



L'auto-partage et le transport en commun

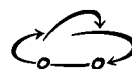
ensemble pour une mobilité durable

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
LA COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT
le 18 février 2003

VERSION RÉVISÉE
le 21 mai 2003

Le présent document peut être consulté en ligne à l'adresse :
www.communauto.com/kyoto.html

Pour toute question au sujet de son contenu, veuillez communiquer avec
Benoît Robert et/ou Marco Viviani
Montréal : (514) 499-8099 · Québec : (418) 523-1788



S O M M A I R E

Communauto en bref	iv
Résumé	vii
1. Introduction	1
1.1 Définition de l'auto-partage	1
1.2 Relever le défis de « l'intermodalité »	2
1.3 Opter pour un nouveau style de ville !	4
1.4 Un service à caractère structurant	4
2. Historique de notre action au Québec et nature des impacts environnementaux mesurés de l'auto-partage ...	7
2.1 Une formule éprouvée, des appuis unanimes	7
2.2 Une mesure qui ne coûte rien aux contribuables	8
2.3 Des impacts plus que significatifs	9
2.3.1 Gaz à effet de serre et autres polluants	9
2.3.2 Réduction de 50% du taux de motorisation	10
2.3.3 Réduction de 50% du nombre de voyageurs-kilomètres	10
2.3.4 Réduction de la consommation en énergie	10
2.3.5 Impact sur le comportement en déplacement	10
2.4 De l'incohérence de l'État à la politique « des tapes dans le dos »	11
2.5 La lumière au bout du tunnel ?	13
2.6 Un outil d'intervention non coercitif	14
3. Conclusion	15
3.1 Des avantages précis et mesurables, un effet catalyseur.	15
3.2 « C'est le temps d'agir ensemble ».	17
4. Recommandations	19
4.1 Généralités	19
4.2 L'esprit de nos recommandations	20
4.3 Liste des recommandations	20
4.3.1 RECOMMANDATION D'ORDRE GÉNÉRAL	20
4.3.1.1 Mise sur pied d'un comité interministériel	20
4.3.2 RECOMMANDATIONS D'ORDRE SPÉCIFIQUE	22
4.3.2.1 Modernisation du mode d'opération	22
4.3.2.2 Documentation des impacts du service	23
4.3.2.3 Collaboration avec les transports publics	24
4.3.2.4 Projets de démonstration impliquants des véhicules à énergie alternative	25
4.3.2.5 Augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule ..	27
4.3.2.6 Aménagement du territoire	30
4.3.2.7 Sensibilisation du public	31
4.3.2.8 Financement	33
Bibliographie	35
Annexes	
Annexe 1. Articles sur l'auto-partage contenus dans le numéro de novembre 2002 de la revue de l'UITP.	39
Annexe 2. Hypothèses de projets d'intégration tarifaire soumis à l'AMT pour fin de discussion et d'analyse ..	57

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

nov. 1998, alors qu'il était ministre des Transports du Québec

C

ommunauto en bref

Communauto aujourd'hui c'est...

- le plus ancien service d'auto-partage en Amérique du Nord (1994)
- l'un des plus importants dans le monde
- plus de 4 000 abonnés...
- ...qui se partagent une flotte de quelques 200 véhicules;
- une zone de desserte en pleine expansion (figure 2);
- des clients satisfaits (92-95 %)... et fidèles;
- une clientèle en forte croissance : 40-50 % par année (figure 3)...

Figure 1
Répartition de la clientèle de Communauto dans la région de Montréal (par classe de densité)

