur 10 conducteurs autorisés, seulement 4 ont effectivement utilisé les véhicules jusqu'à concurrence de l'échéance du 31 mars.

Il faut considérer, également, qu'un nombre théoriquement infini de conducteurs autorisés peuvent être enregistrés au coût de 50 \$ par inscription (payable une seule fois, à vie), plus 10 \$ pour le « dépôt clef ». Cette particularité de l'offre de service de *Communauto* constitue un moyen de maximiser l'intensité de l'usage des véhicules offerts. C'est à l'organisation abonnée que revient la tâche de déterminer le nombre total de conducteurs qu'elle doit inscrire, par compte, en fonction de l'utilisation anticipée et afin de se ménager une bonne disponibilité.



Dans le cadre du projet pilote, cette optimisation ne s'est pas encore concrétisée probablement faute de temps et à cause du nécessaire apprentissage inhérent à l'appropriation de ce nouveau service. Par conséquent, la disponibilité des véhicules s'est révélée ici encore largement supérieure aux nécessités actuelles; ce qui s'est traduit par un coût moyen par km relativement élevé.

Si les 10 conducteurs avaient utilisé les véhicules à hauteur de la moyenne enregistrée pour ceux qui se sont prévalus de ce privilège (soit 238 km/personne), les coûts fixes n'auraient plus alors compté que pour 0,04 \$/km.

Par ailleurs, si les organismes gouvernementaux concernés par ce projet décidaient de poursuivre leur utilisation du service de *Communauto* après la fin du projet, les coûts suivants pourraient alors être mieux amortis :

Déjà inclus :

- Droit d'adhésion remboursable de 500 \$ par compte *déjà inclus*
- Dépôt pour les clefs (remboursable) de 10 \$ par clef *déjà inclus*
- Inscription de 50 \$ par inscription *déjà incluse*
- Franchise à 0 \$ au coût de 20 \$ par compte (jusqu'à la fin de nov. 2005) *déjà inclus*

À payer en sus :

- Forfait A (jusqu'à la fin de nov. 2005) 150 \$ (*solde à verser par compte*)

Automobile de location

Les frais de transport associés à la location d'un véhicule ont été estimés en tenant compte des offres les plus avantageuses alors disponibles sur le marché pour des véhicules de la catégorie usuellement utilisée par les fonctionnaires des organisations concernées par le projet. Le comparable retenu est la location d'un véhicule par un employé indéterminé à l'aide de sa carte AMEX. Le coût de location a été établi à 39 \$ plus taxes pour un total de 45 \$. À ce montant s'ajoute l'achat de l'essence qui a été évalué en fonction de la distance parcourue (6,8 litres/100 km et 0,69 \$/litre). Il est à noter qu'aucun frais n'a été calculé pour des excédents de kilomètres puisque ceux-ci ont été considérés comme offerts sur une base illimitée.

Le kilométrage pris en considération pour les calculs est dans ce cas le même que celui qui a effectivement été parcouru avec les véhicules de *Communauto*.

Le temps d'utilisation a été augmenté de 30 minutes pour tenir compte du temps de déplacement requis par l'employé pour aller chercher le véhicule dans une agence de location, la prise en charge et la remise du véhicule. L'utilisation éventuelle du taxi pour se rendre ou revenir de l'agence de location n'a cependant pas été considérée dans l'équation.

Taxi

Les variables prises en considération pour déterminer le coût d'un déplacement par taxi ont été : la distance parcourue, le temps écoulé pendant que le véhicule était à l'arrêt et le montant de base. La source des informations utilisées a été le Bureau de taxi de la Ville de Montréal :

- Prix de base : 2,75 \$
- Frais relatifs aux temps d'arrêt : 0,50 \$ par minute
- Coût par kilomètre : 1,30 \$

Le kilométrage et le temps considérés ici sont ceux effectivement mesurés pour l'utilisation des véhicules de *Communauto*. Certains trajets qui, effectués en taxis, auraient présenté une certaine complexité à cause des nombreux arrêts effectués ont été simplifiés pour les besoins de cette estimation.



Véhicule personnel

Le coût des déplacements associés à l'utilisation du véhicule personnel d'un employé a été calculé à raison de 0,49 \$/km (le taux normal prévu à cet effet chez les deux organismes participants).

Les distances considérées sont celles qui auraient été couvertes avec un véhicule personnel au départ et au retour de la résidence du conducteur (selon ce que prévoit la politique de remboursement définie par le Conseil du Trésor). Cela dit, nous nous sommes fiés à notre bon jugement et aux informations disponibles (dont les horaires des conducteurs et le moment du trajet) pour déterminer si ces trajets devaient inclure ou non un détour par le siège des organismes gouvernementaux concernés. En effet, dans au moins quatre cas, les trajets réalisés auraient été plus courts si les points de départ ou d'arrivée avaient été la résidence du conducteur.

Toutes les distances additionnelles calculées ici (par exemple la distance parcourue à partir de la résidence avec un véhicule n'appartenant pas à *Communauto*) l'ont été grâce aux fonctions de localisation incorporées dans le logiciel Microsoft MapPoint.

Les temps de parcours, quant à eux, ont été estimés, selon le cas, soit en utilisant les données recueillies par l'ordinateur de bord du véhicule de *Communauto* utilisé ou en utilisant les fonctions appropriées incorporés dans le logiciel Microsoft MapPoint.

Transport en commun

Les déplacements en transport en commun effectués sur l'île de Montréal, au départ du bureau, on été calculés grâce au logiciel « Tous Azimuts » offert en ligne à ses usagers par la STM (www.stm.info).

