

COMMUNAUTO INC.

**POTENTIEL DE L'AUTO-PARTAGE DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE
DE GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT**

**FORUM DE L'AQTR
GAZ À EFFET DE SERRE: TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT
KYOTO: UNE OPPORTUNITÉ D'AFFAIRE ?**

MONTRÉAL, LE LUNDI 7 FÉVRIER 2000

L'un des objectifs de l'auto-partage est d'inclure l'automobile dans la chaîne des transports publics.

INTRODUCTION

Depuis sa fondation, en 1994, CommunAuto fait figure de pionnière en Amérique du Nord, en tant que gestionnaire du plus ancien et du plus important service de partage de véhicules à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Plus que jamais, l'entreprise se définit, aujourd'hui, comme une entreprise à vocation urbanistique, sociale et environnementale. Son unique objectif, depuis sa mise sur pied, a été d'offrir une alternative à l'achat d'un véhicule aux personnes habitant en milieu urbain. CommunAuto leur offre, à la place, l'auto-partage : un concept novateur de mobilité qui permet l'accès à une flotte de véhicules disponibles sur demande, 24 heures sur 24, sans qu'il soit nécessaire, pour cela, de s'encombrer de la possession d'un véhicule personnel.

L'auto-partage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants. Partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privé. La voiture partagée, ou libre-service, vise à inclure l'automobile dans la chaîne des transports publics. L'objectif est de créer des liens entre les services existants, de manière à augmenter l'avantage comparatif de ceux-ci face à l'achat d'un véhicule. On parle souvent, en Europe, de "mobilité combinée" pour désigner cette nouvelle approche.

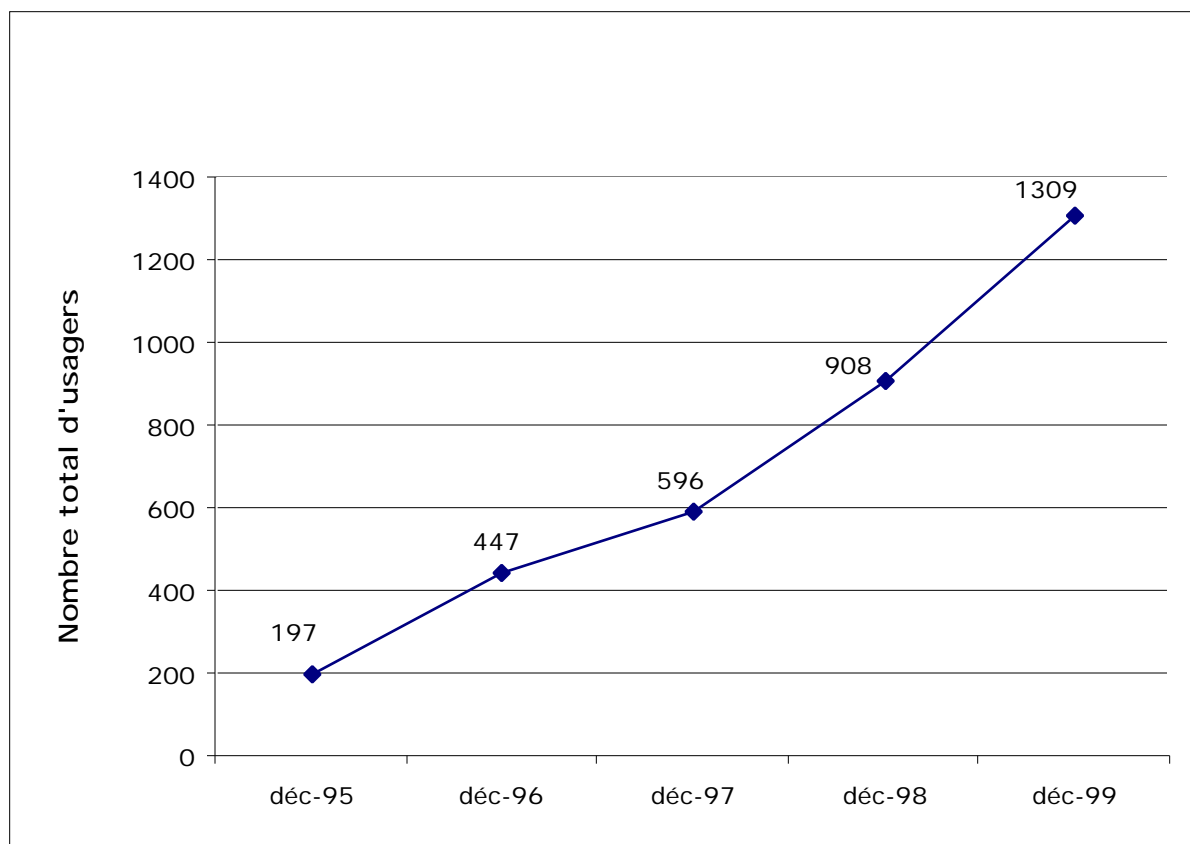
Les données disponibles sur le sujet démontrent hors de tout doute que l'auto-partage contribue efficacement aujourd'hui, et de manière non coercitive :

- **à diminuer le taux de motorisation de ses usagers;**
- **à diminuer la fréquence des déplacements en automobile;**
- **à favoriser l'utilisation du transport en commun et, incidemment;**
- **à freiner la demande en espaces de stationnement.**

Tous ces effets ont pour résultat de réduire, de manière importante, la consommation énergétique des usagers de ces services.

L'importance des retombées de l'auto-partage est de mieux en mieux connue en Europe. Pour de nombreux intervenants cette formule est ainsi devenue, en puissance, l'une des mesures les plus efficaces que l'on puisse imaginer pour rendre durable la mobilité. Les données qui suivent visent à fournir un bref aperçu de ce potentiel. Il est à noter que les données relatives à Communauto proviennent d'un sondage réalisé auprès des usagers du service au printemps 1998. Seule une fraction des informations recueillies au cours de cette étude ont été reproduites ici.

Figure 1 : Croissance du nombre d'utilisateurs (Montréal et Québec)



*Aucun mode, prit isolément,
n'est capable de rivaliser avec
l'automobile privé !*

PARTIE 1

Impact de CommunAuto sur le taux de motorisation de ses usagers

Résultats tirés du sondage réalisé en 1998 auprès des abonnés de CommunAuto à Montréal et à Québec
Taux de réponse pour les deux villes : 70 %

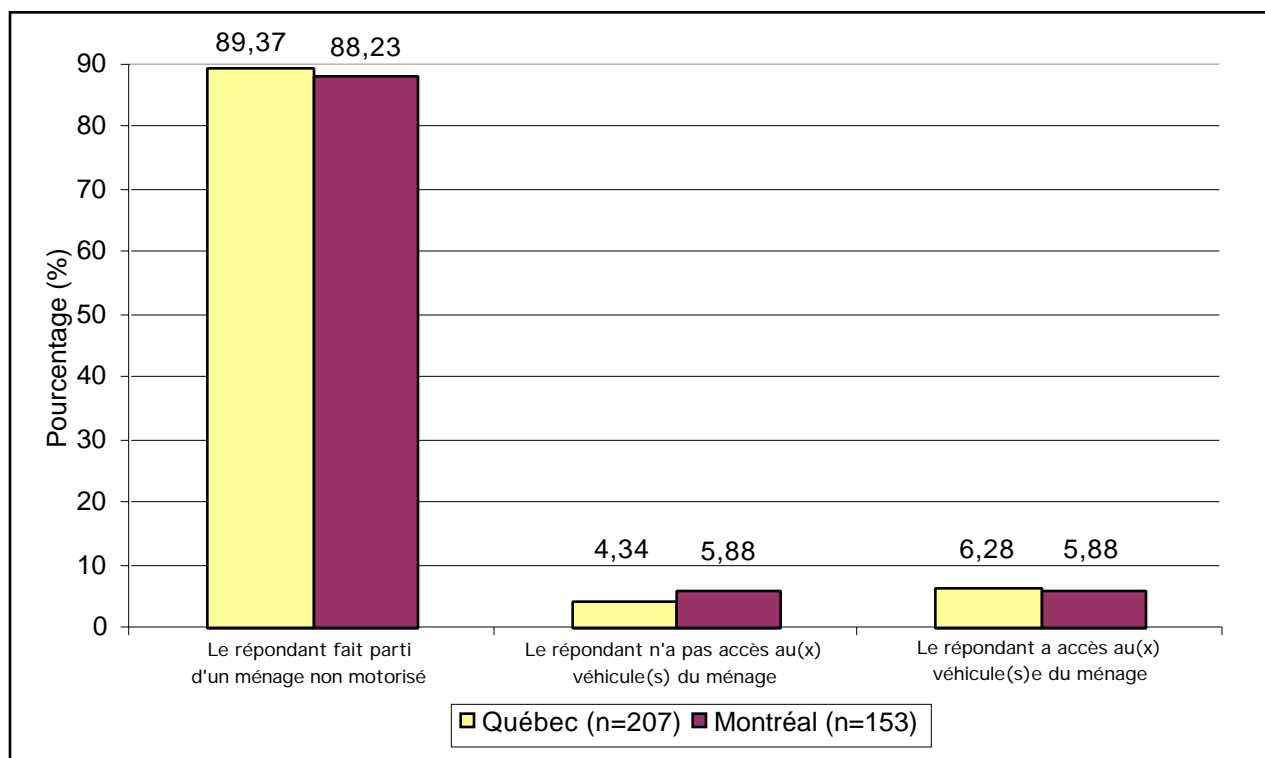
1.1 TAUX DE MOTORISATION PASSÉ ET PRÉSENT DES USAGERS DU SERVICE

La majorité des abonnés de CommunAuto fait parti d'un ménage possédant ou ayant déjà possédé un véhicule : 63 % et 52 %, respectivement, pour les abonnés de Québec et de Montréal (tableau 1).