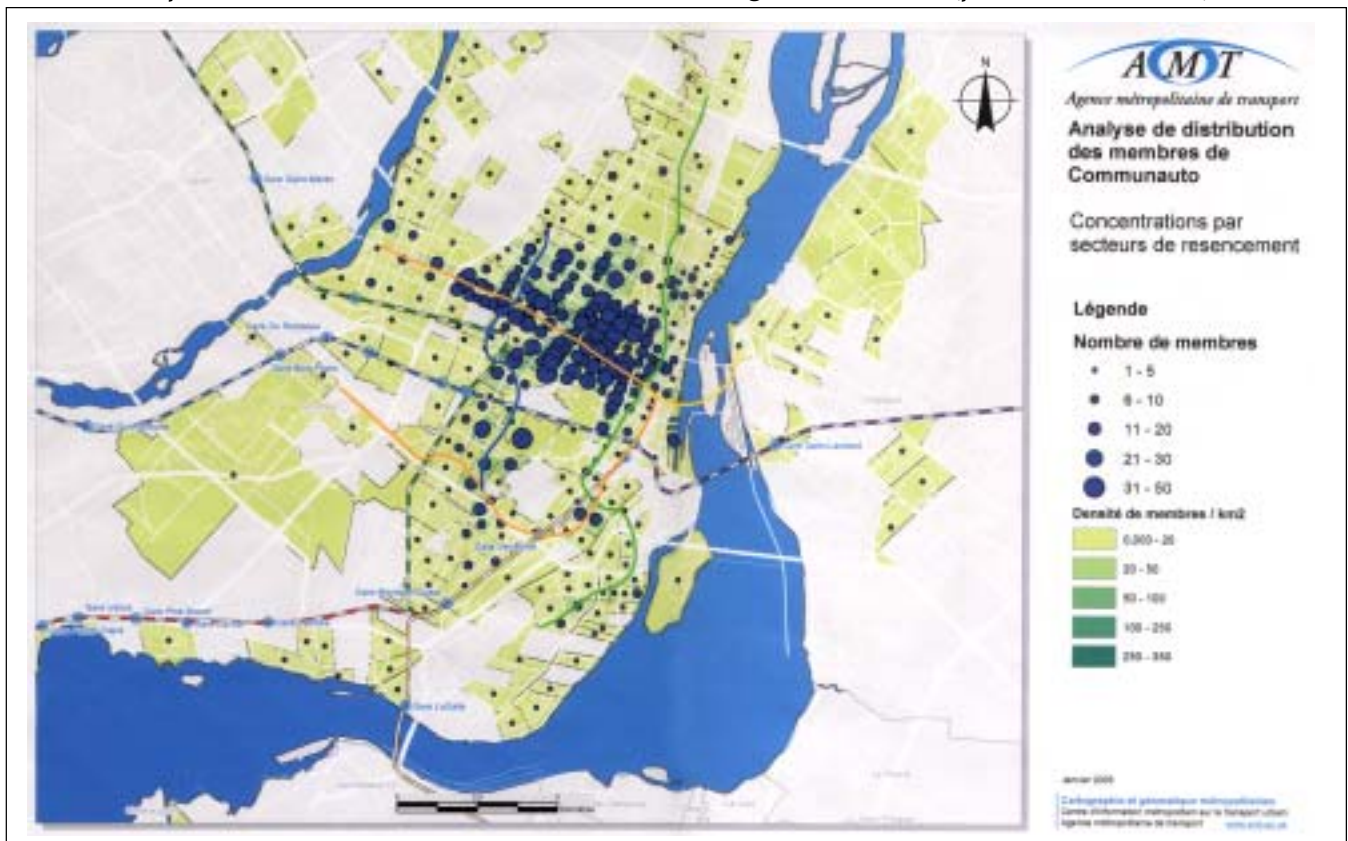


Figure 2
Une zone de desserte en pleine expansion

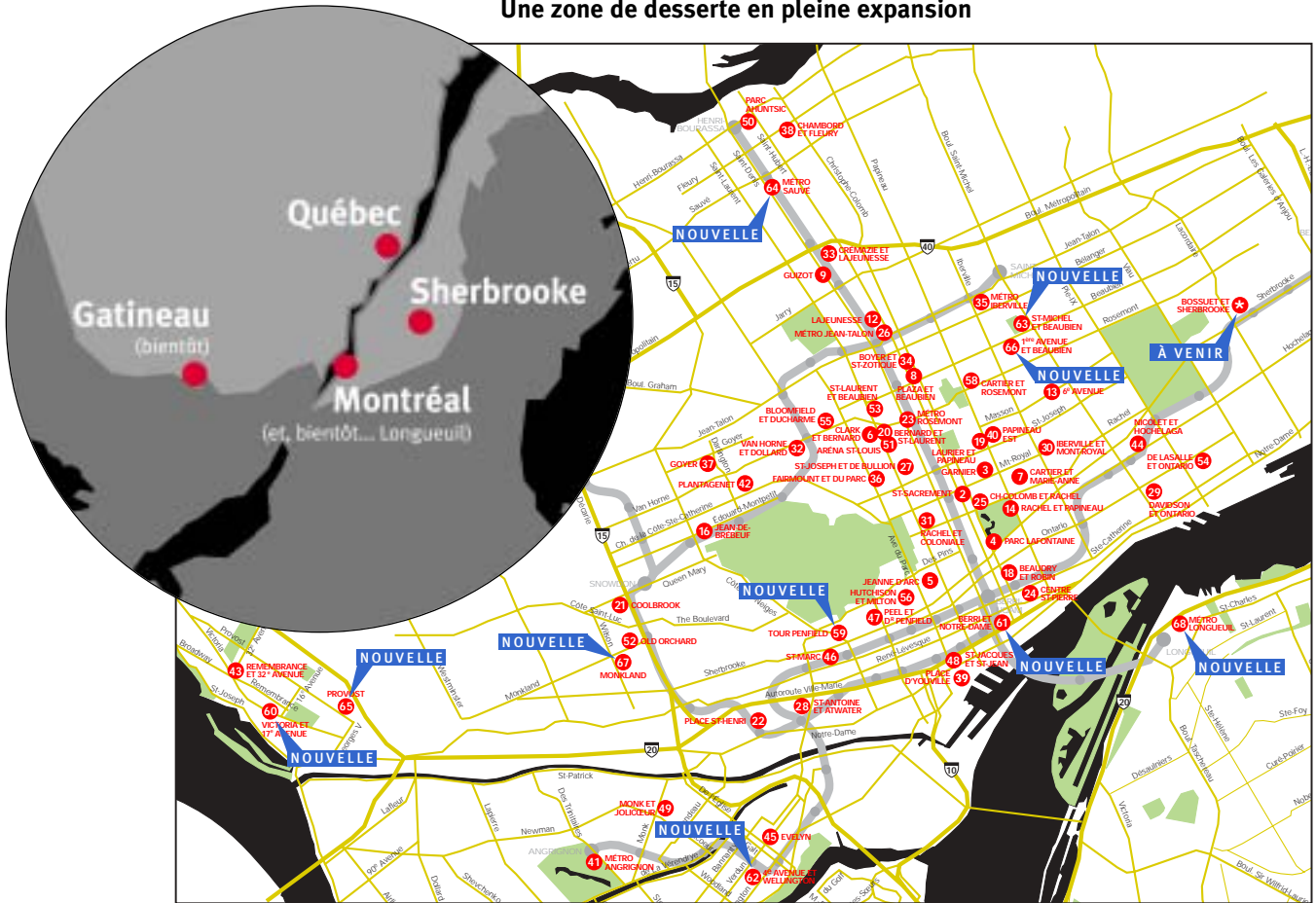
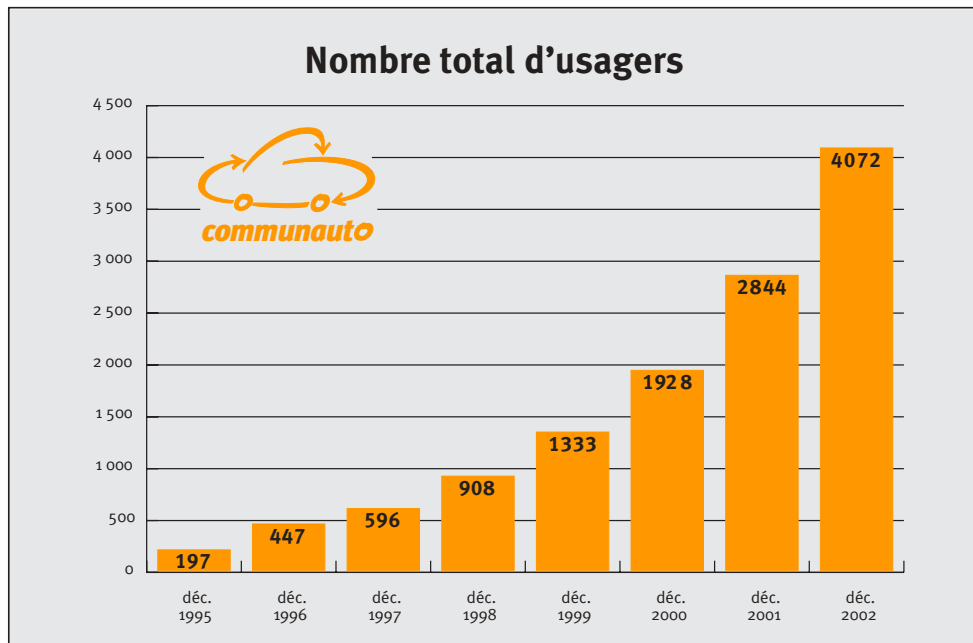


Figure 3
Croissance du nombre d'utilisateurs

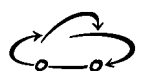


1994 *démarrage*

2002 *4000 abonnés*
se partagent
200 véhicules

à... **québec**
montréal
sherbrooke

et bientôt à...
gatineau
longueuil



*L'impact de l'auto-partage
sur les émissions de GES
au Québec se situerait entre
0,16 et 0,25 mégatonne par année.
Le tout à un coût presque nul
pour l'État...*

Résumé

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. Ces véhicules peuvent être réservés à l'heure ou à la journée et la facturation de leur utilisation est le résultat d'une combinaison des facteurs « temps d'utilisation » et « nombre de kilomètres parcourus ».

On remplace, fondamentalement, avec cette formule, 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 ces services ont tendance à augmenter de manière importante la part des autres modes dans leur comportement en déplacement.

Bien plus qu'un service qui se pourrait d'être analysé isolément, l'auto-partage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants. 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 impacts les plus immédiats de ce type d'alliance, pour les transporteurs publics, 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...
- ...tout en améliorant leur image corporative grâce à cette démonstration de leur capacité d'innovation.

L'auto-partage agit ainsi comme un catalyseur qui permet de rendre plus efficace et de mieux rentabiliser les investissements qui sont consentis dans le domaine du transport collectif. Ceci est vrai pour le transport collectif, mais ça l'est également pour plusieurs autres mesures déjà jugées prioritaires par le Gouvernement dans le cadre de la version préliminaire de son Plan d'action sur les changements climatiques : « favoriser le covoiturage », « les véhicules électriques », « favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs », « contenir l'étalement urbain », « sensibiliser la population », etc.

Sur le plan sociétal, de nombreux impacts positifs sont également mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage :

- réduction importante (de l'ordre de 50%) de leur taux de motorisation;
- réduction de 50% du nombre de voyageur-kilomètres effectués en automobile;
- réduction de la consommation en énergie;
- réduction importante des émissions de gaz à effet de serre (le potentiel estimé, pour le Québec, se situerait entre 0,16 et 0,25 mégatonne d'émissions de CO₂ par année, et il est probable que nous pourrions faire mieux);
- réduction proportionnelle des autres polluants attribuable à l'automobile.

Tous ces effets de l'auto-partage exercent un impact positif sur la qualité de la vie en ville. Ce service agit, de plus, comme un facteur de concentration plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.

Les retombées positives associées à l'auto-partage sont telles que d'aucuns commencent à en parler comme « *l'une des mesures les plus efficaces que l'on puisse imaginer pour rendre durable la mobilité* » (Muheim, Peter *et al.*, 1998).

Au Québec, grâce à Communauto, plus de 4000 Québécois ont déjà compris l'opportunité que leur offre cette nouvelle forme de mobilité automobile. Communauto est présent aujourd'hui dans les régions de Québec, Montréal et Sherbrooke et opère une flotte de plus de 200 véhicules (une expansion est prévue dans la région de Gatineau au printemps). Ceci place le Québec à l'avant-garde dans ce domaine, dans le monde.

Or, malgré ce succès relatif, nous avons été largement victimes, jusqu'ici, de l'incohérence des politiques de l'État québécois dans ce domaine. L'État (il est question ici de l'État au sens large, tous paliers confondus), même s'il reconnaît, jusqu'à un certain point, l'apport positif que représente ce service au Québec ne traduit pas cette reconnaissance par des gestes concrets et cohérents. Le problème est tel que certaines décisions qui sont prises sont parfois carrément nuisibles. Tant et si bien que nous avons pris l'impertinente habitude, de qualifier de « politique des tapes dans le dos » cette forme un peu stérile de reconnaissance.

Depuis quelques années, les données crédibles n'ont cessé de s'accumuler sur les retombées positives de l'auto-partage. La formule est maintenant de mieux en mieux connue et, surtout, RECONNUE et ce, partout dans le monde. Nous espérons donc que ce nouveau contexte incitera le Gouvernement québécois à assumer le leadership qu'il lui revient de démontrer dans le dossier de l'auto-partage.

Jusqu'ici, Communauto a réussi presque seul à démontrer la viabilité de l'auto-partage sur le territoire québécois. Le défi qu'il nous reste à relever, cependant, est sans commune mesure avec le précédent : il s'agit, maintenant, de s'attaquer à la tâche d'adapter nos opérations afin de faire du partage de véhicules un service de consommation de masse plutôt qu'un service à faible pénétration de marché.

L'État, dans ce contexte, est un partenaire incontournable. Et malgré tous les bénéfices potentiels qu'il



recèle, nous savons que ce service sera confiné à un rôle marginal, au Québec, s'il continue à se développer en vase clos.

Notre première recommandation, « mise sur pied d'un comité interministériel » vise justement à mettre un terme au dialogue de sourds que nous avons entretenu jusqu'ici avec l'État québécois. Au-delà du choix des termes, ce qu'il importe de retenir, ici, c'est que nous avons absolument besoin que l'on nous désigne des interlocuteurs valables (c'est-à-dire dûment mandatés pour ce faire) au sein de l'appareil gouvernemental.

Ce comité deviendrait notre partenaire au sein du Gouvernement et devrait se pencher sur les façons dont l'auto-partage pourrait être soutenue par les politiques québécoises (notamment, de transport, d'urbanisme et d'environnement), et sur les objectifs de ce soutien.