Figure 8 · « TOUS AZIMUTS »

The screenshot displays the 'Tous azimuts' web application interface within a Microsoft Internet Explorer browser window. The page title is 'Tous azimuts: Résultats du calcul - Microsoft Internet Explorer'. The interface includes the STM logo and the 'Tous azimuts' branding. A section titled 'Parcours calculés' lists three route options:

- Ligne(s) 2, 1, 22 (51 minutes)
- Ligne(s) 168, 1, 22 (54 minutes)
- Ligne(s) 61, 1, 22 (58 minutes)

Below the list are navigation icons. The selected route is detailed in a table:

Ligne(s) 2, 1, 22 (51 minutes)				
Origine: pl. D'Youville / rue McGill (Montréal) Destination: 7304, rue Tellier (Montréal) Jour: 12/05/2005, Heure de départ demandée: 8h15 Pénaliser la marche: non, Métro actif: oui, Train actif: non Durée du parcours: 51 minutes				
Heure dép.*	DE	Marche / ligne...	Heure arr.*	À
8h34	pl. D'Youville / rue McGill (Montréal)	Marche sur 775 mètres	8h45	Station Square-Victoria
8h45	Station Square-Victoria	Ligne orange dir. Henri-Bourassa	8h48	Station Berri-Uqam
8h51	Station Berri-Uqam	Ligne verte dir. Honoré-Beaugrand	9h03	Station L'Assomption
9h05	Station L'Assomption 54306	22 Notre-Dame dir. Est	9h19	Tellier / Stationnement SAQ
9h19	Tellier / Stationnement SAQ	Marche sur 400 mètres	9h25	7304, rue Tellier (Montréal)

*Heures approximatives. Vérifiez les heures de passage des autobus avec le système AUTOBUS ou le centre de renseignements au STM-INFO - option 7 (514 786-4636 + 7).
Période d'horaires: 2005.03.21 - 2005.06.19
Parcours calculé le 11/05/2005



Les déplacements en région (St-Hyacinthe, Sherbrooke, Sorel) ont été calculés, lorsque possible, en utilisant les données disponibles chez les transporteurs interurbains existants (Limocar et Orléans Express). Par commodité, les trajets ont cependant dû être simplifiés. Par exemple, nous avons fait comme si l'autocar avait été en mesure d'amener ses passagers jusqu'à leur destination finale et ce, même si dans certains cas l'utilisation d'un taxi ou des réseaux locaux de transport public aurait été requise pour ce faire. De la même manière, les autres déplacements requis, par exemple entre les stations de départ et le bureau ou la destination finale, n'ont pas été considérés en termes de coût, de kilométrage ou de temps.

FIGURE 9 · HORAIRE ET TARIFS SUR www.limocar.ca

The screenshot shows the Limocar website interface in Microsoft Internet Explorer. The main content area displays the following information:

Votre transporteur de confiance

Horaires et tarifs

VOICI LES TARIFS POUR VOTRE SÉLECTION

De : **MONTRÉAL** À : **SHERBROOKE**

Station Centrale d'Autobus 505, de Maisonneuve est (514) 842-2281 Terminus Limocar 80, rue du Dépôt (vieille Gare) (819) 562-8899

Passager(s)	Qté	Prix	Total
Adulte - Aller-retour	1	48,68 \$	48,68 \$
Sous total			48,68 \$
TPS			3,41 \$
TVQ			3,91 \$
Total			56,00 \$

HORAIRES POUR L'ALLER

Autobus en partance de **MONTRÉAL** vers **SHERBROOKE** le mardi, 08 février 2005

Départ	Arrivé	Durée
06:15:00	08:30:00	02:15:00
08:30:00	12:15:00	03:45:00
09:30:00	11:50:00	02:20:00
11:30:00	13:40:00	02:10:00
13:30:00	15:50:00	02:20:00

Flotte corporative

Les coûts d'exploitation de ces véhicules n'étant pas disponibles, les comparaisons avec les véhicules disponibles appartenant à la flotte corporative d'Environnement Canada et de l'Agence des Services Frontaliers du Canada ont été effectuées de manière quantitative seulement pour les émissions de dioxyde de carbone.

Les kilomètres considérés ici sont les mêmes que ceux qui ont été mesurés avec les véhicules de *Communauto*.



5.1 Performances économiques

Compte tenu des paramètres explicités plus haut, les tableaux qui suivent résument les coûts d'utilisation relatifs calculés pour les différentes solutions de transport qui auraient pu être utilisées pour réaliser les trajets effectués avec les véhicules de *Communauto*.

Tableau 5							
COMPARAISON DES COÛTS							
	Km à partir du bureau et retour	Communauto	Véhicule personnel (même parcours)	Véhicule personnel (départ et/ou arrivée à la résidence)	Auto de location	Taxi	Transport en commun
Trajet 1	—	1,73 \$	—	—	—	—	—
Trajet 2	62 km	29,40 \$	44,10 \$	27,54 \$ ⁽¹⁾	47,91 \$	91,99 \$	7,50 \$
Trajet 3	26 km	15,32 \$	26,46 \$	—	46,22 \$	36,29 \$	5,00 \$
Trajet 4	290 km	105,33 \$	170,13 \$	135,04 \$	58,61 \$ ⁽²⁾	n. d.	52,75 \$
Trajet 5	76 km	36,04 \$	50,96 \$	—	—	—	—
Trajet 6	119 km	46,26 \$	86,34 \$	60,56 \$	50,58 \$	188,40 \$	19,15 \$
Trajet 7	55 km	26,66 \$	40,67 \$	22,54 \$ ⁽¹⁾	47,58 \$	83,41 \$	7,50 \$
Trajet 8	178 km	65,79 \$	115,25 \$	89,47 \$	53,35 \$ ⁽²⁾	n. d.	n. d.
Trajet 9	23 km	13,84 \$	17,25 \$	—	46,08 \$	36,29 \$	7,50 \$
Trajet 10	—	9,20 \$	—	—	—	—	—
Trajet 11	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 12	—	13,80 \$	—	—	—	—	—
Trajet 13	—	1,73 \$	—	—	—	—	—
Trajet 14	123 km	50,92 \$	73,99 \$	—	50,77 \$	—	—

^{(1) (2)} Voir commentaires dans le texte qui suit

Les coûts présentés pour l'utilisation des véhicules de *Communauto* incluent les taxes (15 %). Par ailleurs, les coûts fixes déjà mentionnés, à savoir 0,11 \$/km, ont ici été ajoutés au total déjà présenté au tableau 3.



À l'exception de la catégorie « véhicule personnel » où les employés sont remboursés pour leur déplacement complet à partir de la résidence (selon la politique du Conseil du Trésor), tous les coûts ont été calculés en considérant les bureaux d'Environnement Canada (EC) et de l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC) comme point de départ et d'arrivée.

On constate dans le tableau que le transport en commun s'est révélé être la solution la plus économique pour tous les déplacements. Cette option requiert cependant, dans la plupart des cas, plus de temps (voir le tableau 6 ci-après), est plus rigide quant aux horaires disponibles (surtout pour les déplacements interurbains) et s'avère moins pratique si des objets doivent être transportés.

L'utilisation des véhicules de *Communauto* est toujours plus économique que la voiture personnelle.