Tableau 1 : Est-ce que votre ménage possède ou a déjà possédé un véhicule automobile?

	Oui	Non
Québec (n=208)	62,5%	37,5%
Montréal (n=153)	52,28%	47,71%

Figure 2 : Accès à un véhicule au sein du ménage

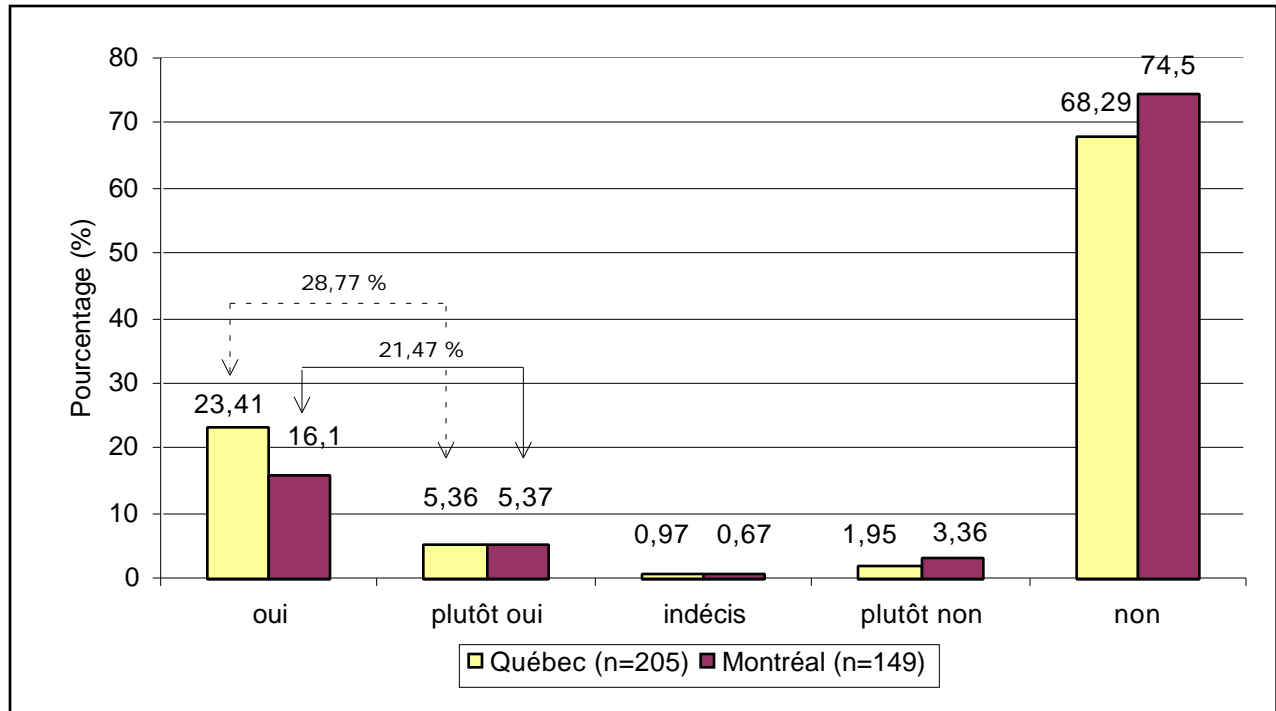


En 1998, cependant, 89,4 % des répondants de Québec et 88,2 % des répondants de Montréal (tous des abonnés de CommunAuto) appartenaient à des ménages non motorisés (figure 2). Si on ajoute à ces totaux, les répondants n'ayant pas accès au(x) véhicule(s) du ménage, on constate que 94 % des usagers des deux villes n'avaient plus accès, au moment de la consultation, à un véhicule au sein de leur ménage.

Mais quel est l'impact de l'auto-partage, au Québec, sur l'évolution du taux de motorisation de ses usagers ? C'est à cette question que nous avons tenté de répondre avec la série de question qui suit.

1.2 IMPACT DU SERVICE SUR LE TAUX DE MOTORISATION DE SES USAGERS

Figure 3 : Est-ce que votre adhésion à CommunAuto a amené votre ménage à se départir d'un véhicule ?

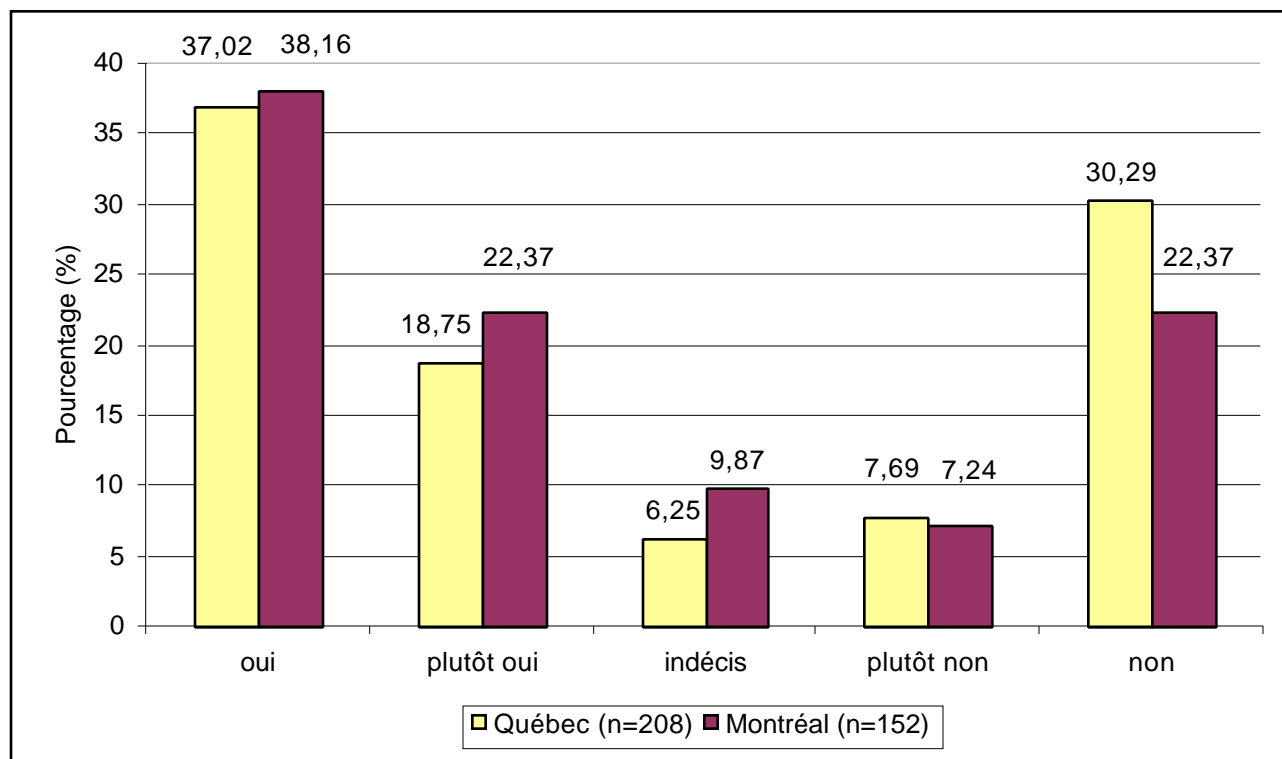


Les décisions des ménages en terme de mobilité sont souvent la résultante d'un ensemble de considérations. Comme il était probable, dans bien des cas, que l'existence du service ne puisse être l'unique raison amenant un ménage à se départir d'un véhicule, la prudence nous a amené à offrir aux répondants un gradient de réponses plus large que "oui" ou "non".

Cette approche a été utilisée à plusieurs reprises dans la construction du questionnaire afin d'obtenir, sans complication, des résultats plus nuancés. Le fait de procéder autrement aurait pu nous amener à sous estimer l'impact réel du service ou des différentes mesures que nous souhaitions soumettre à l'appréciation de nos usagers.

Ainsi, 28,77 % des répondants de Québec et 21,47 % des répondants de Montréal ont répondu "oui" ou plutôt oui" à la présente question (figure 3). Compte-tenu de la note méthodologique qui précède, on peut ainsi interpréter les résultats obtenus en affirmant que les personnes qui ont répondu "oui" à cette question sont celles qui ont jugé que l'existence du service a joué un rôle déterminant dans leur prise de décision. Les personnes qui ont répondu "plutôt oui" sont celles qui pourraient motiver leur décision par plusieurs éléments, dont l'existence du service. La même logique s'applique pour les "indécis" ou les personnes qui ont répondu "plutôt non". Dans ces cas, il est probable que l'existence du service ait été un facteur pris en considération (sinon ces personnes auraient répondu carrément "non" à la question). Ce facteur ne comptait pas, cependant, parmi les facteurs les plus déterminants pour expliquer la décision finalement retenue.

Figure 4. Est-ce que votre adhésion à CommunAuto a amené votre ménage à renoncer à l'achat d'un véhicule ?