Compte tenu du nombre d'intervenants concernés, dans le cas de l'auto-partage, il est clair, pour nous, que cette mesure devra nécessairement constituer une priorité du Gouvernement s'il désire rapidement en faire un outil d'intervention significatif, en termes de retombées : d'où l'importance de mettre sur pied un tel comité.

Nos autres recommandations visent à identifier une série de mesures précises qui pourraient déjà être prises par le Gouvernement du Québec pour soutenir le développement de l'auto-partage sur son territoire, et pour en matérialiser les bénéfices. Huit axes principaux d'intervention ont été identifiés :

- Modernisation du mode d'opération
- Documentation des impacts du service
- Collaboration avec les transports publics
- Projets de démonstration impliquant des véhicules à énergie alternative
- Bonification de l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule
- Aménagement du territoire
- Sensibilisation du public
- Financement

Le gouvernement devrait être d'autant plus motivé à aller de l'avant, dans ce dossier, que la mesure « auto-partage » est une mesure dont le coût est à toutes fins pratiques, nul. Ce service est, en effet, en mesure de s'auto-financer.

Combien d'autres mesures offrent un aussi bon rendement sous l'angle du rapport « efficacité-prix » ?

Ici, pourtant, nous avons fait l'expérience d'un curieux paradoxe. En effet, malgré un discours ambiant qui parle sans arrêt de la rareté relative de l'argent neuf, nous avons constaté à nos dépens, jusqu'ici, que les organes de l'État semblent complètement désarmés lorsque nous les approchons pour demander autre chose que de l'argent. Pourtant, ce dont nous avons principalement besoin, dans ce dossier, c'est d'une écoute attentive et de leadership.

Un autre avantage de l'auto-partage est son caractère non coercitif. En effet, plutôt que de contraindre les individus à adopter un nouveau comportement, l'auto-partage leur fournit, à la place, une alternative qui en amène un nombre significatif à modifier *eux-mêmes* leurs habitudes dans le sens souhaité. Ne serait-ce qu'à cause de cette caractéristique, l'auto-partage fait l'unanimité parmi les divers groupes d'intérêts

constitués et présents au Québec (par exemple, Greenpeace, Transport 2000, l'APA, le CAA, etc.). Qui plus est, grâce à l'alternative qu'elle représente (face à la propriété d'un véhicule), la voiture partagée pourrait même contribuer à rendre plus acceptables, dans le cadre d'une campagne bien orchestrée, l'ensemble des autres mesures imposées par le législateur.

Dans un rapport de recherche publié en France par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), il est écrit « *nous n'avons pas pu relever une seule conséquence négative qui découlerait de l'auto-partage* » (Wilhite et Attali, 2000). On ajoute, un peu plus loin, que « *l'auto-partage apporte à la société **des avantages précis et mesurables*** ». Nous venons de voir quels sont ces avantages, et nous avons pu constater qu'ils sont des plus significatifs; ceci sans compter les effets synergiques entraînés par cette mesure.

Devant une telle avalanche de faits, une seule question reste pertinente à nos yeux. Et c'est la suivante : quels efforts serions nous prêts à consentir, collectivement, au Québec, pour créer les conditions favorables qui nous permettraient de tirer les plus grands bénéfices possibles de l'auto-partage dans l'avenir ?

La question est maintenant posée. Au Gouvernement d'y répondre.



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

— Muheim et al., 1998

1 Introduction

1.1 Définition de l'auto-partage

L'« auto-partage » ou la « voiture libre-service »¹ 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. Ce service se distingue à plusieurs égards des services de location conventionnels : 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 » (voir : www.communauto.com/ou.html); ceux-ci sont disponibles en libre-service (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 » (pour en savoir davantage sur le fonctionnement du service, voir : www.communauto.com/comment.html).



20 pour une voiture, et 200 voitures pour chacun. Voici, résumé en quelques mots, le concept de l'auto-partage. Ci-dessus, vue d'une « station de véhicules » de Communauto. Il s'agit de la station « de l'Esplanade » située au cœur du Vieux-Québec.

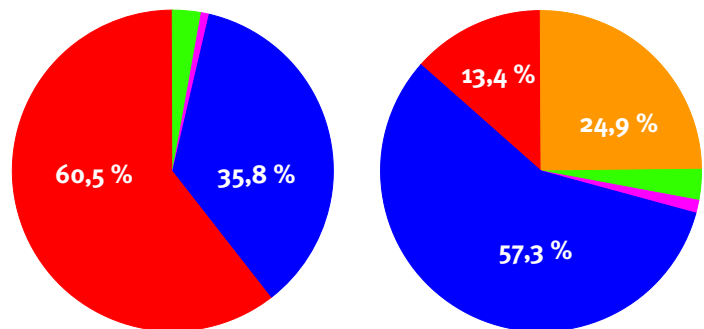
On remplace, fondamentalement, avec cette formule, la possession d'un bien de consommation usuel, à savoir l'automobile, par la vente d'un service. La structure tarifaire qui en résulte a pour effet de remplacer par des coûts variables les coûts fixes (élevés) qui sont normalement attribuables à l'automobile (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 (figure 4).

¹ L'auto-partage est aussi appelé, indifféremment, au Québec « service de véhicules libre-service ». Nous préférons généralement utiliser cette dernière désignation dans nos documents promotionnels, car elle élimine la confusion qui subsiste, autrement, entre ce service et le covoiturage. Cependant, comme les dénominations qui reviennent le plus souvent dans la littérature internationale sont « Car-Sharing » et sa traduction littérale française « auto-partage », nous avons préféré, ici, nous en tenir à cette dénomination, ceci afin d'alléger le texte et d'éviter toute confusion chez le lecteur.

Figure 4
Transfert modal induit par l'auto-partage en % du kilométrage annuel (données allemandes)

MOYEN DE TRANSPORT	AVANT 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	0,8 %	1,3 %
Transport public	35,8 %	57,3 %

Tiré de Baum et Pesch (1994), dans Shaheen *et al.* (1998).



Bien que l'auto-partage ait paradoxalement pour effet de rendre plus accessible l'automobile (en éliminant les coûts fixes élevés qui constituent pour plusieurs une barrière à l'accès à ce mode), c'est l'inverse qui est plutôt observé. En effet, le principe de base de la commercialisation de ce service est de vendre à la population « les avantages de l'automobile » sans les inconvénients associés à la propriété d'un véhicule. Le résultat net est donc plutôt une réduction importante du taux de motorisation.

Ce service permet, de plus, d'éliminer, chez plusieurs, le sentiment de « captivité » qui serait normalement associé au fait de ne pas avoir d'auto. C'est ce qui explique, notamment, l'efficacité relative de l'auto-partage qui, associé aux autres modes, permet de mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût.

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

1.2 Relever le défi de « l'intermodalité »

Bien plus qu'un service qui se pourrait d'être analysé isolément, donc, l'auto-partage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants. On parle souvent, en Europe, de « mobilité intégrée » ou de « mobilité combinée » pour désigner ce fait.

Partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, l'auto-partage, dans le contexte de la « mobilité combinée », 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.



Plus concrètement, voici comment cela fonctionne :

- les services de transport en commun dits « conventionnels » répondent à l'essentiel des besoins en déplacements de leurs usagers;
- le prestataire local du service d'auto-partage complète cette offre de mobilité par l'accès, au besoin, à l'automobile;
- idéalement, une formule d'intégration des tarifs est proposée aux usagers, de manière à souligner davantage le caractère avantageux de cette offre;
- une structure d'information commune doit également être mise sur pied afin d'informer le public adéquatement sur l'ensemble des alternatives de transport qui sont mises à sa disposition.

Les impacts les plus immédiats de cette alliance, pour les transporteurs publics 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;
- tout en améliorant leur image corporative grâce à cette démonstration de leur capacité d'innovation.

Fait intéressant, d'après l'expérience suisse, l'augmentation du nombre de trajets en transport public, induits par l'auto-partage, concerne 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 pointe de nouvelles offres coûteuses (Muheim *et al.*, 1998)².

Figure 5 Exemple d'offre de « mobilité combinée » à Zurich (Suisse)

En 1999, l'exploitant de transport public de Zürich – VBZ – recevait le « Prix du Secrétariat Général de l'UITP pour l'Innovation dans le Transport Public ». pour son offre de mobilité intégrée « zürimobil » (maintenant transformée en ZVV-Kombiabo). Cette initiative a entraîné une utilisation plus importante des transports publics, malgré que les clients disposent d'un véhicule près de chez eux. Une étude menée sur les années 1996-1998 a montré que les usagers de voitures partagées utilisent « leur » voiture de manière plus rationnelle : une réduction de 20 % de la distance parcourue en voiture et une augmentation du nombre d'abonnés de 14 %.

La stratégie de VBZ est de se placer sur le marché comme un fournisseur de services orientés sur le client. Pour ce faire, elle travaille en partenariat avec Europcar et Mobility Car Sharing Schweiz pour offrir les produits suivants :

- Un réseau dense de transport public, avec une distance maximale à un arrêt de 330 m, une structure tarifaire intégrée et une fréquence minimale de 6 minutes aux heures de pointe, 15 minutes en-dehors.
- Un système de partage de voitures, avec plus de 450 véhicules répartis dans 250 stations à travers la ville.
- Des services complémentaires comme la location de voitures pour les vacances, de véhicules utilitaires et de vélos, etc.