En faisant abstraction du transport en commun, la voiture personnelle se serait révélée l'option la plus économique (mais de peu) dans le cas des trajets # 2 et # 7 (note 1 sur le tableau 5) dans l'éventualité où le lieu de résidence du conducteur en aurait constitué les points de départ et d'arrivée. Cette situation est due au fait que la résidence des conducteurs était ici beaucoup plus proche de la destination finale que le bureau. Dans cette comparaison on ne tient évidemment pas compte des multiples raisons qui auraient pu motiver les conducteurs à faire malgré tout un détour par le bureau...

La location d'un véhicule s'est avérée moins coûteuse que l'offre de *Communauto* dans le cas des trajets plus longs (trajets # 4 et # 8 – Note 2 sur le tableau 5). Cela dit, il importe de rappeler ici que les coûts fixes de l'offre de *Communauto* ont été ici additionnés au total. C'est donc dire que dans un cas on tient compte des coûts fixes qui sont des frais amortissables mais qui n'ont pas réellement eu le temps de l'être (*Communauto*) alors que dans l'autre il n'est question que du coût marginal du trajet considéré (le prix de la location).

Mentionnons par ailleurs que les trajets annulés, dans le cas de l'utilisation des véhicules libre-service, comportent parfois un certain coût. Il s'agit des frais fixes de réservation qui s'appliquent pour chaque appel associé à la réservation ou à la modification de la réservation d'un véhicule. Les trajets # 1 et # 13 ont fait l'objet d'une telle tarification. De plus, les trajets # 10 et # 12 qui concernent des véhicules qui ont fait l'objet d'une réservation mais qui n'ont pas été utilisés ont tout de même été facturés parce que ceux-ci n'ont pas été annulés dans les délais exigés par le Règlement de *Communauto*.

Après analyse de l'ensemble des 14 trajets considérés ici il nous a été possible de déterminer un coût moyen d'exploitation au kilomètre pour chacun des modes évalués. Celui-ci est de 0,44 \$/km pour les véhicules libre-service, de 1,39 \$/km pour les véhicules loués, de 1,52 \$/km pour les taxis et de 0,20 \$/km pour le transport en commun.

En ce qui concerne les montants calculés pour l'utilisation de « véhicules personnels », selon que l'on tienne compte ou non d'un départ à partir de la résidence des conducteurs ou bien, s'il y a lieu, que l'on tienne compte ou non d'un détour par le bureau, ceux-ci se traduisent par un coût moyen de 0,49 \$/km si le coût du trajet est déterminé en calquant celui-ci sur la distance effectivement parcourue avec les véhicules libre-service. Ce montant grimpe cependant à 0,66 \$/km, en moyenne, par km « utile », si on tient compte également des km parcourus entre le bureau et les lieux de résidence des conducteurs. En effet, ces distances additionnelles parcourues bien qu'elles ne soient généralement pas utiles aux employeurs se devraient malgré tout d'être remboursées aux employés utilisant leur véhicule personnel en vertu des règles en vigueur.

À noter : le coût du transport en commun n'est affiché ici qu'à titre indicatif car, pour être exact, des frais de taxi (ou autres) auraient dû y être ajoutés, dans certains cas, pour permettre de compléter le trajet.

Les résultats obtenus, pour l'ensemble des trajets, sont résumés dans la figure 10 :



Figure 10 · COÛTS AU KM DES TRAJETS EFFECTUÉS (en \$, taxes incl.)