C'est une chose que de quantifier l'impact du service en terme de réduction du nombre de véhicules déjà en circulation, c'en est une autre que d'évaluer l'impact plus global de celui-ci sur l'évolution du taux de motorisation d'une population. Le taux de motorisation est, en effet, une variable en constante évolution. C'est pourquoi nous avons cherché à évaluer ce qu'aurait été, vraisemblablement, le taux de motorisation des ménages membres de CommunAuto en absence du service, compte-tenu des intentions manifestées des répondants ? Pour ce faire, nous avons demandé aux répondants si leur adhésion à CommunAuto avait amené leur ménage à renoncer à l'achat d'un véhicule. Les résultats à cette question sont particulièrement éloquentes. Si on additionne, encore une fois, les "oui" et les "plutôt oui", on obtient les résultats suivants : à Québec et à Montréal, respectivement, 55,77 % et 60,53 % des répondants déclarent que leur ménage a effectivement renoncé à l'achat d'un véhicule suite à leur adhésion à CommunAuto.

1.3 IMPACT NET DU SERVICE SUR LA DEMANDE POUR DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Si on tient compte des chevauchements entre les répondants affirmant que leur ménage s'est départi d'un véhicule, à la suite de leur adhésion au service, et ceux qui ont affirmé que cette décision les avait plutôt amené à renoncer à l'achat d'un véhicule, on obtient que :

261 répondants sur 360, soit 61,4 %

des répondants (résultats combinés de Québec et Montréal) ont affirmé que le service avait amené leur ménage à se départir d'un véhicule ou à renoncer à une acquisition (les "oui" et "plutôt oui" ont ici été amalgamés).

Si on rapporte ce taux au nombre actuel d'abonnés de CommunAuto (soit près de 1400), tout en tenant compte du nombre de véhicules mis sur la route par la compagnie (85 au total), on obtient :

61,4 % X 1400 abonnés - 85 véhicules = 774,6 véhicules

L'impact de CommunAuto, aujourd'hui, serait donc une réduction nette de 775 véhicules qui auraient autrement circulé en plus dans les rues de Montréal et de Québec.

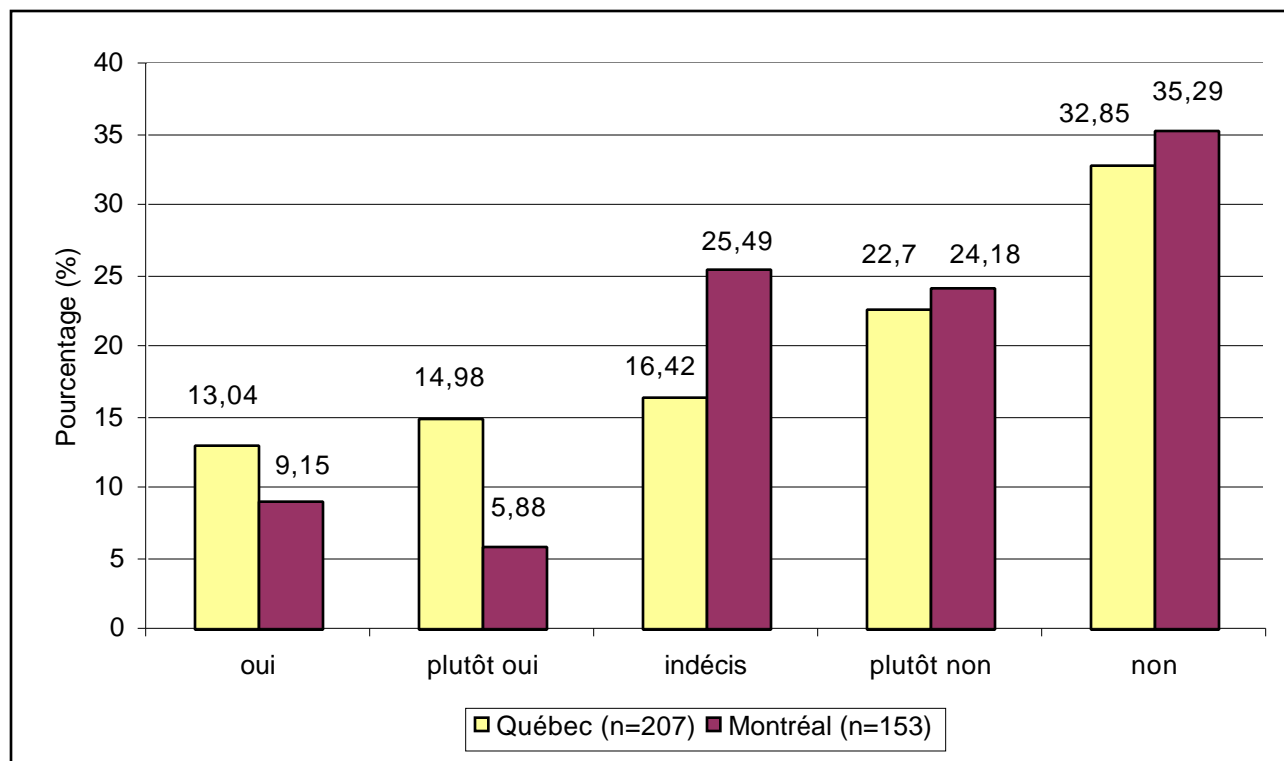
On peut donc parler, grosso-modo, d'un impact de l'auto-partage, au Québec, de l'ordre de 50 % en terme d'influence sur l'évolution du taux de motorisation de ses usagers.

Mentionnons, à titre de comparaison, qu'une étude similaire réalisée à San-Francisco, en 1985, auprès des usagers du projet STAR (Short Term Auto Rental Service), a permis de mesurer une diminution globale de 15,4 % du taux de motorisation de ceux-ci après un an d'opération. Ainsi 8,9 % des ménages membres du service étaient passés de deux à un véhicule, alors que 9,0 % déclaraient avoir disposé de leur unique véhicule (Walb et Loudon, 1986).

On ne s'est pas intéressé, dans cette étude, à évaluer l'impact du projet STAR sur l'évolution du taux de motorisation à laquelle on aurait pu s'attendre en absence du service. On ne sait donc pas combien de ménages ont renoncé à l'achat d'un véhicule à la suite de leur adhésion à celui-ci.

Une autre étude réalisée en 1992 à Berlin, en Allemagne, auprès des usagers de Stattauto, démontre que 13% des ménages des adhérents au service se sont départis d'un véhicule en s'y inscrivant, alors que 54% de ceux-ci ont renoncé à l'achat d'un véhicule (Petersen, 1993). Selon Shaheen (1999), qui cite trois autres études réalisées entre 1990 et 1994, la moyenne, en Europe, serait plutôt de 30 % d'adhérents qui se départiraient d'un véhicule en s'inscrivant à ce type de service. La diversité des questions formulées explique en parti ces écarts et rend difficile les comparaisons entre les enquêtes. Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui indéniable, à la lumière de ces résultats, que l'auto-partage joue un rôle significatif dans la réduction du taux de motorisation de ses adhérents, et ce, autant en Europe qu'en Amérique. Mais qu'en est-il de la persistance de ces résultats ?

Figure 5 : Est-ce que votre ménage envisage faire l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir?



À cette question, 55,55 % des répondants de Québec et 59,47 % des répondants de Montréal ont répondu "non" ou "plutôt non". Compte-tenu du caractère général de la question posée (aucun horizon temporel n'y était précisé), on peut conclure qu'une fraction importante des usagers du service s'accommode très bien du mode de vie qu'ils ont adopté.

Si on tient compte du nombre relativement élevé d'indécis, ces données sont également cohérentes avec les données d'opération recueillies à ce jour par CommunAuto, au sujet de la fidélité de la clientèle du service. Les données disponibles sur la question indiquent, en effet, que le taux de désistement, par cohorte, se répartit comme suit. Pour chaque tranche de 100 abonnés :

- 30, quittent le service entre la fin de la 1e et la fin de la 2e année¹;
- 11, entre la fin de la 2e et la fin de la 3e année;
- 4, entre la fin de la 3e et la fin de la 4e année.

À partir de la cinquième année, le taux de désistement annuel passe à moins d'un individu par tranche de 100 abonnés. C'est donc dire que le taux de rétention de CommunAuto se situe aux alentours de 55 %, après cinq ans. Il est à noter que près du tiers (32%) des désistements sont liés à des déménagements dans des secteurs non desservis par le service. L'expansion du territoire de desserte pourrait ainsi contribuer à fidéliser davantage la clientèle. De nombreux autres désistements s'expliquent par l'importance des pôles d'emplois localisés dans des secteurs mal desservis par les transports publics. Rappelons que l'auto-partage n'est pas adaptée pour répondre au besoin de ceux qui dépendent de l'automobile pour se rendre au travail. Plusieurs doivent donc quitter le service et faire l'acquisition d'un véhicule (souvent à contrecœur) lorsque survient un changement dans leur vie professionnelle.

¹ Il est à noter qu'il n'est pas possible, en vertu du contrat d'adhésion de CommunAuto, de quitter le service avant la fin de la première année.

Beaucoup pourrait encore être fait pour fidéliser davantage la clientèle de l'auto-partage. CommunAuto n'exerce aucun contrôle, cependant, sur de nombreux paramètres. Ceux-ci touchent à des volets d'intervention aussi variés que l'aménagement urbain et l'aménagement régional, la conclusion d'ententes stratégiques avec d'autres transporteurs publics, l'obtention d'espaces de stationnement plus nombreux et mieux localisés, etc. C'est pourquoi la Direction de CommunAuto est d'avis, à l'instar de nombreux observateurs étrangers, que l'intégration de l'auto-partage dans un Plan de Déplacements Urbains notamment, parmi d'autres actions complémentaires et coordonnées, serait nécessaire pour assurer la pertinence et maximiser l'efficacité de tels systèmes.