Ces produits s'inscrivent dans une approche axée sur le client, avec un système d'information urbain sur la mobilité en général ainsi qu'une centrale de réservation et un accès aux véhicules 24h/24.

Source : UITP, 2003. *Bremen paper - Public Transport and Car-Sharing : together for the better.*

² Ceci signifie que le coût marginal pour répondre à la demande additionnelle générée par l'auto-partage est, à toutes fins pratiques nul. Mieux encore, l'effet net de l'auto-partage est de ré-équilibrer la demande sur un cycle journalier, ce qui ne peut qu'aider les transporteurs publics à rentabiliser leurs opérations. Ces arguments se devraient d'être pris en considération par les Sociétés de transport œuvrant au Québec dans les réponses qu'ils feront à Communauto concernant les rabais que nous réclamons pour nos clients communs (voir annexe 2 : Hypothèses de projets d'intégration tarifaires soumis à l'AMT pour fin de discussion et d'analyse). En Suisse, on estime que ces sociétés 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'abonnements (Muheim *et al.*, 1998).

1.3 Opter pour un nouveau style de ville !

Plutôt que de voir la ville continuer à devoir s'adapter encore et toujours à l'automobile, l'auto-partage favorise une utilisation de l'automobile mieux adaptée à un cadre de vie urbain. Qui plus est, cette formule fait de l'automobile un facteur de concentration plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.

L'auto-partage contribue, de plus, par le style de vie qu'il induit (en modifiant le comportement en déplacement de ses usagers), à stimuler la consommation locale. Ceci pourrait se traduire, à terme, avec le développement du service (figure 6), par des quartiers plus vivants, par une revitalisation des commerces de proximité et par une amélioration générale de la qualité de la vie en ville (voir à ce sujet Polis, 2001. *Car-Sharing – Intelligent mobility for European Cities*).

Figure 6
Quel marché pour l'auto-partage ?

On s'en doute, l'importance relative des impacts potentiels de l'auto-partage est directement reliée au nombre d'adeptes que ces services seront en mesure de recruter dans l'avenir. Or, dans un domaine aussi « volatil » que la mobilité, il est très difficile d'effectuer ce genre de prédiction, d'autant plus qu'il est question ici d'un phénomène relativement nouveau et encore méconnu de la population en général.

Quelques études se sont cependant déjà penchées sur la question. Ainsi, en Allemagne, le marché potentiel de l'auto-partage a été estimé à 2,45 millions d'usagers (Baum et Pesh, 1994), alors qu'en Suisse on estime celui-ci à plus de 1,7 millions (Muheim *et al.*, 1998), soit 3 % et 9 % de la population, respectivement (Meijkamp, 2000). En Hollande, l'objectif du gouvernement néerlandais, pour l'horizon 2010, est d'atteindre 2 millions d'utilisateurs (Wilhite et Attali, 2000; cet objectif représente près de 13 % de la population totale du pays).

On sait que du point de vue des individus, l'auto-partage revient moins cher que d'avoir une voiture personnelle pour un grand nombre de citoyens roulant moins de 1000 à 1500 km par mois (Wilhite et Attali, 2000). Ceci n'exclut pas, non plus, que des économies restent possibles pour des usages beaucoup plus intensifs. Tout dépend, ici, des

combinaisons tarifaires offertes, qui peuvent, elles aussi, avoir un impact important sur la taille du marché ciblé.

Sur la base de ces informations, nous avons sommairement estimé le marché de l'auto-partage au Québec à environ 400 000 personnes, soit 5,4 % de la population. Le potentiel avancé ici reste relativement conservateur. Ceci, d'autant plus que dans le cadre d'une étude de marché que nous avons réalisée dans un quartier de la Ville de Québec, en 1993, plus du tiers des répondants (36,6 %) s'étaient montrés ouverts à envisager cette alternative face à la propriété d'un véhicule (Robert, 1994). Faute d'étude plus exhaustive sur la question, c'est néanmoins ce chiffre (400 000 personnes) que nous avons choisi d'utiliser comme base de calcul pour évaluer les impacts potentiels de la mesure ici.

En définitive, est-ce que le marché de l'auto-partage au Québec représentera, à terme, 1 %, 5 %, 10 %, ou même 20 % de la population ? Trop de paramètres nous échappent encore, pour le déterminer. Ce que nous savons pertinemment, cependant, c'est que la réponse à cette question dépendra largement de l'attitude que les autorités compétentes adopteront à l'égard de la formule dans l'avenir.

1.4 Un service à caractère structurant

On le sait, à l'heure actuelle, tout développement urbain durable se trouve confronté à la problématique de la motorisation croissante de la population. Or, les analyses le confirment, la « mobilité combinée » possède le potentiel de renverser la tendance qui a toujours fait pencher la balance en faveur de



l'accroissement du parc automobile. C'est ce qui permet à d'aucuns d'affirmer que « le partage de véhicules est, en puissance, l'une des mesures les plus efficaces que l'on puisse imaginer pour rendre durable la mobilité » (Muheim, Peter et collaborateurs, 1998).

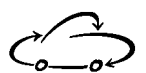
Les impacts sociétaux, de même que les impacts environnementaux découlant de cette mesure sont bien documentés (surtout en Europe) et sont importants. Tant et si bien que certains n'hésitent pas à parler, lorsqu'il en est question, d'un « changement de paradigme » dans le domaine du transport des personnes.

C'est ce grand potentiel de l'auto-partage que nous nous appliquerons maintenant à démontrer. Nous espérons ainsi non seulement faire la preuve de la pertinence de cette mesure au Québec, mais aussi convaincre les membres de cette Commission de prendre notre relais pour porter ce message haut et fort à nos élus.

Il importe de noter que le point de vue que nous défendons ici, nous le présentons non seulement en notre nom mais également au nom des milliers de personnes qui, au Québec, attendent que le geste positif qu'ils ont posé, individuellement, en faveur de l'environnement (rien de moins que d'avoir VOLONTAIREMENT renoncé à la propriété d'un véhicule) soit enfin reconnu officiellement. Ne serait-ce que pour que cesse, enfin, nous verrons de quoi il s'agit plus loin, la discrimination qu'ils subissent encore aujourd'hui, à cause de leurs décision d'avoir choisi l'auto-partage.



Le slogan de la société Denzel-Drive (Autriche) :
« Quand vous avez envie d'un verre de lait, achetez-vous une vache ?
Alors, pourquoi acheter une voiture quand vous n'en avez besoin que
de temps en temps ? »
Source : UITP, *PTI magazine*, nov. 2002, p. 14.



Il serait plutôt ironique que le Gouvernement québécois continue d'ignorer sur son propre territoire une initiative qui a pourtant été saluée, depuis ses débuts, non seulement un peu partout à l'étranger mais aussi par un nombre de plus en plus important de ses propres concitoyens.

2

Historique de notre action au Québec et nature des impacts environnementaux mesurés de l'auto-partage

2.1 Une formule éprouvée, des appuis unanimes

Lorsque nous avons pris l'initiative, les premiers, d'implanter un service d'auto-partage au Québec, en 1994, nous croyions, bien naïvement, nous le reconnaissons aujourd'hui, qu'il nous suffirait de démarrer le service ici pour qu'automatiquement les autorités compétentes s'y intéressent et nous supportent dans ce projet.

Pourquoi pas ? Nous avons fait nos devoirs au préalable et bâti cette initiative en nous basant sur plus de 30 années d'expériences et de savoir-faire accumulés au gré des différents projets pilotes qui ont été planifiés ou réalisés à partir de la fin des années 60 (voir : *Histoire de l'auto-partage – De l'idée à la pratique*, www.communauto.com/historique01.html). Même Transport Canada s'était intéressé à la formule, au début des années 80, et avait proposé un programme en six étapes (malheureusement resté sans lendemain) visant à en vérifier la faisabilité (voir Jouko A. Parviainen & Associates, 1983. *Shared Vehicle Fleet Concepts : State-of-the-Art Review and R & D Program Definition*). Qui plus est, nous avons découvert, deux ans plus tôt (en 1992), que ce service existait déjà sur une base commerciale en Europe (notamment en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Suède, etc.) depuis 1987 et que la formule semblait déjà sur le point d'y faire boule de neige (ce qui s'est avéré depuis). Plusieurs milliers de personnes

avaient déjà adhéré à des services de ce type. Des sociétés de transport public avaient déjà conclu des ententes de partenariat avec des entreprises comme *Stattauto*, à Berlin, et la même chose était sur le point d'être réalisée en Suisse : à Lucerne, à Berne, à Lenzburg, à



À Dresde (Allemagne), l'auto-partage et le transport public font bon ménage.
Source : UITP, *PTI magazine*, nov. 2002, p. 21.