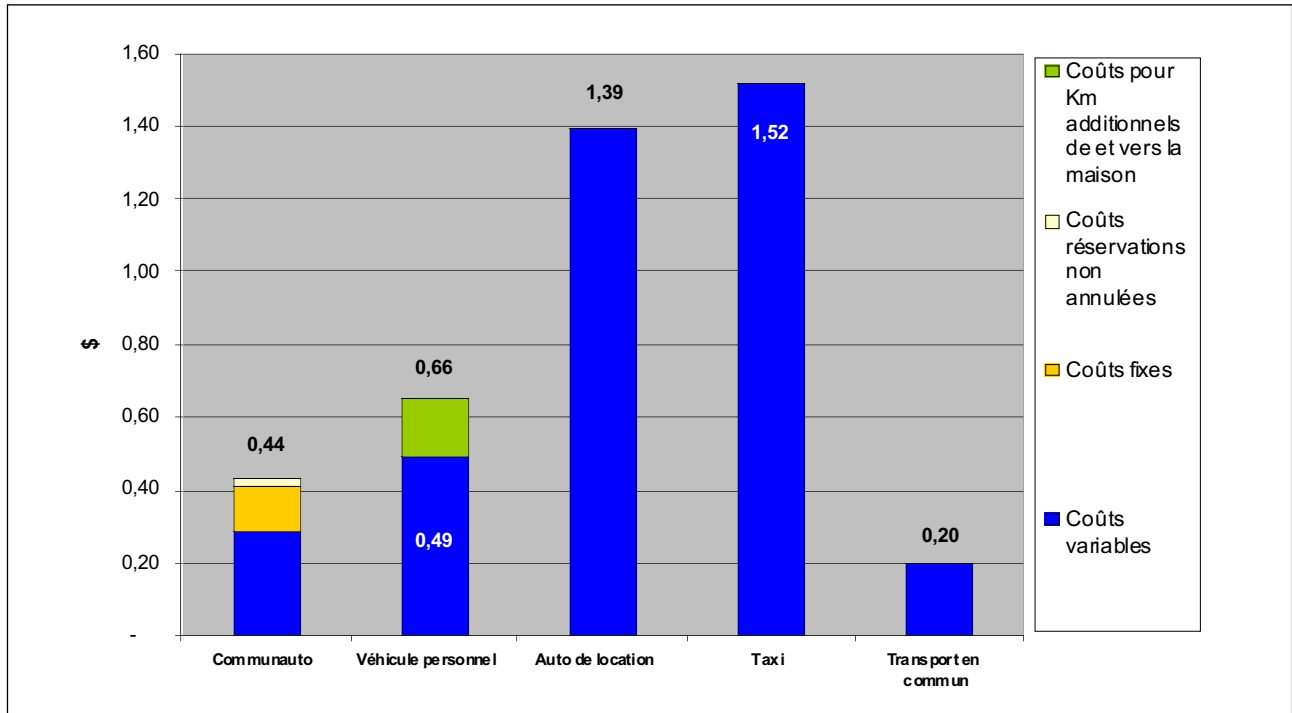
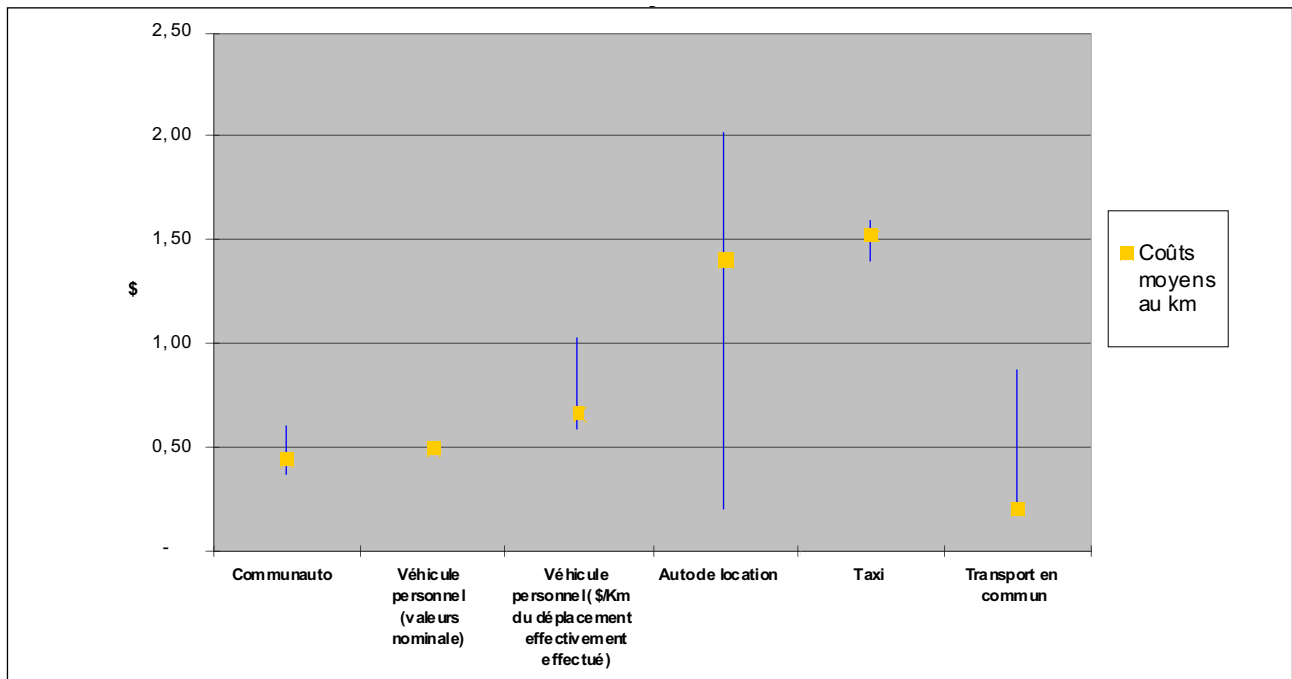


Figure 11 · VARIATION DES COÛTS AU KM : MINIMUM – MOYEN – MAXIMUM



Malgré la performance économique fort respectable de cette option, il importe ici d'insister sur le fait que de nombreux facteurs sont susceptibles d'influencer les coûts d'exploitation des véhicules libre-service. Parmi ceux-ci plusieurs peuvent être contrôlés relativement facilement afin de maximiser le coût de revient de cette option. C'est le cas, par exemple, des trajets pour lesquels des véhicules ont été réservés mais qui n'ont pas été annulés. Ces deux trajets ont eu ici une incidence de 0,02 \$/km sur l'ensemble des km roulés.



De plus, compte tenu de la très courte période couverte par le présent projet pilote les véhicules n'ont été utilisés que par un nombre de conducteurs très inférieur à ce qui avait été initialement prévu (seulement 4 au lieu de 10). Il est probable que l'aspect « nouveauté » qui entoure ce service nécessite un délai plus long pour laisser le temps à tous d'en devenir familier et pour leur permettre d'apprendre à l'utiliser de manière optimale. Cela s'est traduit ici par une incidence plus importante que prévue sur le coût moyen enregistré.

Tel qu'explicité au début du chapitre 5, dans le cas d'une utilisation plus intensive des véhicules, par exemple si les 10 conducteurs pressentis avaient roulé la distance moyenne par personne enregistrée ici, le coût moyen par km serait passé de 0,44 \$/km à 0,32 \$/km.