Malgré le sous-financement chronique dont a souffert le service au Québec, depuis son lancement, et l'absence presque totale de support étatique, force est de reconnaître, cependant, que l'auto-partage a de l'avenir ici et que les impacts mesurés aujourd'hui ne constituent que l'ombre de ce que l'on pourrait s'attendre à observer dans l'avenir. Les figures 6 et 7 permettent d'en juger. Les questions qui suivent constituaient des sous-questions à la question présentée à la figure 5. Ces informations complémentaires nous permettent de constater que 66 % des répondants de Québec et 82 % des répondants de Montréal ("oui" et "plutôt oui" combinés) qui envisageaient faire l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir, estimaient qu'ils auraient procédé plus rapidement à l'acquisition d'un véhicule en absence du service (figure 6). En ce qui concerne les répondants qui n'envisageaient pas faire l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir, 66 % des répondants de Québec et 68 % des répondants de Montréal ("oui" et "plutôt oui" combinés) estimaient qu'ils auraient été plus susceptibles de faire une telle acquisition en l'absence du service offert (figure 7). L'auto-partage constitue donc un frein efficace à l'accroissement du taux de motorisation. Il ne fait aucun doute, de plus, qu'une action mieux appuyée permettrait de convaincre de plus en plus d'automobilistes à mettre définitivement de côté leur projet d'acquisition d'un véhicule personnel.

Figure 6 : S'il y a lieu, est-ce qu'en l'absence du service offert vous auriez procédé plus rapidement à l'acquisition d'un véhicule ?

Note : Cette question ne s'adressait qu'aux personnes ayant répondu "oui" ou "plutôt oui" à la question précédente (figure 5).

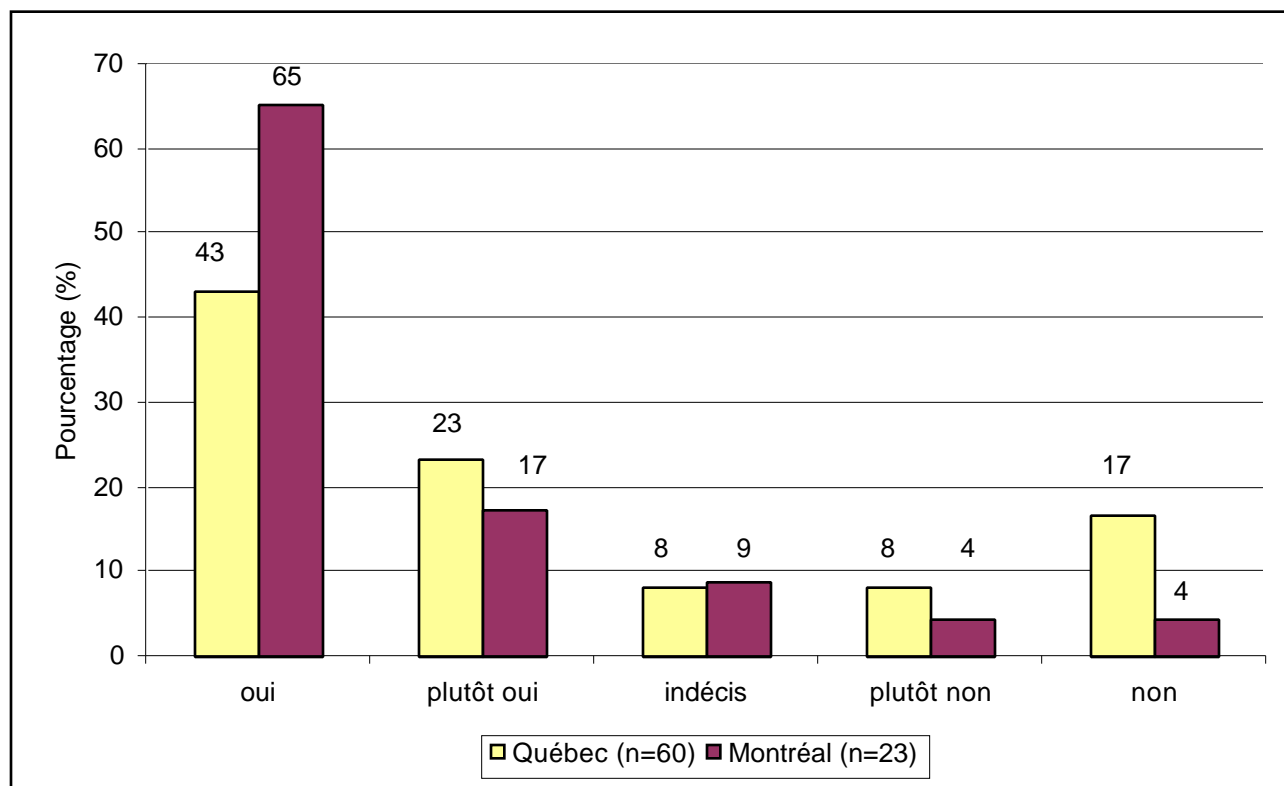
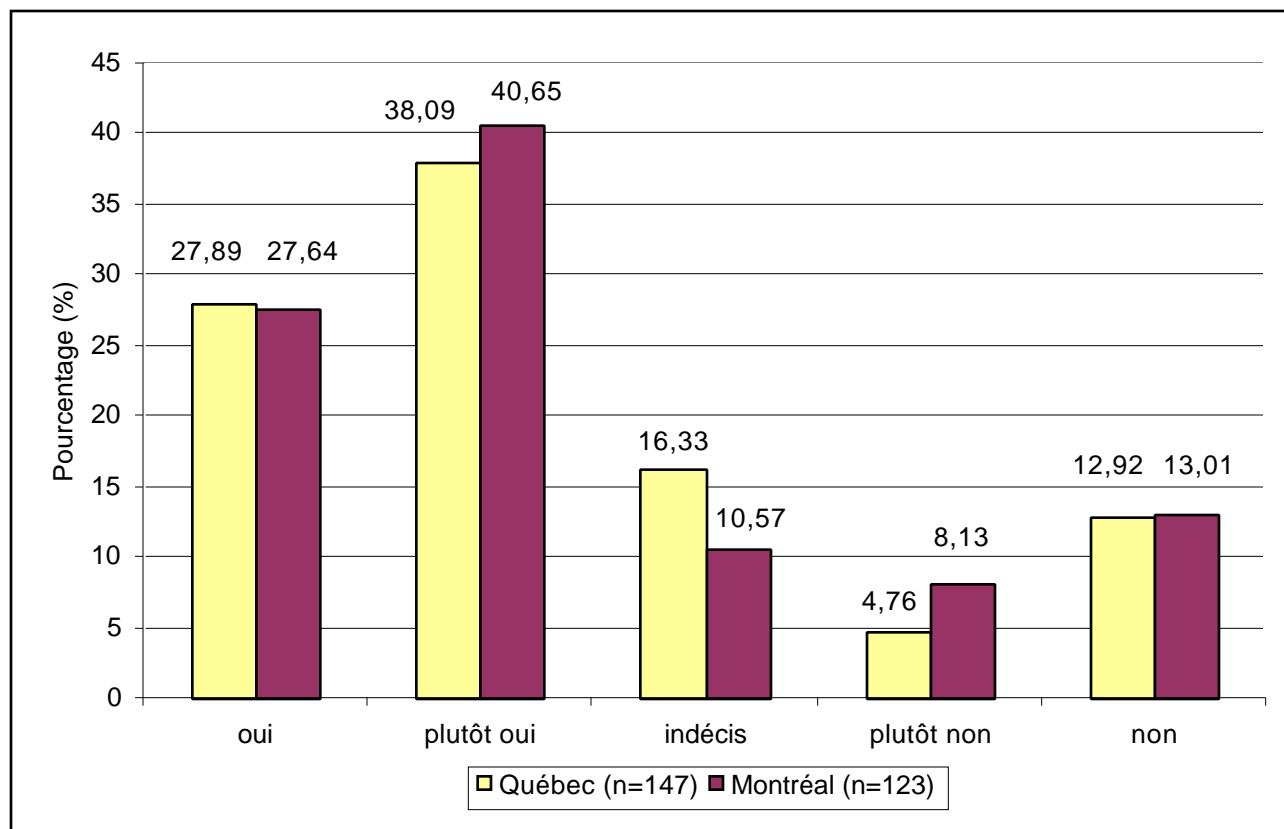


Figure 7 : S'il y a lieu, est-ce qu'en l'absence du service offert vous ou votre ménage seriez plus susceptible de faire l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir ?

Note : Cette question ne s'adressait qu'aux personnes ayant répondu "indécis", "non" ou "plutôt non" à la question présentée à la figure 5.



L'auto-partage élimine l'élément de captivité associé au fait de ne pas avoir d'auto. Ce faisant, la formule diminue la tentation d'acquérir un véhicule personnel et contribue à fidéliser la clientèle commune de tous les modes concurrents à l'automobile.