Wintehur et à Zurich, notamment. Déjà, en 1995, dans ces agglomérations, un seul abonnement donnait accès, à la fois, aux transports publics, à l'auto-partage, à la location de voitures et même aux taxis (voir : www.communauto.com/leader.html). En Hollande, c'est le gouvernement fédéral lui-même qui prenait l'initiative de supporter l'implantation de ces services sur le territoire national et qui commandait les études nécessaires pour déterminer la meilleure manière de s'y prendre. Le gouvernement italien allait suivre la même voie, quelques années plus tard. Même l'OCDE et la Commission Européenne s'y sont intéressés. Bref, devant autant de précédents prestigieux, nous nous attendions, à tout le moins, à pouvoir profiter d'une certaine curiosité bienveillante des autorités québécoises. Nous nous attendions même à ce que les diverses barrières rencontrées sur leur chemin par ceux qui nous avaient précédés s'estompent plus facilement ici. Il nous suffirait, pour cela, de faire circuler les informations déjà disponibles sur le sujet, de démontrer ici la faisabilité de la formule, et le tour serait joué !

Comment penser autrement devant un concept de mobilité qui, aux dires de tous ceux qui l'ont analysé de près constitue un concept « gagnant-gagnant » ? Même en France, où la formule avait fait face, pendant longtemps, à une forte dose de scepticisme, on pouvait lire, en conclusion d'un rapport datant de janvier 2000 et rédigé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) :

« [...] nous n'avons pas pu relever une seule conséquence négative qui découlerait de l'auto-partage »

Source : Wilhite et Attali, 2000

C'était sans compter, malheureusement, sur la force d'inertie propre à chaque société... « Bonjour désillusion ! ». Et en presque 10 ans nous avons eu à maintes reprises l'occasion de constater que la « société distincte » québécoise ne faisait malheureusement pas exception à la règle, du moins pas sur ce plan... Nous avons eu l'occasion de découvrir, également, depuis 1994, le sens profond du dicton qui dit que « nul n'est prophète en son pays »...

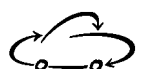
Fait sans précédent ici, cependant, c'est que malgré le non engagement des autorités, plus de 4 000 Québécois ont déjà compris l'opportunité que leur offre cette nouvelle forme de mobilité automobile. Ceci met l'État devant un fait accompli et place le Québec à l'avant-garde dans ce domaine. Il serait donc plutôt ironique que le Gouvernement continue d'ignorer sur son propre territoire une initiative qui a pourtant été saluée, depuis ses débuts, non seulement un peu partout à l'étranger mais aussi par un nombre de plus en plus important de ses propres concitoyens.

2.2 Une mesure qui ne coûte rien aux contribuables

Autre fait non négligeable, soulignons que cette initiative a été mise sur pied à UN COÛT PRATIQUEMENT NUL pour l'État. On pourrait sans aucun doute faire grimper le nombre d'usagers de ce service à plus de 400 000 au Québec (figure 6), dans l'avenir; et ceci à un coût presque nul pour les contribuables. Car la preuve a déjà été faite et ce, depuis longtemps, que l'auto-partage était en mesure de s'autofinancer.

Combien d'autres mesures offrent un aussi bon rendement sous l'angle du rapport « efficacité-prix » ?

*Combien
d'autres mesures
offrent un aussi bon
rendement sous
l'angle du rapport
« efficacité-prix » ?*



2.3 Des impacts plus que significatifs

L'auto-partage apporte à la société des avantages précis et mesurables. Et ceux-ci sont de mieux en mieux documentés. En voici un aperçu.

2.3.1 Gaz à effet de serre et autres polluants

Les impacts de l'auto-partage sur la réduction des émissions des gaz à effet de serre sont tels qu'en Hollande le gouvernement fédéral estime que cette mesure pourrait mener, à elle seule, à une réduction annuelle, d'ici 2010, de 0,34 mégatonnes de CO₂, soit 12 % de la cible identifiée pour le secteur des transports fixée à 2,9 mégatonnes par année (Meijkamp, 2000). Une étude de la Commission Européenne a conclu que l'auto-partage pourrait réduire les distances parcourues en voiture, en Europe, de 32 milliards de kilomètres par an et les émissions de CO₂ de 5 millions de tonnes par an (Wilhite et Attali, 2000). Les autres polluants atmosphériques attribuables à l'automobile (NOX, CO, composants volatiles organiques, etc.) seraient également réduits de manière proportionnelle (voir figure 7).

À partir des données disponibles sur les impacts de l'auto-partage mesurés en Europe nous avons pu déterminer que de 0,16 à 0,25 mégatonne d'émissions de CO₂ par année³ pourraient être éliminée au Québec si le service atteignait son plein potentiel de développement (soit environ 400 000 personnes). Ces résultats sont basés sur une diminution appréhendée (très conservatrice⁴) de plus de 1 milliard de voyageurs-kilomètres/année.

Figure 7
Comparaison des impacts environnementaux dus aux changements du comportement en déplacements induits par l'adhésion d'un abonné moyen à un service d'auto-partage en Hollande.

Impact category	Unit (in KG equivalents)	The entire mobility behaviour of an average adopter, <i>before</i> adoption	The entire mobility behaviour of an average adopter, <i>after</i> adoption
Greenhouse	kg CO ₂	2650	2090
Ozone	kg CFC 11	4.7 E-6	2.95 E-6
Acidification	kg SO ₂	23	19.1
Eutrophication	kg PO ₄	3.23	2.52
(Airborne) heavy metals	kg Pb	.00107	.000875
Carcinogenic substances	kg B(a)P	2.68 E-5	1.82 E-5
Winter smog	kg SPM	6.78	5.95
Summer smog	kg C ₂ H ₄	6.06	4.09
Energy	Mj	43700	37100
Exergy	Mj	43900	37500
Solid	kg	98	78.2

Tiré de Meijkamp (2000), table 10.3, p. 189 (pour commander le document : andrens@planet.nl).

³ L'écart entre les deux estimés dépend du coefficient de réduction de CO₂ retenu pour chaque tranche de 1000 km évités. En Europe, plusieurs études ont démontré que celui-ci varie entre 0,15 et 0,23 tonne selon les pays (Wilhite et Attali, 2000).

⁴ Cet estimé repose sur une diminution per capita de 33% du kilométrage annuel induite par l'auto-partage chez ses adeptes. Cette donnée, tirée de Meijkamp (2000), est des plus conservatrices car les mêmes coefficients de réduction mesurés en Suisse, en Allemagne et en Autriche, sont plutôt de l'ordre de 50% (voir 2.3.3).

2.3.2 Réduction de 50 % du taux de motorisation

L'impact net de Communauto sur le taux de motorisation de ses usagers a été mesuré et est de l'ordre de 50 % (Robert, 2000). C'est-à-dire que 2000 véhicules supplémentaires rouleraient vraisemblablement aujourd'hui dans les rues de Québec, de Montréal et de Sherbrooke en son absence.

Ces résultats se comparent avantageusement avec les données d'études similaires réalisées ailleurs dans le monde. Ainsi d'après Shaheen *et al.* (1998) ce service amène, en Europe, environ 30 % de ses adhérents à se départir d'un véhicule. Au Québec, on constate que cette proportion est de 29 % à Québec, et de 21 % à Montréal. Par ailleurs, 55,7 % des usagers de Québec et 61 % de ceux de Montréal déclarent avoir renoncé à l'achat d'un véhicule en adhérant à ce service (Robert, 2000)

2.3.3 Réduction de 50 % du nombre de voyageurs-kilomètres

Ces réductions s'expliquent par des changements d'habitudes de déplacements avant et après l'utilisation de l'auto-partage. De telles mesures ont été effectuées dans quatre pays :

- Suisse : 57 % de réduction (Muheim, 1998)
- Allemagne : 50 % de réduction (Baum and Pesh, 1994, *in* Wilhite et Attali, 2000)
- Autriche : 47 % de réduction (Steininger et al., 1996)
- Pays-Bas : 37 % de réduction (Meijkamp, R and R. Theunissen, 1996)

La réduction moyenne mesurée est de l'ordre de 50 % (Wilhite et Attali, 2000). La réduction relativement moindre observée aux Pays-Bas pourrait s'expliquer, d'après les mêmes auteurs, par une densité de population plus élevée et une plus petite taille géographique comparé aux autres pays.

2.3.4 Réduction de la consommation en énergie

Les calculs effectués pour la Suisse montrent, en prenant comme base 600 000 utilisateurs de l'auto-partage (la Suisse en compte déjà, aujourd'hui, plus de 50 000), une réduction totale de 790 millions de kilomètres-voiture par an et une économie de 3900 Térajoules par an sur l'énergie utilisée par les véhicules (Muheim, 1998 dans Wilhite et Attali, 2000).

Répetons que le potentiel de l'auto-partage, en Suisse, est estimé à 1,7 million d'usagers. Or, 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)

2.3.5 Impact sur le comportement en déplacement

Le fait que les usagers d'un service d'auto-partage n'utilisent ordinairement pas l'automobile pour des trajets pendulaires ou les achats quotidiens, par exemple, induit un comportement tourné vers l'« écomobilité »; c'est-à-dire l'usage des services offerts par les transporteurs publics, le vélo ou la marche. L'attitude qui en résulte est exactement à l'opposé de celle adoptée par la majorité des propriétaires de voitures. En Suisse, tandis que les clients de ces services accomplissent les trois quarts de leurs



déplacements dans le cadre de l'écobilité, le gros de la population fait appel à la voiture, à la moto, ou au cyclomoteur dans cette même proportion; l'écobilité ne recueillant que le dernier quart (Muheim *et al.*, 1998).