Figure 12 · ESTIMATION DES COÛTS KILOMÉTRIQUES DES VÉHICULES DE COMMUNAUTO

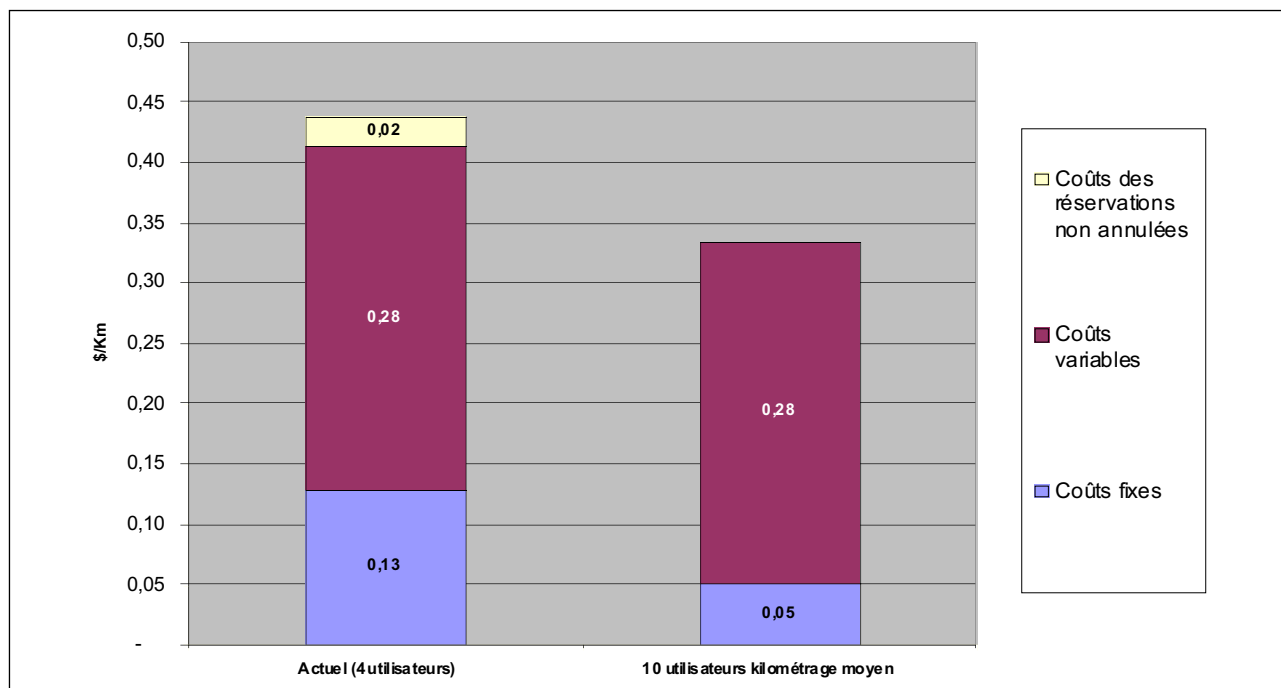


Tableau 6

DURÉE DES DÉPLACEMENTS (en minutes)

	Communauto	Véhicule personnel (départ et/ou arrivée à la résidence)	Auto de location	Taxi	Transport en commun
Trajet 2	154	154	184	154	186
Trajet 3	72	72	102	72	104
Trajet 4	202	186	232	n. d.	275
Trajet 5	—				
Trajet 6	114	74	144	114	100
Trajet 7	87	34	117	87	102
Trajet 8	146	108	146	n. d.	n. d.
Trajet 9	56	56	86	56	104



Par ailleurs, d'autres vecteurs de coûts devraient idéalement être pris en considération pour comparer la voiture libre-service ou les véhicules de location avec l'utilisation des véhicules corporatifs. En effet, aucune option autre que cette dernière n'entraîne des frais additionnels pour l'entretien, l'assurance, l'immatriculation, l'amortissement du matériel roulant, des frais de gestion de flotte ou de stationnement. Or, ces coûts sont très élevés et ils n'ont malheureusement pu être pris en considération ici faute des données nécessaires à leur estimation. Pour n'en mentionner qu'un, soulignons le cas du stationnement qui s'élève dans ce secteur à des prix variant entre 1000 \$ et 3000 \$ par année par véhicule. *A priori*, compte tenu des autres options disponibles, seuls des besoins très spécifiques devraient donc être comblés de cette manière et cette solution ne devrait en être une que de dernier recours (besoin d'un véhicule à la disposition exclusive d'un représentant ou d'un cadre qui se déplace énormément et/ou dont le caractère imprévisible de l'horaire nécessite un accès discrétionnaire et pratiquement exclusif à un véhicule, etc.).

5.2 Performances environnementales

Les émissions d'anhydride carbonique pour les 14 trajets considérés ont été estimées sur la base des indices d'émissions indiqués au tableau 7.

Tableau 7					
FACTEURS D'ÉMISSIONS DE CO ₂ ÉQUIVALENT (Kg/Km)					
Communauto	Véhicule personnel	Auto de location	Taxi	Bus	Flotte
0,144	0,16	0,163	0,27	0,068	0,3

Tous les trajets incluent le déplacement effectué entre la maison et le lieu de travail et vice-versa. Sauf dans le cas de l'utilisation d'un véhicule personnel, le trajet résidence-travail a été considéré avoir été fait avec le transport en commun.

Communauto

Le facteur d'émission utilisé est celui de la Toyota Echo avec transmission automatique (le seul véhicule présent dans la flotte de *Communauto*). Celui-ci a été tiré du « Guide de consommation de carburant 2005 » édité par Ressources naturelles Canada (RNCAN).

Le facteur d'émission retenu constitue une valeur moyenne pour une voiture neuve roulant 45 % du temps sur route et 55 % en ville.

Véhicule personnel

Pour les véhicules des employés, le facteur d'émission moyen du parc automobile au Canada, fourni par Environnement Canada, a été retenu.

Auto de location

Les voitures de location offertes dans le cadre de déplacements d'affaires appartiennent rarement aux catégories sous-compacte ou compacte. Pour cette raison, le facteur d'émission équivalent retenu ici a plutôt été celui des Toyota Corolla 2005 (modèle avec transmission automatique). Le facteur d'émission utilisé est, aussi dans ce cas, le résultat d'une valeur d'utilisation moyenne : à savoir 45 % de trajets sur route et 55 % en ville.



Taxi

Le facteur d'émission considéré pour le taxi (0,27 kg/km) nous a été fourni par Environnement Canada.

Bus

Le facteur d'émission utilisé pour le transport en commun a été déterminé en utilisant la méthode de calcul proposée dans la documentation relative au projet *Le Défi d'une tonne* : « Les émissions des transports en commun sont calculées à partir de l'hypothèse que vous montez dans un autobus diesel. Ces autobus consomment 63 litres par 100 km. En outre, il est présumé que vous prenez l'autobus aux heures de pointe, lorsque le nombre moyen de passagers par autobus est d'environ 25 ».

Flotte corporative

Le facteur d'émission considéré pour les véhicules de la flotte corporative (0,30 kg/km) nous a été fourni par Environnement Canada.