PARTIE 2

Comportement en déplacement des usagers et profil de la clientèle de CommunAuto

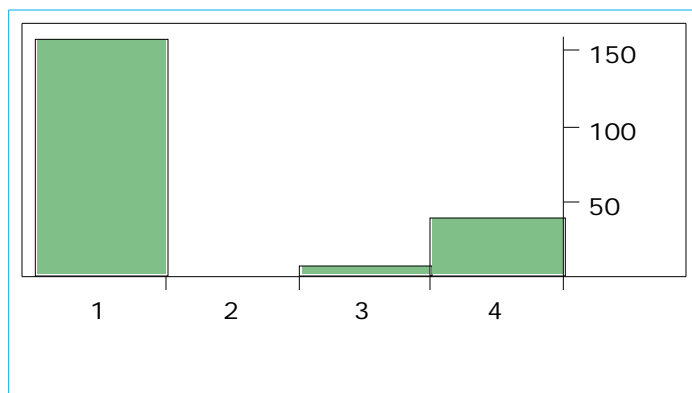
Résultats tirés du sondage réalisé en 1998 auprès des abonnés de CommunAuto à Montréal et à Québec
Taux de réponse pour les deux villes : 70 %

2.1 COMPORTEMENT EN DÉPLACEMENT DES USAGERS DE COMMUNAUTO

Figure 8 : Laquelle de ces affirmations décrit le mieux votre situation ?

Choix de réponses suggérées :

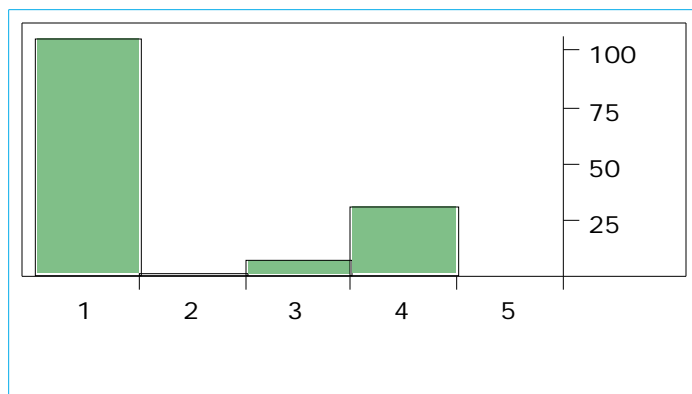
- (1) Je me rends régulièrement au travail ou à mes cours en autobus, en vélo, à pied, ou en covoiturage.
- (2) Je me rends régulièrement au travail ou à mes cours en automobile.
- (3) Un mélange des moyens énoncés en 1 et 2.
- (4) Je n'effectue pas de déplacements répétitifs et réguliers la plupart des jours.



Québec

n = 208

Classes	Nb	Probabilité
1	157	0,75481
2	1	0,00481
3	9	0,04327
4	41	0,19712



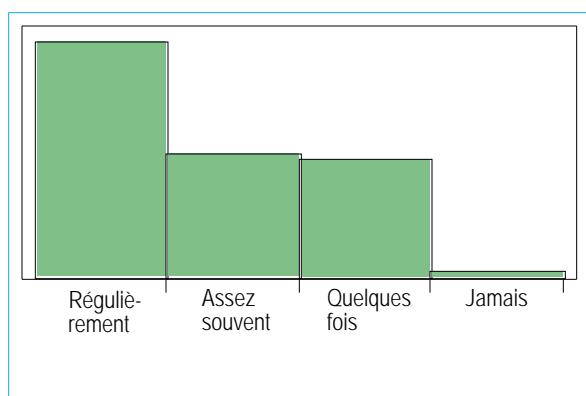
Montréal

n = 150

Classes	Nb	Probabilité
1	105	0,70000
2	3	0,02000
3	9	0,06000
4	32	0,21333
5	1	0,00667

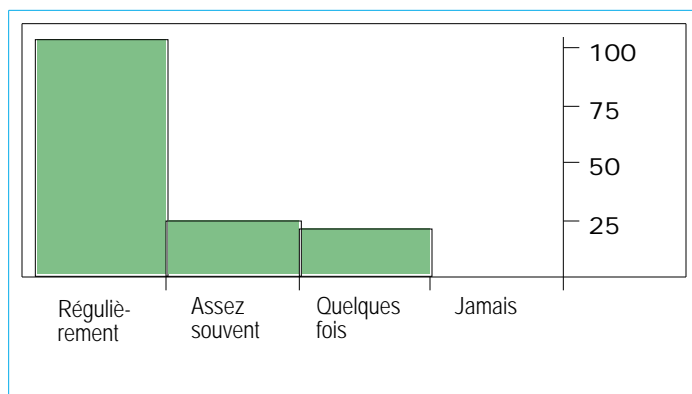
Figure 9 : Sur une base annuelle, à quelle fréquence utilisez-vous, en moyenne, les services de la STCUM (ou de la STCUQ) ?

- (1) _____ régulièrement (plusieurs fois par semaine)
 (2) _____ assez souvent (presque à chaque semaine)
 (3) _____ quelques fois
 (4) _____ jamais



Québec n = 208

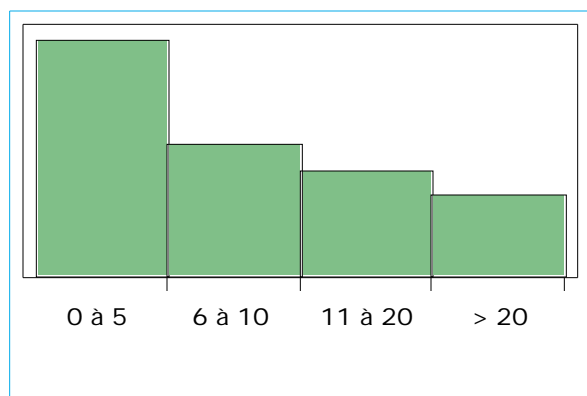
Classes	Nb	Probabilité
Régulièrement	98	0,47343
Assez souvent	53	0,25604
Quelques fois	51	0,24638
Jamais	5	0,02415



Montréal n = 153

Classes	Nb	Probabilité
Régulièrement	104	0,67974
Assez souvent	26	0,16993
Quelques fois	22	0,14379
Jamais	1	0,00654

Figure 10 : Combien de fois, environ, avez-vous utilisé le taxi au cours de la dernière année ?

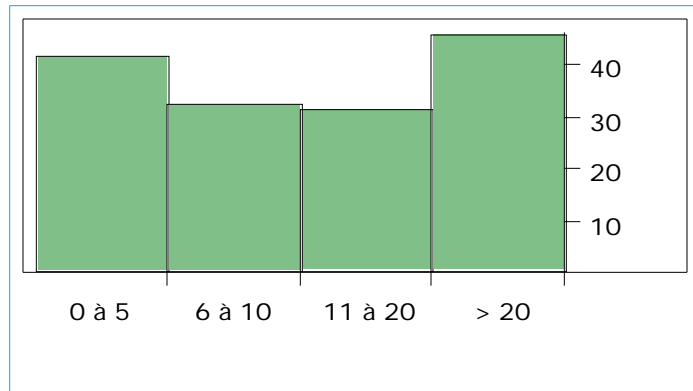


Québec

n = 208

Classes	Nb	Probabilité
0 à 5	87	0,41827
6 à 10	50	0,24038
11 à 20	40	0,19231
> 20	31	0,14904

Moyenne = 16 fois /an



Montréal

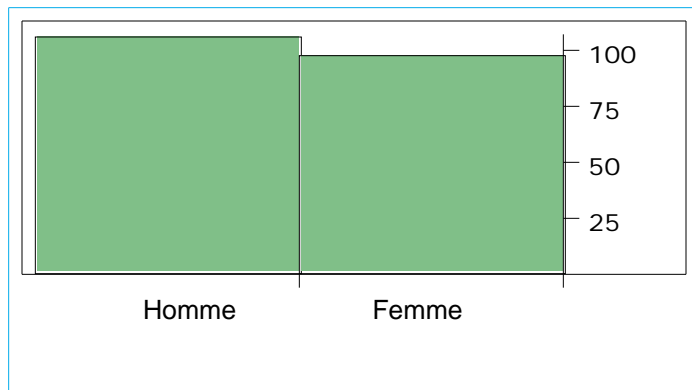
n = 153

Classes	Nb	Probabilité
0 à 5	42	0,27451
6 à 10	33	0,21569
11 à 20	32	0,20915
> 20	46	0,30065