Bien que nous ne disposions pas encore de données quantitatives de cette nature sur les usagers de Communauto, de nombreux indices nous permettent de croire que l'impact de la voiture partagée n'est pas moins intéressant ici. En effet, moins de 1 % des abonnés de Communauto utilisent régulièrement l'automobile dans le cadre de leurs déplacements pendulaires alors que plus de 98 % d'entre eux sont des usagers des services de transport public (Robert, 2000). L'impact du service risque d'être d'autant plus persistant que moins de 28 % des usagers de Québec et moins de 15 % de ceux de Montréal envisagent de faire l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir (Robert, 2000). Parmi ces derniers, une très forte majorité déclare que leur ménage aurait procédé plus rapidement à l'acquisition d'un véhicule en l'absence du service offert par Communauto (67 % à Québec et 81 % à Montréal). En ce qui concerne les ménages qui ne prévoyaient pas faire l'acquisition d'un véhicule au moment de l'enquête, il est intéressant de constater qu'une très forte majorité d'entre eux ont déclaré que leur ménage serait plus susceptible de faire une telle acquisition en l'absence du service offert (66 % à Québec et 68 % à Montréal).

2.4 De l'incohérence de l'État à la politique des « tapes dans le dos »

Déjà, en 1996, nous avons présenté les grandes lignes de ce potentiel, tout en explicitant la mécanique, dans le cadre d'un colloque de l'AQTR portant sur le thème un peu idyllique (dans le contexte actuel) de « La santé urbaine par les transports » (voir : Robert, B. *et al.*, 1996. *La « voiture communautaire » : un nouvel outil pour s'attaquer au problème des transports en milieu urbain*).

En 2000, nous récidivions en présentant un nouveau document, intitulé, cette fois-ci : *Potentiel de l'auto-partage dans le cadre d'une politique de gestion de la demande en transport*. (Robert, 2000); ceci dans le cadre d'un Forum de l'AQTR intitulé *Gaz à effet de serre: transport et développement, Kyoto: une opportunité d'affaires ?*



Pourtant, malgré tous les efforts que nous avons déployés, entre ces deux dates, pour nous découvrir des interlocuteurs valables (c'est-à-dire dûment mandatés pour nous parler) au sein de l'appareil gouvernemental, ne serait-ce que pour entamer un dialogue : RIEN (nous disons bien « rien ! ») n'a bougé.

Le grand paradoxe, dans tout ceci, c'est que dans l'intervalle, Communauto se méritait, en plus

◀ Station « Centre St-Pierre » située au centre-sud de Montréal, tout près de Radio-Canada.

d'une couverture de presse dithyrambique (voir : www.communauto.com/presse.html), toutes sortes de marques de reconnaissance, sans que cela ne se traduise, sur le terrain, par des gestes concrets et cohérents :



AVRIL 1998

Communauto remporte le prix « Environnement » de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).



NOVEMBRE 1998

Reconnaissance, par le ministre des Transports du Québec, du mérite de notre action. Le ministre des Transports a même eu la délicatesse, à l'époque, de nous acheminer un chèque de 10 000 \$ (que nous n'avions pourtant jamais sollicité) en guise d'appui à notre initiative. Et puis après ? Plus rien ! Pourtant, bien plus que d'argent, nous étions déjà désespérément à la recherche, à ce moment, d'interlocuteurs dignes de ce nom, au sein de l'appareil gouvernemental. Ne serait-ce que pour nous aider à clarifier le « COMMENT » notre initiative aurait pu être mieux supportée par les politiques de transport et d'environnement...



1999

L'auto-partage est (théoriquement) intégrée à la stratégie québécoise de réduction des gaz à effet de serre (voir le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, à la page 34 du document).

Malheureusement, il semble, ici, que le Gouvernement ait cette fois « oublié » de prévoir les mécanismes qui lui auraient permis de concrétiser ses intentions à cet égard... Résultat : rien n'a réellement bougé depuis ce temps.



MAI 1999

Communauto se classe deuxième lors de la première édition des « Prix nationaux d'efficacité énergétique du Canada » (organisée par l'Office de l'efficacité énergétique).



Ville de Montréal

JANVIER 2000

Même la Ville de Montréal, en rajoutait, en janvier 2000, en identifiant l'auto-partage comme l'une des mesures les plus prometteuses pour lutter contre l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Pourtant, presque au même moment, la Ville fermait sans crier gare plusieurs stationnements municipaux qui constituaient autant de points de service où nous avions disposé des véhicules pour répondre à la demande de nos abonnés; déclenchant, par le fait même, l'une des pires crises de notre histoire (quant on dit que la main droite ne sais pas, parfois, ce que fait la gauche...). Et il ne s'agit, ici, que d'un exemple parmi d'autres qui pourrait tout aussi bien s'appliquer à d'autres municipalités et à d'autres paliers de gouvernement... Tant et si bien que nous avons pris l'impertinente habitude, depuis, de qualifier de « politique des tapes dans le dos » cette forme un peu stérile (avouons-le) de reconnaissance.



Les choses changent, cependant; et pour le mieux. Ce qui a surtout changé la donne, dans le dossier de l'auto-partage, depuis quelques années, c'est que la formule est maintenant de mieux en mieux connue et, surtout, RECONNUE et ce, partout dans le monde.

Plus récemment, les données crédibles n'ont cessé de s'accumuler sur les retombées positives de l'auto-partage :

BRITTON, Eric and associates, 1999. *Car sharing 2000 – A hammer for sustainable development.*

ENOCH, Marcus, 2002. *How public and private organisations support city car share clubs : A worldwide review .*

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.*

MEIJKAMP, Rens, 2000. *Changing consumer behavior through Eco-efficient Services : An empirical study on Car Sharing in the Netherlands.*

MUHEIM, Peter et collaborateurs, 1998. *Le choix de la mobilité ! Le CarSharing – la clé de la mobilité combinée.*

SHAHEEN, Susan; Sperling, Daniel; Wagner, Conrad, 1998. *Carsharing in Europe and North America : Past, Present, and Future.*

C'est pourquoi nous n'avons pas été surpris outre mesure, en novembre dernier, de constater que l'auto-partage faisait la une du magazine de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), qui y consacrait, en plus de son éditorial, un dossier de 15 pages (voir annexe 1; voir aussi www.communauto.com/uitp_mag.html pour obtenir la version électronique du document).

Même aux États-Unis, où on avait agit à titre de précurseur, dans ce domaine, dès la fin des années 60, mais où un certain nombre d'initiatives malheureuse avaient eu raison des plus optimistes, l'État a cherché, récemment (et avec quel succès !) à rattraper le temps perdu. Voir à ce sujet :

SHAHEEN, Susan; Meyn, Mollyanne, 2002. *Shared-use vehicle services: a survey of North American market developments.*

WALB, Carol and LOUDON, William, 1986. *Evaluation of the Short Term Auto Rental (STAR) Service in San Francisco, CA.*

UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA, 1970. *Minicar Transit System : Final Report.*

2.5 La lumière au bout du tunnel ?

Verrons-nous bientôt la lumière au bout du tunnel ? Chose certaine, devant la mondialisation de l'information, le Gouvernement québécois ne pourra plus se permettre de rester indifférent très longtemps face à cette réalité. Nous sommes donc, aujourd'hui, plus que jamais, optimiste quand à l'accueil qui sera maintenant réservé à la mesure « auto-partage ».

Ceci d'autant plus que ce service peut agir comme un catalyseur pour renforcer plusieurs autres mesures déjà jugées prioritaires, par le Gouvernement québécois, dans le cadre de la version préliminaire de son

Plan d'action : « amélioration du transport en commun », « favoriser le covoiturage » (voir Robert et al., 1996), « les véhicules électriques » (voir 4.3.2.4), « favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs », « contenir l'étalement urbain », « sensibiliser la population » (encore faudrait-il, dans ce dernier cas, proposer à la population des alternatives intéressantes pour l'amener à modifier significativement son comportement en déplacement... et une chose est claire : c'est que l'auto-partage fait indéniablement partie de la solution...), etc.

2.6 Un outil d'intervention non coercitif

Un dernier point mérite également d'être mis en évidence, en ce qui concerne l'auto-partage. C'est que contrairement à la majorité des autres outils qui sont à la disposition des gouvernements pour influencer la demande en transport, ce service possède l'avantage indéniable de constituer un instrument d'intervention NON COERCITIF. En effet, plutôt que de contraindre les individus à adopter un nouveau comportement, l'auto-partage leur fournit, à la place, une alternative qui en amène un nombre significatif à modifier *eux-mêmes* leurs habitudes dans le sens souhaité.

Grâce à cette caractéristique, l'auto-partage est une solution qui fait L'UNANIMITÉ. Combien de mesures, au Québec, peuvent prétendre recevoir des appuis à la fois de Greenpeace, de Transport 2000, de l'Association pour la protection des automobilistes (APA) et du Club automobile (CAA). L'auto-partage en est une ([voir www.communauto.com/ditdenous.html](http://www.communauto.com/ditdenous.html)).

Cet atout non négligeable du service constitue un autre argument de poids susceptible d'en faire un outil de choix dans le cadre d'une politique de gestion de la demande en transport. Qui plus est, grâce à l'alternative qu'elle représente (face à la propriété d'un véhicule), la voiture partagée pourrait même contribuer à rendre plus acceptables, dans le cadre d'une campagne bien orchestrée, l'ensemble des autres mesures imposées par le législateur.