Figure 13 · ÉMISSION ÉQUIVALENTE DE CO₂ : TOTAL POUR LES 4 TRAJETS

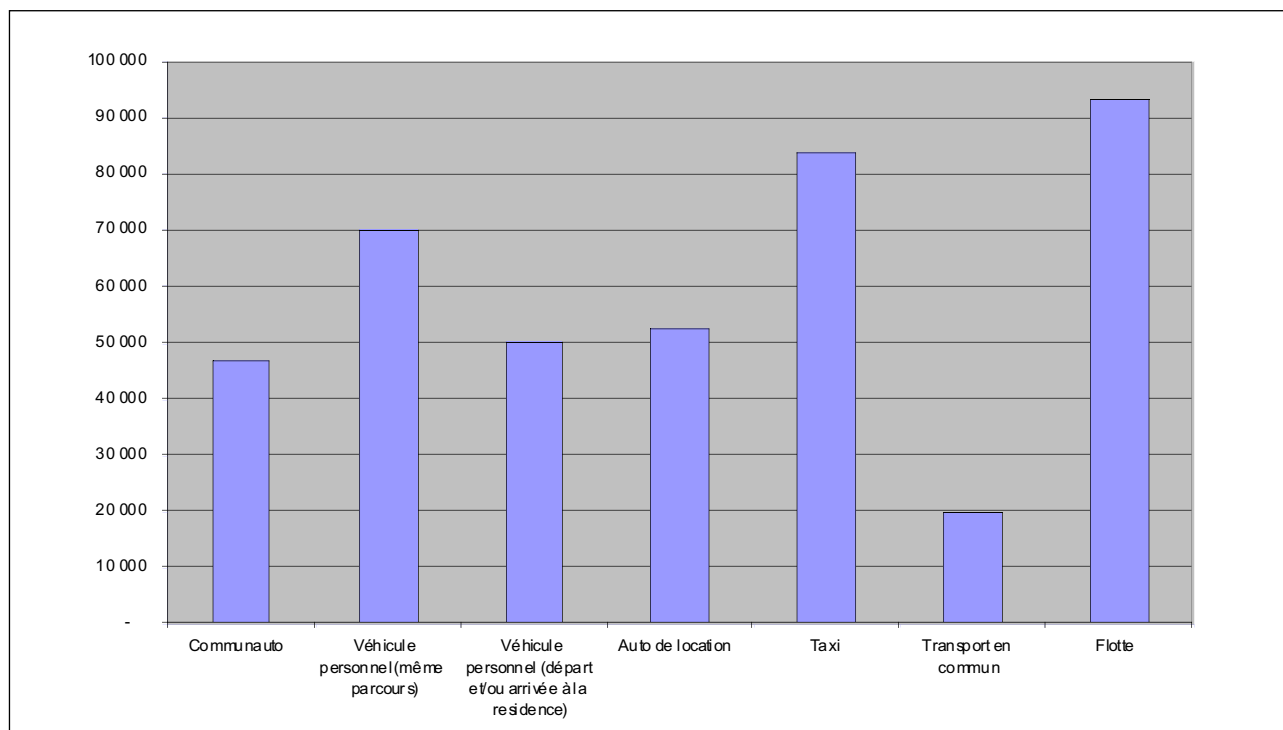


Tableau 8

ÉMISSIONS ÉQUIVALENTS DE CO₂ (grammes)

	Communauto	Véhicule personnel (même parcours)	Véhicule personnel (départ et/ou arrivée à la résidence)	Auto de location	Taxi	Transport en commun	Flotte
Trajet 1	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 2	10 425	14 400	8 992	11 603	18 237	4 082	22 193
Trajet 3	5 241	8 640	8 640	5 735	8 517	2 082	9 297
Trajet 4	42 508	55 552	44 096	48 018	n.d.	20 480	87 748
Trajet 5	12 441	16 640	16 640	13 885			24 297
Trajet 6	17 884	28 192	19 776	20 145	32 878	8 369	36 448
Trajet 7	9 417	13 280	7 360	10 462	16 347	4 082	17 997
Trajet 8	26 380	37 632	29 216	29 762	n.d.	n.d.	54 148
Trajet 9	4 073	5 632	5 632	4 510	7 781	1 346	7 661
Trajet 10	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 11	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 12	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 13	—	—	—	—	—	—	—
Trajet 14	19 209	24 160	24 160	21 546	—	—	38 397

Comme on peut le constater dans les tableaux qui précèdent, après le transport en commun, ce sont les véhicules libre-service de *Communauto* qui se sont révélés les plus économes en termes d'émissions totales. Seuls certains des déplacements qui auraient pu être plus courts si la résidence de l'employé en avait constitué les points de départ et d'arrivée ont produit des valeurs légèrement inférieures d'émissions (trajets # 2 et # 7).



6. Conclusion

Au cours des trois premiers mois de leur utilisation, l'offre des véhicules libre-service de *Communauto* s'est révélée être en mesure de compléter efficacement celle des autres moyens de transport déjà accessibles aux employés d'Environnement Canada (EC) et de l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC) pour la réalisation de leurs déplacements d'affaires.

Malgré une utilisation qui reste encore à être optimisée, l'auto-partage a constitué, dans l'ensemble des cas considérés, une solution à la fois économique et plus écologique et ce, même dans les cas où d'autres véhicules individuels auraient pu être utilisés pour effectuer les mêmes déplacements.

Et encore, les coûts mesurés de ce service (par km) pourraient diminuer facilement et de manière très significative...

- si la prolongation du projet permettait d'en mieux amortir les coûts fixes qui sont en bonne partie non récurrents;
- si le nombre de conducteurs autorisés qui utilisent les voitures était effectivement de 10 personnes au lieu des 4 actuels; et ce, quitte à remplacer les conducteurs qui ne prévoient pas utiliser ce service par d'autres qui en ferait un meilleur usage;
- si les réservations qui se révèlent finalement inutiles étaient annulées à temps; d'autant plus que le règlement de *Communauto* est relativement souple à cet égard.

Ceci sans compter que l'utilisation de ce service se doit d'être considéré dans une optique de complémentarité modale ce qui devrait, en pratique, contribuer à une utilisation optimale de l'ensemble des modes alternatifs (d'un point de vue coût et environnemental). Ceux-ci ne doivent nullement être mutuellement exclusifs.

Par ailleurs, d'un point de vue environnemental, de multiples avantages autres que ceux mesurés ici peuvent être associés à l'utilisation de ce service.

Rappelons, par exemple, qu'un véhicule libre-service permet de se substituer à Montréal, en moyenne, à 6 véhicules en propriété. Cela se traduit par une réduction importante de la motorisation de la population et des besoins en espaces de stationnement qui en découlent. Ces bénéfices peuvent également être ressentis dans le contexte des déplacements d'affaires. Surtout si cette option permet, à terme, de réduire les besoins dans le nombre de véhicules corporatifs possédés en propre.

De plus, l'accessibilité à ce service pour les besoins du travail peut inciter les employés à laisser leurs véhicules personnels à la maison ce qui est susceptible d'en amener un nombre significatif à utiliser le transport en commun, à la place, pour se rendre au travail.

Le fait de devoir planifier davantage ses déplacements lorsqu'on prévoit les effectuer avec les véhicules libre-service peut constituer pour quelques-uns une certaine irritation. Cependant, le revers de cette contrainte (qui peut s'avérer des plus relatives avec l'habitude) peut entraîner un rationnement volontaire de l'usage de ce mode et encourager la prise en compte des autres modes parfois tout aussi efficaces pour certains déplacements et qui ne l'auraient même pas été si l'employé avait disposé de sa voiture personnelle à proximité ou si des véhicules corporatifs étaient mis à sa disposition à volonté.