Moyenne = 19,4 fois /an

2.2 PROFIL DE LA CLIENTÈLE DE COMMUNAUTO

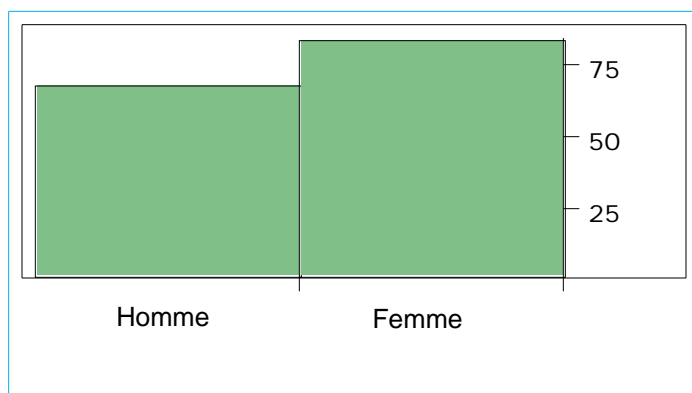
Figure 11 : Sexe



Québec

n = 206

Classes	Nb	Probabilité
Homme	107	0,51942
Femme	99	0,48058

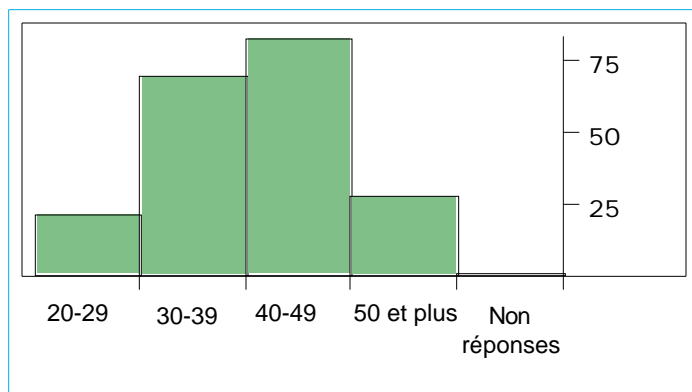


Montréal

n = 153

Classes	Nb	Probabilité
Homme	69	0,45098
Femme	84	0,54902

Figure 12 : Âge

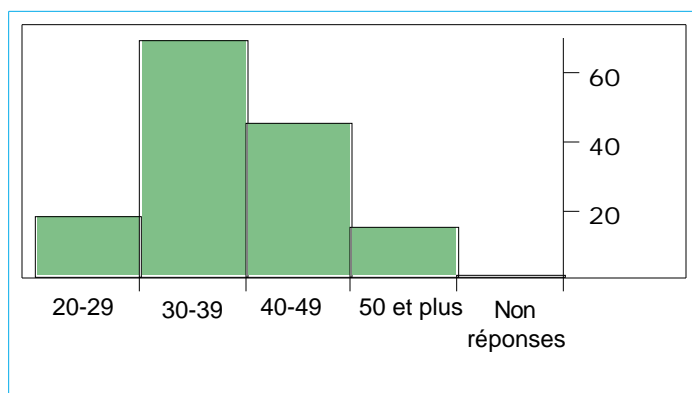


Québec

n = 208

Classes	Nb	Probabilité
20-29	23	0,11058
30-39	71	0,34135
40-49	83	0,39904
50 et plus	29	0,13942
Non réponses	2	0,00962

Moyenne = 40,2 ans



Montréal

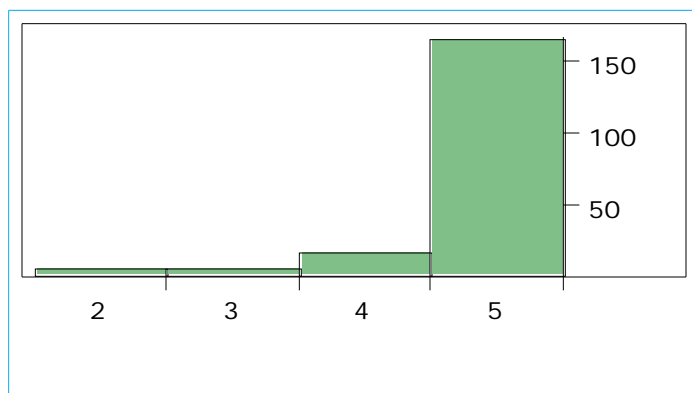
n = 153

Classes	Nb	Probabilité
20-29	19	0,12418
30-39	70	0,45752
40-49	46	0,30065
50 et plus	16	0,10458
Non réponses	2	0,01307

Moyenne = 38,4 ans

Figure 13 : Niveau de scolarité

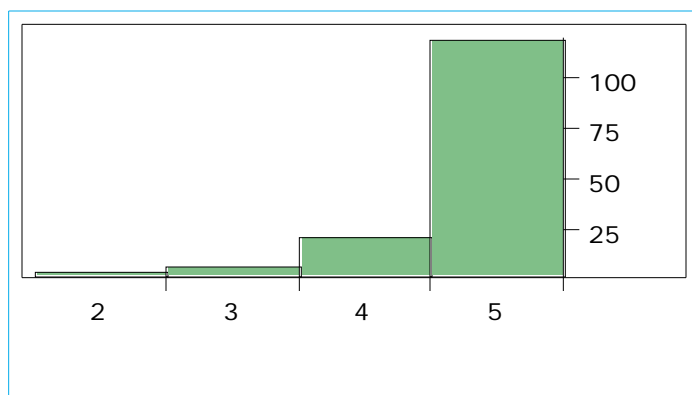
- (1) moins 9e année
- (2) 9e-13e année
- (3) École métier
- (4) Autres études non universitaires
- (5) Études universitaires



Québec

n = 203

Classes	Nb	Probabilité
2	9	0,04433
3	8	0,03941
4	20	0,09852
5	166	0,81773



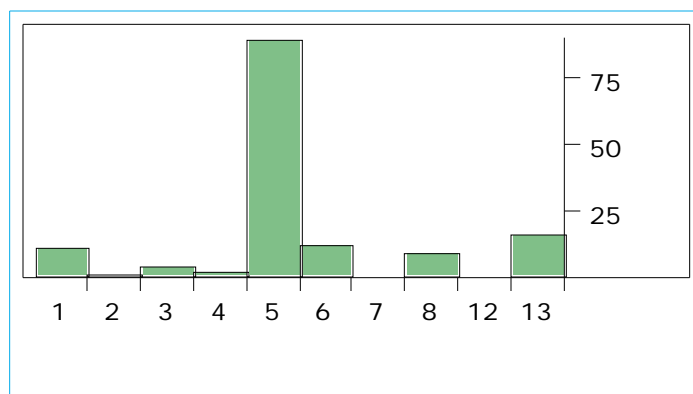
Montréal

n = 152

Classes	Nb	Probabilité
2	4	0,02632
3	7	0,04605
4	22	0,14474
5	119	0,78289

Figure 14: Quelle est votre situation sur le marché du travail ?

- (01) _____ Aux études
 (02) _____ Sans emploi
 (03) _____ Retraité
 (04) _____ Poste de direction ou administration
 (05) _____ Professions libérales (Comprend : Sciences naturelles, génie et mathématiques, Sciences sociales et domaines connexes, Membres du clergé, Enseignants et personnel assimilé, Médecine et santé, Professionnels des domaines artistique et littéraire)
 (06) _____ Travail de bureau
 (07) _____ Ventes
 (08) _____ Services
 (09) _____ Transformation, usinage, fabrication, réparation
 (10) _____ Construction
 (11) _____ Exploitation des transports
 (12) _____ Manutentionnaires et autres ouvriers qualifiés
 (13) _____ Autres emplois



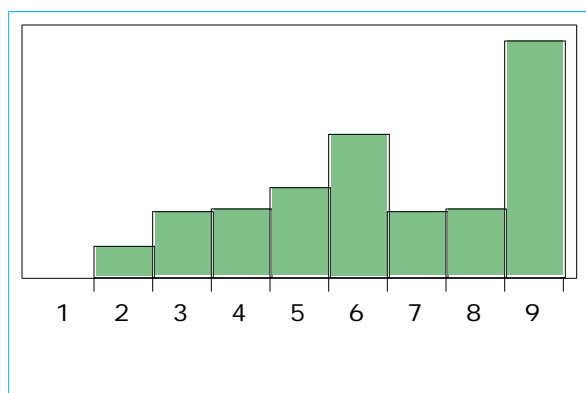
Montréal

n = 153

Classes	Nb	Probabilité
1	12	0,07843
2	2	0,01307
3	5	0,03268
4	3	0,01961
5	89	0,58170
6	13	0,08497
7	1	0,00654
8	10	0,06536
12	1	0,00654
13	17	0,11111

Figure 15 : Revenus : À combien s'élève votre revenu annuel brut avant impôt ?

- (1) _____ moins de 5000\$ (4) _____ 15 000\$ - 19 999\$ (7) _____ 30 000\$ - 34 999\$
 (2) _____ 5000\$ - 9 999\$ (5) _____ 20 000\$ - 24 999\$ (8) _____ 35 000\$ - 39 999\$
 (3) _____ 10 000 \$- 14 999\$ (6) _____ 25 000\$- 29 999\$ (9) _____ 40 000\$ ou plus



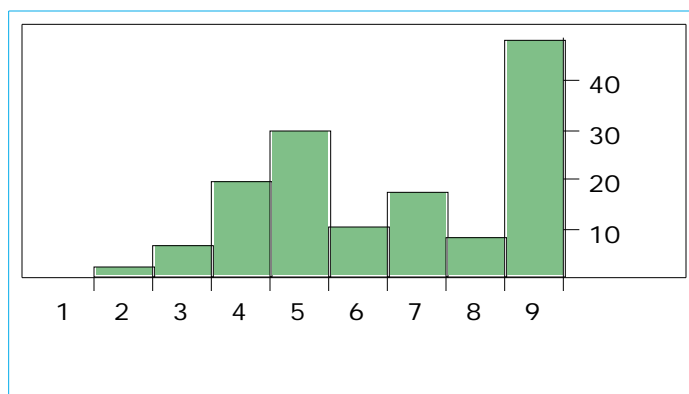
Québec

n = 197

Classes	Nb	Probabilité
1	1	0,00508
2	9	0,04569
3	17	0,08629
4	18	0,09137
5	23	0,11675
6	36	0,18274
7	17	0,08629
8	18	0,09137
9	58	0,29442

47% > 30 000\$/an

Moyenne appr. = 29 500\$



Montréal

n = 147

Classes	Nb	Probabilité
1	1	0,00680
2	3	0,02041
3	7	0,04762
4	20	0,13605
5	30	0,20408
6	11	0,07483
7	18	0,12245
8	9	0,06122
9	48	0,32653