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.

— Vonarburg *in* Muheim *et al.*, 1998

3 Conclusion

3.1 Des avantages précis et mesurables, un effet catalyseur

Voici les faits :

L'auto-partage, associé au transport en commun dans le cadre de la « mobilité combinée », permet de mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût. Le résultat net de cette association est :

- d'augmenter l'achalandage des transports publics;
- d'accroître et de fidéliser leur clientèle;
- d'améliorer leur image corporative.

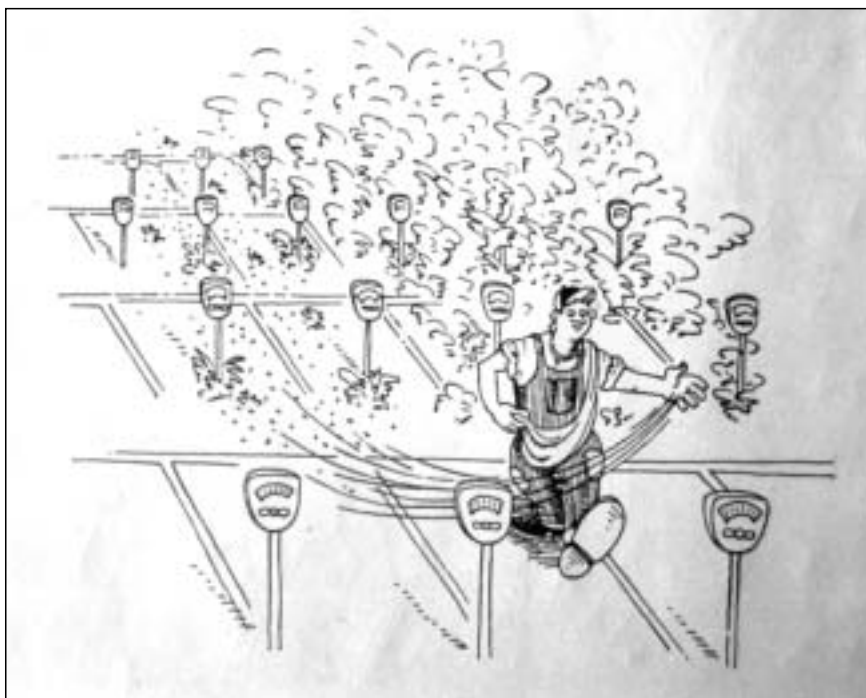
Le Gouvernement prétend être prêt à investir massivement pour augmenter l'offre en matière de transport public ? Nous sommes les premiers à saluer cette intention. Mais encore faudrait-il prendre le temps de réfléchir aux moyens d'adapter ces services à la nouvelle réalité du marché de la mobilité. Ce que les usagers désirent, pour rester fidèles à ces services, c'est de la flexibilité. La diversité de leurs besoins, en termes de temps et de destination est plus grande que jamais. Ceux-ci n'ont que faire des frontières arbitraires que nous avons tracées entre les modes. Or, l'intégration de l'automobile à l'offre de transport public, par le biais notamment de l'auto-partage, fait partie de cette nécessaire redéfinition des services.

Sur le plan sociétal, de nombreux impacts positifs sont par ailleurs mesurés suite à l'adhésion d'un groupe d'individus à un service d'auto-partage :

- réduction importante (de l'ordre de 50 %) de leur taux de motorisation;
- réduction de la part de l'automobile dans la répartition modale des trajets effectués par ces derniers;
- réduction de 50 % du nombre de voyageur-kilomètres effectués en automobile;

- réduction de la consommation en énergie;
- réduction importante des émissions de gaz à effet de serre (le potentiel estimé, pour le Québec, se situerait entre 0,16 et 0,25 mégatonne d'émissions de CO₂ par année, et il est probable que nous pourrions faire mieux);
- réduction proportionnelle des autres polluants attribuable à l'automobile.

En ce qui concerne les impacts de la formule sur le tissu urbain, on constate que cette formule favorise une utilisation de l'automobile mieux adaptée à la vie en ville. Qui plus est, l'auto-partage fait de l'automobile un facteur de concentration plutôt qu'un facteur d'étalement urbain.



L'automobile prend de la place ! En diminuant significativement le nombre de véhicules en circulation et en en réduisant l'usage, l'auto-partage pourrait nous aider à reconquérir, dans les villes, une partie de l'espace qui lui est présentement sacrifié.

Les retombées positives associées à l'auto-partage sont telles que d'aucuns commencent à en parler comme « l'une des mesures les plus efficaces que l'on puisse imaginer pour rendre durable la mobilité ».

Au Québec, grâce à Communauto, plus de 4000 québécois ont déjà compris l'opportunité que leur offre cette nouvelle forme de mobilité automobile. Ceci place le Québec à l'avant-garde dans ce domaine.

La preuve a été faite, ici comme ailleurs dans le monde (et ce, depuis longtemps déjà), que l'auto-partage est un service capable de s'autofinancer. Cette mesure comporte donc, en pratique, UN COÛT PRESQUE NUL pour les contribuables. Sans compter qu'il

s'agit d'un instrument d'intervention NON COERCITIF et qui fait l'unanimité parmi les divers groupes d'intérêts constitués (et présents au Québec).

L'effet général de l'auto-partage s'apparente de plus à celui d'un catalyseur. Et le résultat net de cette mesure, au Québec, pourrait être de renforcer plusieurs autres mesures déjà jugées prioritaires par le Gouvernement dans le cadre de la version préliminaire de son Plan d'action.

Devant une telle avalanche de faits une seule question reste pertinente à nos yeux. Et c'est la suivante : quels efforts serions nous prêts à consentir, collectivement, au Québec, pour créer les conditions favorables qui nous permettraient de tirer les plus grands bénéfices possibles de l'auto-partage dans l'avenir ?

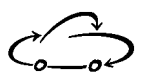


3.2 « C'est le temps d'agir ensemble »

Comme le soulignaient si bien le ministre de l'Environnement et le ministre des Ressources naturelles eux-mêmes dans leur mot de présentation du « Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques : « C'est le temps d'agir ! ». Les ministres précisaient, un peu plus loin, que c'est « ensemble » qu'il fallait maintenant agir.

On soulignait par ailleurs, dans ce même document, que « l'absence de vision à ce chapitre serait regrettable ». S'il ne s'agissait pas là de vains mots, ces affirmations trouvent tout particulièrement leur sens dans le dossier de l'auto-partage au Québec.

Oui, c'est maintenant le temps d'agir « ensemble » ! Mais pour cela encore faudrait-il que l'on soit deux...



*Ce service sera confiné
à un rôle marginal,
au Québec,
s'il continue à se
développer en vase clos.*

4 Recommandations

4.1 Généralités

Contrairement à nombre d'autres mesures, l'auto-partage représente une approche systémique de la protection de l'environnement : nous ne modifions pas des éléments pris isolément, mais intervenons sur l'ensemble du système. Cette caractéristique du service constitue à la fois sa force et sa principale faiblesse :

SA FAIBLESSE Une mesure qui comporte autant de ramifications et qui implique autant de partenaires risque fort d'être mise de côté, ne serait-ce qu'à cause des nombreuses barrières institutionnelles qui sont susceptibles de s'opposer à son déploiement. Nous l'avons expérimenté, ce type de blocages existe bel et bien au Québec.

SA FORCE Par contre, c'est justement ce caractère systémique de la formule qui lui confère, en plus de ses impacts directs, son immense potentiel d'agir comme catalyseur pour stimuler la relance du secteur du transport public en général. Le défi est donc à la hauteur des attentes.

Ce qu'il faut cependant retenir de ceci, c'est que ce service sera confiné à un rôle marginal, au Québec, s'il continue à se développer en vase clos.

Jusqu'ici, Communauto a assumé presque seul le fardeau de démontrer la viabilité de l'auto-partage sur le territoire québécois. Le défi qu'il nous reste à relever, cependant, est sans commune mesure avec le précédent : il s'agit, maintenant, de s'attaquer à la tâche d'adapter nos opérations afin de faire du partage de véhicules un service de consommation de masse plutôt qu'un service à faible pénétration de marché (figure 8).

Il nous faudra réussir, pour y parvenir, à bonifier au maximum l'avantage comparatif de la voiture partagée vis-à-vis de la possession d'un véhicule. L'État, dans ce contexte (et ce, tous paliers confondus), devient un partenaire incontournable.

Le défi est d'autant plus grand que l'atteinte de cet objectif ne dépendra pas, principalement, des sommes qui pourraient être investies par le Gouvernement dans le développement de l'auto-partage, mais bien, plutôt, des capacités d'adaptation des institutions et des organisations qui auront à s'ajuster à cette nouvelle forme de mobilité. Au niveau de la réglementation, notamment, un toilettage sera nécessaire 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 des véhicules. Au niveau institutionnel, également, il faudra que les responsables des services de transport public, notamment, élargissent leur vision en devenant des gestionnaires de la mobilité en général, plutôt que des gestionnaires de flottes d'autobus, de train ou de métros... C'est du succès de cette opération que dépendra, ultimement, l'importance relative du marché de l'auto-partage au Québec.