Soulignons, de plus, que la réaction générale des usagers du service, dans le cadre du projet pilote, s'est avérée des plus positives. Par ailleurs, des commentaires ont été recueillis par le gestionnaire du projet à Environnement Canada. On signale, entre autres, les avantages suivants :

- les nombreux stationnements où l'on peut emprunter un véhicule de *Communauto*;
- la possibilité de faire une partie du déplacement en train ou en autocar interurbain et de poursuivre le trajet à l'aide du service offert par *Communauto* à destination (ceci est possible à Montréal, Québec, Ste-Foy, Gatineau, Longueuil et Sherbrooke).



7. Addendum

Après la rédaction du présent rapport, l'utilisation des véhicules de *Communauto* par Environnement Canada (EC) et l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC) s'est poursuivie. Par souci de fournir une information la plus complète possible, les données récoltées du premier au 30 avril ont été traitées et présentées dans le tableau 9.

À la lumière de ces nouvelles données, les éléments suivants sont à souligner :

- 13 trajets (dont 3 annulés) ont été enregistrés en avril, soit presque le même nombre de trajets qu'au cours des 3 mois précédents;
- plus de 960 km ont été parcourus au cours de ces nouveaux déplacements, soit plus que le nombre total de km roulés durant la période couverte par le projet pilote (du 1^{er} janvier au 31 mars);
- 2 autres conducteurs « autorisés » préalablement inscrits au service ont commencé à utiliser les voitures;
- les km moyens roulés par conducteur, pour avril, se sont maintenus aux alentours de 80 km par mois (240 km par 3 mois).

Avec 6 conducteurs actifs et en ajoutant au tableau les données d'avril à celles du projet pilote, le poids des coûts fixes, sur la facture totale, est passé de 0,13 \$/km à 0,09 \$/km (taxes incluses).

En tenant compte de cette réduction du coût fixe et du coût d'utilisation moyenne de tous les trajets enregistrés jusqu'à la fin avril, le coût moyen au kilomètre, pour l'utilisation des véhicules libre-service, est passé de 0,44 \$/km à 0,38 \$/km (taxes incluses).

Tableau 9									
TRAJETS D'AVRIL 2005									
Trajet	# de mem.	Date début	Heure début	Date fin	Heure fin	Statut	Km parcourus	Heures	Prix avant taxes
Trajet 15	ASFC	04-04-05	08:00	04-04-05	20:00	Active	45	12	27,25 \$
Trajet 16	ASFC	14-04-05	08:00	14-04-05	18:00	Active	67	10	20,10 \$
Trajet 17	ASFC	21-04-05	07:00	21-04-05	16:00	Active	n. d.	9	n. d.
Trajet 18	ASFC	12-04-05	17:00	15-04-05	20:00	Annulée	—	—	1,00 \$
Trajet 19	ASFC	21-04-05	08:30	21-04-05	18:30	Annulée	—	—	—
Trajet 20	ASFC	07-04-05	09:30	07-04-05	15:30	Active	65	6	18,75 \$
Trajet 21	EC	28-04-05	10:00	29-04-05	10:00	Active	470	24	78,10 \$
Trajet 22	EC	12-04-05	15:00	12-04-05	18:30	Active	22	3,5	9,05 \$
Trajet 23	EC	04-04-05	08:30	04-04-05	16:00	Active	163	7,5	39,95 \$
Trajet 24	ASFC	11-04-05	12:00	11-04-05	12:00	Annulée	—	—	—
Trajet 25	ASFC	14-04-05	07:30	14-04-05	16:00	Active	34	8,5	12,00 \$
Trajet 26	ASFC	19-04-05	08:30	19-04-05	15:30	Active	56	7	16,80 \$
Trajet 27	ASFC	21-04-05	07:30	21-04-05	16:00	Active	38	8,5	12,00 \$



8. Recommandations

Comme le droit d'adhésion remboursable (2 comptes, donc 2 dépôts de 500 \$ chacun) et une partie des frais annuels ont déjà été payés dans le cadre du projet pilote, nous recommandons la poursuite de l'abonnement corporatif d'EC et de l'ASFC. Le coût réel associé au droit d'adhésion est associé aux intérêts perdus en fonction d'un taux d'intérêt fixé à 2,75 %, soit un coût annuel de 27,50 \$ pour les deux comptes. Ce montant est ensuite amorti en tenant compte du nombre de sorties annuelles anticipées soit environ 50 par année.

L'inscription d'un conducteur est établie à 50 \$. À l'aide des données disponibles, il a été estimé que la moyenne des voyages de courte distance par employé (Montréal seulement) s'établit à 4,5 par année. Les frais d'inscription sont donc amortis en fonction du nombre moyen de voyages de courte durée effectués par employé. Nous suggérons donc de stimuler l'inscription de nouveaux conducteurs pour les deux comptes corporatifs.

À la lumière des résultats obtenus, l'utilisation des services de *Communauto* pour le déplacement des employés fédéraux semble être un créneau intéressant. De plus, l'utilisation de *Communauto* est l'option la plus rentable pour les déplacements aller-retour pour des destinations se situant entre 35 et 130 kilomètres du centre-ville de Montréal.



Annexe 1

CONTRAT D'ABONNEMENT · ANNEXE 1



Tarification et inscription à un forfait

Formulaire mis à jour le 24 novembre 2004

1. Tarification selon le temps

L'Abonné reconnaît avoir lu les présentes et accepte de payer les tarifs de *Communauto* (taxes en sus) selon le temps (quelque soit le forfait choisi), soit:

	PÉRIODE HORS-POINTE (mardi à jeudi)	PÉRIODE DE POINTE (vendredi à lundi)
Tarif à l'heure	1,50 \$	2,00 \$
Tarif à la journée	15,00 \$	20,00 \$

2. Cotisation annuelle et tarification kilométrique selon le forfait choisi

De plus, l'Abonné accepte de payer la cotisation annuelle (non remboursable) du forfait _____ et le tarif kilométrique correspondant, tel que décrit et aux conditions énoncées ci-dessous (taxes en sus):

	COTISATION ANNUELLE		TARIF KILOMÉTRIQUE	
	abonnement individuel	abonnement corporatif *	premiers 100 km du trajet	km additionnels
Forfait A	350 \$	200 \$	15 ¢	15 ¢
Forfait B	140 \$	100 \$	22 ¢	15 ¢
Forfait C	35 \$	35 \$	28 ¢	18 ¢

* minimum 2 comptes

- l'assurance et l'essence sont incluses dans ces prix;
- pour un Abonné-conjoint, la cotisation annuelle des forfaits A et B ou C est de 35 \$ (taxes en sus), qui s'ajoutent à celle de l'Abonné;
- l'Abonné doit payer chaque année la cotisation annuelle pour avoir droit au tarif kilométrique correspondant;
- ces tarifs sont valables pour les véhicules de catégorie sous-compacte; *Communauto* se réserve le droit d'ajouter une surprime pour l'utilisation de véhicules de catégories supérieures.