51% > 30 000\$/an

Moyenne appr. = 30 000\$

*Le partage de véhicules fait de l'automobile
un facteur de concentration plutôt qu'un
facteur d'étalement urbain...*

PARTIE 3

Impact du service sur le choix du lieu de résidence de ses usagers

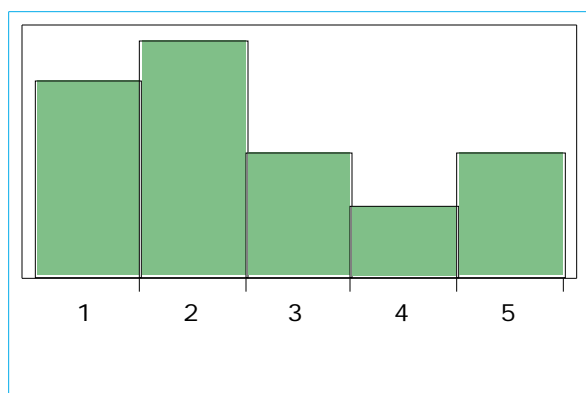
Résultats tirés du sondage réalisé en 1998 auprès des abonnés de CommunAuto à Montréal et à Québec
Taux de réponse pour les deux villes : 70 %

3.1 IMPACT DU SERVICE SUR LE CHOIX DU LIEU DE RÉSIDENCE DE SES USAGERS

Figure 16 : 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 ?

Choix de réponses suggérées :

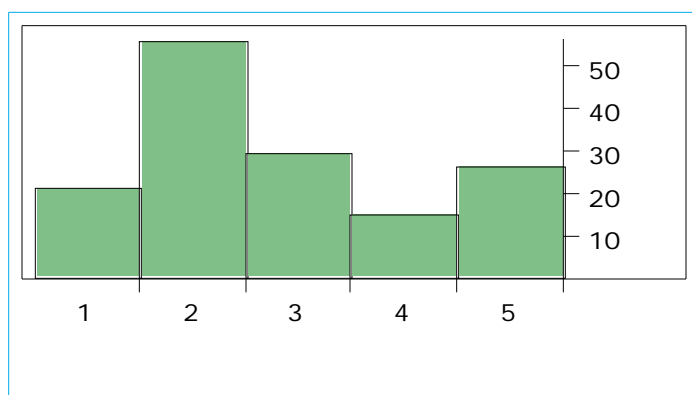
(1)___oui, (2)___plutôt oui, (3)___indécis, (4)___plutôt non, (5)___ non



Québec

n = 204

Classes	Nb	Probabilité
1	53	0,25980
2	63	0,30882
3	34	0,16667
4	20	0,09804
5	34	0,16667



Montréal

n = 151

Classes	Nb	Probabilité
1	22	0,14570
2	56	0,37086
3	30	0,19868
4	16	0,10596
5	27	0,17881

*Le partage de véhicules est, en puissance, l'une
des mesures les plus efficaces que l'on puisse
imaginer pour rendre durable la mobilité...*

PARTIE 4

Impact de l'auto-partage sur la consommation énergétique, la réduction des gaz à effet de serre et le transfert modal

Statistiques de sources européennes

4.1 IMPACTS MESURÉS EN SUISSE

Le potentiel de l'auto-partage, en Suisse, est estimé 1,7 millions d'usagers. D'après l'Office fédéral de l'Énergie chaque tranche de 180 000 usagers permettrait de réduire de **2 %** la consommation d'énergie dans le secteur du transport individuel au pays (Lamure et al, 1999).

- l'économie d'énergie réalisée grâce au partage de véhicules, représente aujourd'hui **4 200 mégajoules** par année par usager;
- grâce à l'amélioration de la qualité du service et l'augmentation de l'offre, on estime que ces économies s'élèveront, dans l'avenir, à **6200 mégajoules** par an et par personne;
- le niveau de consommation de carburant des clients de Mobility CarSharing est déjà, globalement, **inférieur de moitié** à celui de l'ensemble des autres détenteurs de permis de conduire. Cette économie représente, depuis la création du service, en 1987, 4,5 millions de litres d'essence (ou 10 000 tonnes de CO₂). 4 200 tonnes de CO₂ ont été économisées durant la seule année 1998, ceci représente une économie de 63 térajoules de carburant.

Outre la clientèle du service elle-même, les plus grands bénéficiaires du partage de véhicules sont les entreprises de transport public :

- celles-ci récolteraient 300 millions de francs supplémentaires, si la totalité de la clientèle potentielle se décidait pour le partage de véhicules du seul fait de l'accroissement de la vente d'abonnement;
- l'augmentation du nombre de trajets en transport public concernerait surtout les loisirs et les déplacements professionnels, il n'y aurait donc pas lieu, pour répondre à cette demande supplémentaire, de mettre en place aux heures de pointes de nouvelles offres coûteuses.

4.2 IMPACTS MESURÉS EN ALLEMAGNE

Selon une thèse sur l'auto-partage et son potentiel de développement financée par le ministère des Transports, en 1993-94 (Baum et Pesch, 1994; Lamure et al, 1999), le potentiel de l'auto-partagée, en Allemagne, s'élèverait, dans les conditions actuelles, à 5,7 % des possesseurs de permis soit 2,4 millions d'utilisateurs". Cette estimation a été réalisée en tenant compte à la fois de l'avantage financier, des motifs de déplacements et de la fréquence d'usage de la voiture particulière. Baum et Pesch (1994), dans Shaheen et al. (1998), rapportent, chez les adeptes de l'auto-partage :

- **une diminution du kilométrage annuel effectué en automobile, de 58 %;**
- **en échange, le nombre total de kilomètres parcourus avec les transporteurs publics a augmenté de 960 milles par année.**

Le transfert modal mesuré par Baum et Pesch (1994), dans Shaheen et al. (1998), présenté dans le tableau 2, est d'ailleurs assez éloquent à cet effet.

Tableau 2 : Changement dans la répartition modale (en % du kilométrage annuel).

Moyen de transport	Sans l'auto-partage	Avec l'auto-partage
Automobile personnelle ou empruntée	60,5	13,4
Auto-partage	-	24,9
Voiture de location	2,9	3,1
Taxi	,8	1,3
Transport public	35,8	57,3

L'auto-partage représente une approche systémique et non simplement technique de la protection de l'environnement: nous ne modifions pas des éléments pris isolément, mais intervenons sur l'ensemble du système...

CONCLUSION

Sur le plan des seules retombées environnementales, il est indéniable que l'action de CommunAuto va dans le sens des efforts déployés par l'État pour réduire l'émissions des gaz à effet de serre sur le territoire québécois. Cette réalité ne constitue, cependant, que l'un des nombreux avantages qui seraient associés à une expansion de la formule. On pense notamment, ici :

- **à la diminution des problèmes de congestion, mais aussi;**
- **aux améliorations sur le plan de la qualité de vie et du cadre bâti qui pourraient résulter d'une diminution, à la fois du nombre mais aussi de l'usage de l'automobile en ville.**

L'étude de marché réalisée à Québec, en 1993 (Robert, 1994), de même que le succès relatif de CommunAuto, en terme de recrutement (le tout presque sans efforts promotionnels) ont démontré le fort potentiel d'expansion de la formule au Québec.

Maintenant que CommunAuto a assumé presque seule le fardeau de démontrer la viabilité de l'auto-partage au Québec et en Amérique, le défi qu'il reste à relever est de taille. Il s'agit, ni plus ni moins, de s'attaquer à la tâche d'adapter les opérations afin de faire du partage de véhicules un service de consommation de masse plutôt qu'un service à faible pénétration de marché.

Contrairement à ce qui a été le cas jusqu'ici, CommunAuto ne sera pas en mesure de réussir seule dans cette entreprise. Il s'agira en effet, au cours des prochaines années, de mettre en place les conditions qui permettront d'accroître l'avantage comparatif de la "voiture partagée" vis-à-vis de la possession d'un véhicule. C'est surtout du succès de cette opération que dépendra, ultimement, l'importance relative du marché de l'auto-partage au Québec.

Le défi est d'autant plus grand que l'atteinte de cet objectif ne dépendra pas, principalement, des sommes qui pourraient être investies par l'État dans le développement de l'auto-partage, mais bien, plutôt, des capacités d'adaptation des institutions et des organisations qui auront à s'adapter à cette nouvelle forme de mobilité. Au niveau de la réglementation, notamment, un toilettage serait utile pour enlever ou modifier certains aspects hérités d'une conception exclusivement privative de la voiture et qui s'opposent à l'émergence d'un usage partagé du véhicule individuel. Au niveau institutionnel, il faudra, notamment, que les responsables des services de transport publics élargissent leur vision en devenant des gestionnaires de "la mobilité" en général, plutôt que des gestionnaires de flottes d'autobus ou de métros...

Pour Muheim (1998), l'antagonisme entre la voiture particulière et les transports publics est sur le point de disparaître. De plus en plus de gens découvrent qu'il est possible de combiner idéalement les avantages des transports publics et les avantages des transports individuels, tout en gagnant en confort et en flexibilité. L'auto-partage est la clé de cette mobilité combinée !

ARTICLES ET AUTRES SOURCES CITÉS DANS LE TEXTE

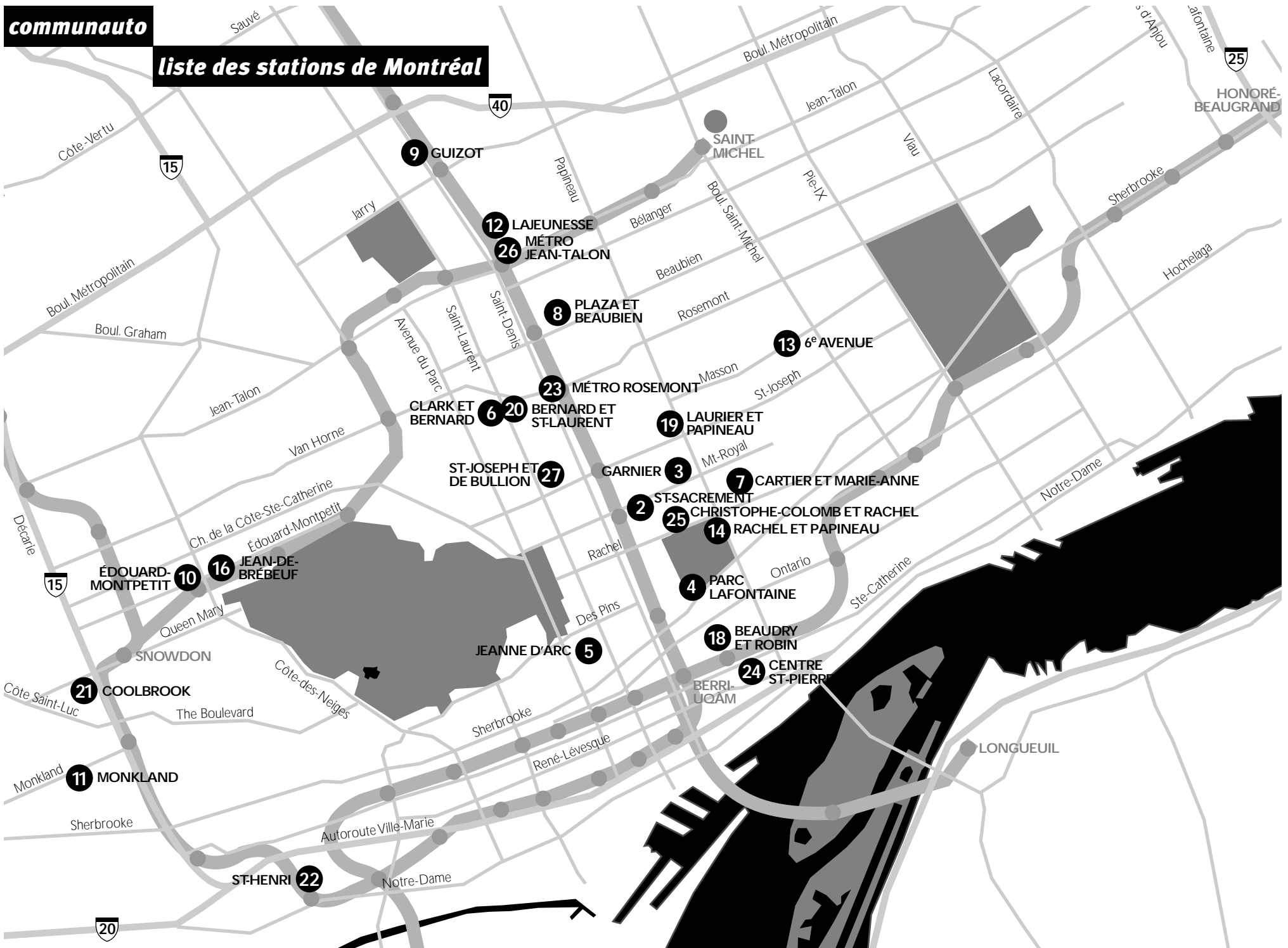
- Lamure, Claude; Patrice, Bernard; Jean, Maxime, 1999. Automobiles pour la ville à l'horizon 2010. Nouvelles gestions de l'automobile urbaine. Partenariats avec le transport public. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Lyon, 107 p.
- Muheim, Peter et collaborateurs, 1998. Le choix de la mobilité ! Le CarSharing – la clé de la mobilité combinée. Énergie 2000, secteur Transports. Berne. 31 p.
- Petersen, Markus, 1993. Communication personnelle.
- Robert, Benoît, 1994. De la location à court terme à la voiture communautaire : résultats de l'étude de marché. Québec, document non publié, 55p.
- Shaheen, Susan ; Sperling, Daniel ; Wagner, Conrad, 1998. Carsharing in Europe and North America : Past, Present, and Future. Transportation Quartely. Vol. 52. No. 3. Pp. 35-52.
- Walb, Carol and Loudon, William, 1986. Evaluation of the Short Term Auto Rental (STAR) Service in San Francisco, CA, U.S. Department of Transportation Research & Special Programs Administration Transportation System Center. Cambridge, MA. 72p.

ANNEXES

- ARTICLES ET AUTRES SOURCES CITÉS DANS LE TEXTE
- LOCALISATION DES STATIONS DE VÉHICULES DE COMMUNAUTO

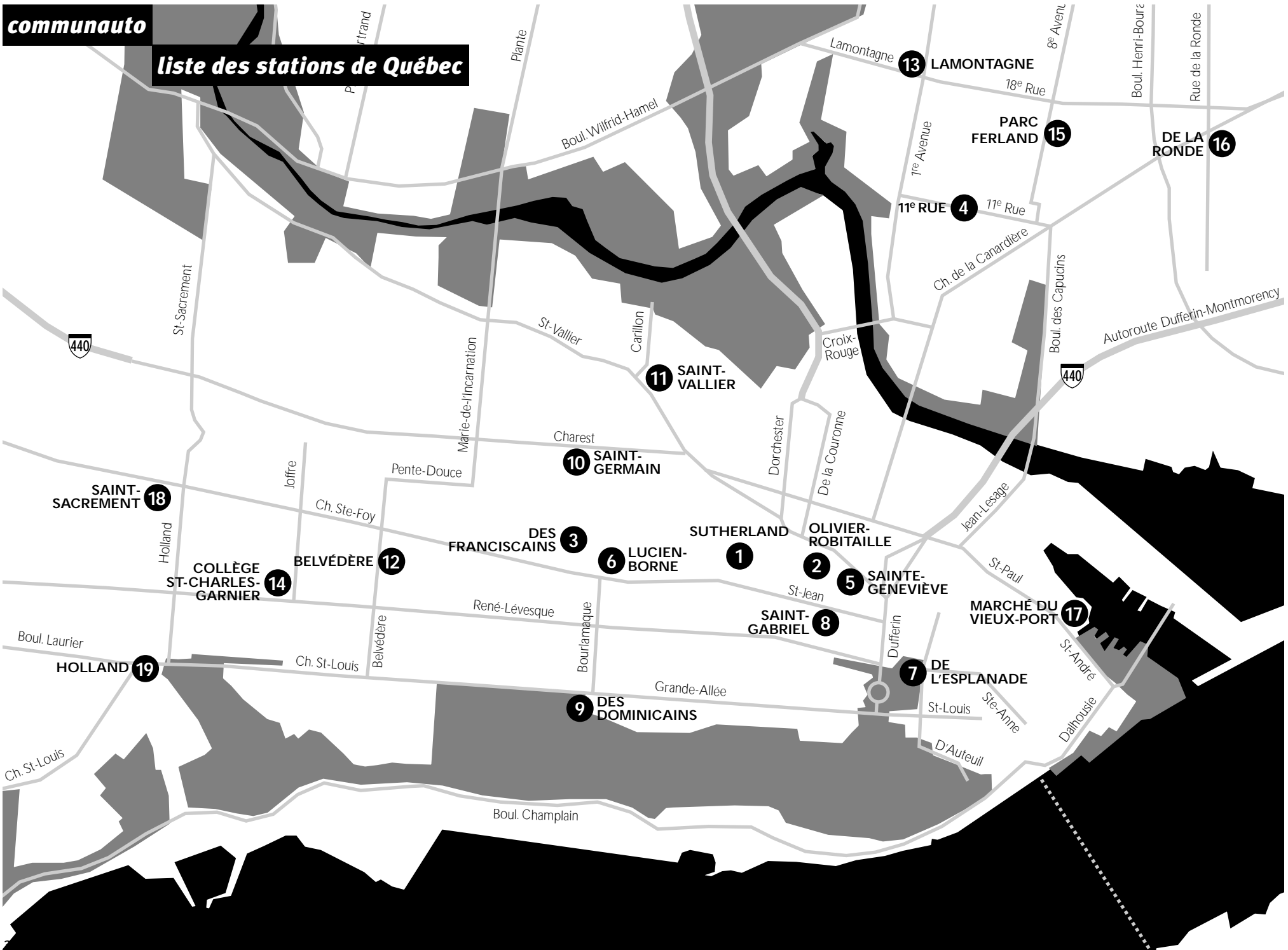
communauto

liste des stations de Montréal



communauto

liste des stations de Québec



L'auto-partage, un service de mieux en mieux reconnu au Québec !

En 1998, CommunAuto inc. a été récipiendaire du Prix "Environnement" de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

Mai 1999, l'entreprise s'est classée parmi les finalistes de la première édition des "Prix nationaux d'efficacité énergétique du Canada" (organisée par l'Office de l'efficacité énergétique).

Cette année, l'auto-partage fera l'objet d'une évaluation, par le Groupe de travail sur les transports, dans le cadre de l'élaboration de la stratégie québécoise de réduction des gaz à effet de serre.