3. Durée et échéance du forfait choisi

Tous les forfaits sont offerts sur une base annuelle. Les tarifs en vigueur pour le forfait choisi ci-dessus par l'Abonné sont garantis par *Communauto* jusqu'à la date d'échéance du forfait. Si un abonné conjoint ou un compte corporatif est ajouté en cours d'année à un dossier existant, la date d'expiration du forfait doit être la même que celle figurant sur le contrat de l'abonné répondant ou de la fiche d'entreprise auquel il se rattache. Le montant à facturer est alors calculé au prorata.

4. Changement de forfait avant échéance

En tout temps, il est possible pour un Abonné de passer du forfait C au forfait B, et du forfait B au forfait A. L'inverse n'est pas autorisé. Le nouveau forfait doit être contracté pour une période d'un an à compter de la date du changement de forfait. Les mois non utilisés du forfait initial de l'Abonné sont crédités pour le paiement du nouveau forfait.

5. Frais de réservation

L'Abonné accepte de payer des frais de réservation de 50 ¢ (cinquante cents) pour chaque appel lié à la réservation ou à la modification d'une réservation d'un véhicule si cet appel est effectué entre 8 h 30 et 17 h du lundi au vendredi et entre 9 h et 16 h les samedi et dimanche. Les appels effectués en dehors de ces heures sont facturés à 1 \$ chacun. Ces frais sont éliminés lorsque l'Abonné effectue lui-même sa transaction à l'aide de notre module de réservation par internet, *Réservauto*.

6. Formule «Inter-réseau»

L'Abonné reconnaît et accepte, le cas échéant, de payer les tarifs de la formule «Inter-Réseau» de *Communauto*, aux taux en vigueur chez *Communauto*, et aux conditions énoncées au Règlement d'utilisation des véhicules. Les prix et les conditions de la formule «Inter-réseau» sont sujets à changement sans préavis.

7. Clause d'indexation et suppléments

Sauf la garantie d'un an des tarifs du forfait choisi par l'Abonné, tel qu'énoncé à l'article 3 de la présente annexe 1, *Communauto* se réserve le droit de modifier les présents tarifs en tout temps. Un supplément variable, constituant une surprime pour le stationnement, peut s'appliquer dans certaines stations de véhicules.

Déclaration de l'Abonné

Je déclare que j'ai pris connaissance des clauses de la présente annexe au Contrat d'abonnement de *Communauto* et que je les accepte.

Fait à _____

VILLE

DATE

SIGNATURE DE L'ABONNÉ OU
DE SON REPRÉSENTANT (COMPTE CORPORATIF)

N° D'ABONNÉ OU
N° DE COMPTE CORPORATIF



Annexe 2

Les tarifs Inter-réseau

Pour les trajets longue distance, *Communauto* offre à ses usagers des tarifs forfaitaires à la journée. C'est ce que nous appelons les tarifs Inter-réseau. Selon la disponibilité, ces tarifs vous sont offerts avec les véhicules de *Communauto* ou vous permettent de louer (par notre intermédiaire) un véhicule équivalent chez un locateur participant. C'est donc à un réseau d'entreprises que cette formule vous donne accès, d'où son appellation.

Parmi les avantages de l'Inter-réseau, soulignons une meilleure disponibilité des véhicules et un accès, à prix réduit, à une gamme plus vaste de modèles que celle qui vous serait offerte sans le concours de ces ententes.

Sauf le tarif « Week-end » (367 km/jour) qui est disponible uniquement chez certains locateurs participants, il est possible d'obtenir ces tarifs avec les véhicules de *Communauto*; ce privilège dépend cependant de la disponibilité des véhicules.

LES TARIFS INTER-RÉSEAU				
<small><i>Communauto</i> se réserve le droit de modifier ces tarifs en tout temps et ce, sans préavis.</small>				
	PRIX	KM INCLUS	KM ADDITIONNEL	AUTRES FRAIS *
Tous les jours	35,50 \$/jour **	300 km/jour	12 ¢/km	8 ¢/km
Week-end (locateurs participants)	35,50 \$/jour **	367 km/jour	11 ¢/km	essence
Semaine (7 jours)	222,00 \$/sem **	2100 km/sem.	12 ¢/km	8 ¢/km
Tarif km illimité (max. 5 jours)	40,00 \$/jour	illimité	—	8 ¢/km

* Essence ou «équivalent prix de l'essence» facturé par *Communauto* pour l'usage de ses véhicules.
** En haute saison (juillet et août) ces prix passent respectivement à 39,95 \$/jour et à 242 \$/sem. Chez les locateurs participants la haute saison inclut notamment la période des Fêtes et débute aux alentours du 24 juin. Les autres conditions restent inchangées.

Le tarif « travail »

Le tarif « travail » est réservé exclusivement à nos abonnés du forfait A. Cette option vous permet d'utiliser un véhicule, en semaine (du lundi au vendredi), pour un montant forfaitaire de 12 \$ par jour (maximum dix heures consécutives, 40 km inclus) ou à raison de 30 ¢/km, si vous roulez plus de 40 km (dans ce dernier cas aucun taux horaire ne vous est facturé). Le tarif « travail » vise, notamment, à rendre notre service accessible aux personnes qui ont occasionnellement besoin d'un véhicule pour travailler ou pour se rendre à leur travail. Les trajets locaux plus longs que 10 heures ou qui restent plus économiques au tarif régulier du forfait A sont facturés à raison de 15 ¢/km, plus le coût pour le temps en vigueur au moment du déplacement.





communout



PAYEZ ICI P stationnement de Montréal