4.2 L'esprit de nos recommandations

Malgré l'ampleur de la tâche qui reste à accomplir, la précipitation ne doit pas avoir de place ici. Le tout devra se dérouler de manière structurée, par étapes successives, et reposer sur des constats bien documentés.

De plus, comme nous ne prétendons pas être des spécialistes des rouages de l'État, il nous est impossible, aujourd'hui, de dresser une liste exhaustive des actions qu'il reste à prendre. Un travail de défrichage restera nécessaire, de même que l'établissement d'un dialogue permanent, avec des responsables dûment mandatés au sein du Gouvernement, pour superviser celui-ci et suivre l'évolution du dossier.

Le tout devra se dérouler de manière structurée, par étapes successives, et reposer sur des constats bien documentés.

Cette réalité nous a amené à séparer en deux catégories les recommandations qui suivent :

- d'abord une recommandation « d'ordre général » qui vise surtout à structurer les actions qui devront être prises;
- puis des recommandations « d'ordre spécifique » sur des points d'intervention précis (des actions à entreprendre ou des études à réaliser), déjà connus, et pour lesquels nous serions, dans certains cas, déjà prêts à aller de l'avant.

Ces dernières recommandations touchent à de nombreux axes, ou thèmes, c'est donc en fonction de ces derniers que nous les avons classées.

4.3 Liste des recommandations

4.3.1 RECOMMANDATION D'ORDRE GÉNÉRAL

4.3.1.1 Mise sur pied d'un comité interministériel⁵

Ce comité deviendrait notre interlocuteur privilégié au sein du Gouvernement et devrait se pencher sur les façons dont l'auto-partage pourrait être soutenu par les politiques québécoises (notamment, de transport, d'urbanisme et d'environnement), et sur les objectifs de ce soutien. Il aurait, notamment :

- à identifier les formes que pourraient prendre le soutien des autorités publiques;

⁵ Au-delà du choix des termes, ce qu'il importe de retenir, ici, c'est la nécessité de nous désigner un (ou plusieurs) interlocuteur(s). Les champs de compétence des membres de ce comité (qu'on le qualifie d'« interministériel » ou autrement) devraient couvrir tous les secteurs ayant des interactions avec l'auto-partage. Si l'on nous désigne plusieurs interlocuteurs (plutôt que de fonctionner en comité), il serait important, de plus, de prévoir une formule de concertation, de manière à éviter de tomber dans le piège de l'incohérence.



- à identifier les changements législatifs nécessaires;
- à agir comme un levier pour susciter la participation de tous les acteurs concernés, autant dans le secteur public que dans le secteur privé.

La mise sur pied de ce comité répondrait à un besoin que nous avons identifié depuis plus de 10 ans, déjà, et à défaut duquel nous ne pouvons qu'entreprendre un dialogue de sourds improductif avec le Gouvernement.

Nous l'avons mentionné plus haut, l'auto-partage est une mesure qui comporte UN COÛT PRESQUE NUL pour les contribuables. Or, nous l'avons constaté à nos dépens, malgré un discours ambiant qui parle sans arrêt de la rareté relative de l'argent neuf, paradoxalement, les organes de l'État semblent complètement désespérés lorsque nous les approchons pour demander autre chose que de l'argent. Pourtant, ce dont nous avons principalement besoin, ici, c'est d'une écoute attentive et de leadership.

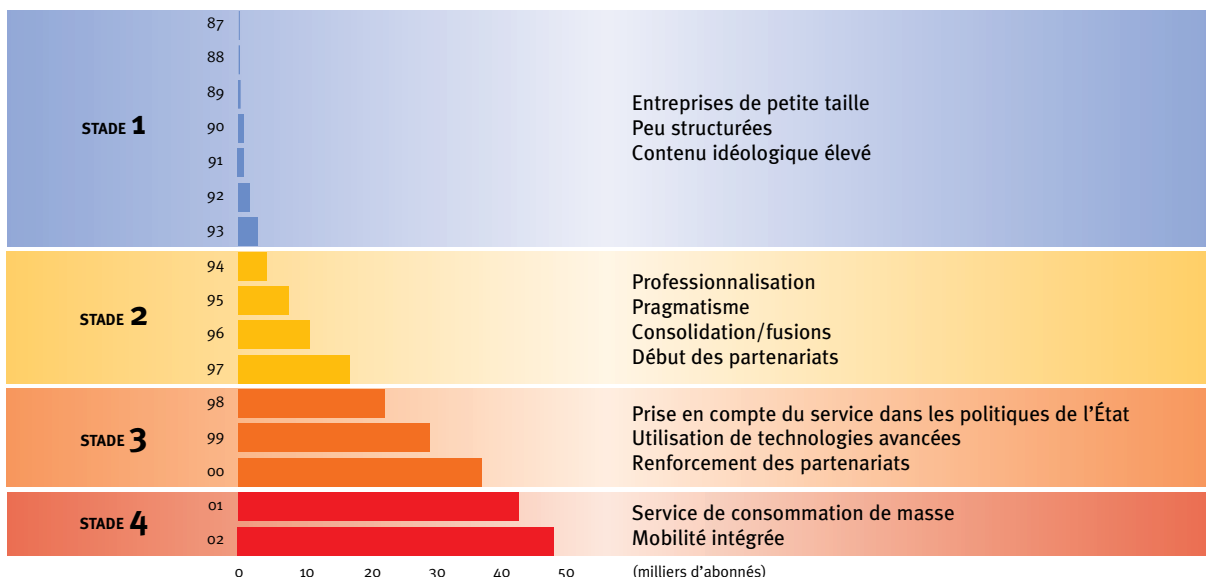
Les organes de l'État semblent complètement désespérés lorsque nous les approchons pour demander autre chose que de l'argent. Pourtant, ce dont nous avons principalement besoin, ici, c'est d'une écoute attentive et de leadership.

De plus, compte tenu du nombre d'intervenants concernés dans le cas de l'auto-partage, il est clair que cette mesure devra nécessairement constituer une priorité du Gouvernement s'il désire rapidement en faire un outil d'intervention significatif, en termes de retombées : d'où l'importance de mettre sur pied un tel comité.

La légitimité qu'une telle initiative conférerait à la démarche serait nécessaire pour susciter l'adhésion des autres partenaires et pour aplanir les difficultés qui ne manqueront pas d'être soulevées. Car l'expérience nous a appris, encore une fois, que loin d'être incontournables, ces difficultés sont le plus souvent tout simplement associées à un manque de motivation de la part de ceux qui détiennent la clé de la solution.

C'est ce comité qui serait également le mieux positionné pour nous aider à mettre en branle nos recommandations d'ordre plus spécifique.

Figure 8
Stades de développement type des entreprises d'auto-partage : l'exemple de Mobility (Suisse)



4.3.2 RECOMMANDATIONS D'ORDRE SPÉCIFIQUE

4.3.2.1 Modernisation du mode d'opération (apport de l'ingrédient « technologie »)

CONSTAT

Communauto compte présentement un peu plus de 4000 abonnés et gère une flotte de quelque 200 véhicules. L'entreprise a connu, depuis son démarrage, une croissance oscillant aux alentours de 40 à 50 % par année. Les moyens organisationnels et techniques utilisés jusqu'ici par Communauto arrivent cependant à leur limite et si rien n'est fait rapidement pour corriger la situation, cette lacune constituera une barrière au développement du service.

LES BESOINS IDENTIFIÉS

Obtenir un soutien financier pour le développement, l'expérimentation et l'implantation d'un outil à base de télématique (ci-après appelé « ordinateur de bord ») qui nous permettra d'adapter nos opérations pour faire face à la croissance.

La technologie retenue devra comporter, entre autres, les fonctions suivantes : contrôle de l'utilisation des véhicules par le biais d'une fonction d'anti-démarrage, identification de l'utilisateur, repérage du véhicule en cas de vol (GPS), compilation des informations nécessaires à la facturation du service (nombre de kilomètres roulés, date/heure du début et date/heure de la fin des périodes d'utilisation, etc.). Ce système devra permettre, en outre, les communications en mode bidirectionnel (du véhicule vers la centrale, et l'inverse). Il devra stocker l'information de manière sécuritaire. Il devra, de plus, être compatible avec les applications de réservation et de facturation présentement utilisées par la compagnie.

À deux reprises déjà nous avons soumis ce projet au Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD), et à deux reprises il a été rejeté : la première fois parce que nous n'avions, apparemment, pas mis suffisamment l'emphase, dans sa description, sur les retombées mesurables directement reliées à l'apport du FAQDD; la seconde parce que les analystes qui l'ont étudié n'auraient accordé AUCUN crédit aux impacts anticipés sous prétexte que ceux-ci reposaient, en partie, sur des études européennes ???

Pourtant, dans les objectifs du Fonds d'action québécois pour le développement durable, il est écrit noir sur blanc que « le FAQDD privilégie des projets dont les interventions, face à un problème environnemental, se situent le plus en amont possible en vue d'un développement durable, plutôt que les activités de réparation des dégâts, en aval. » C'est là, exactement, l'esprit de l'intervention de Communauto dans sa mission de tous les jours et c'était le cas, également, dans le cadre de ce projet.

MESURE SPÉCIFIQUE À ADOPTER

Le projet soumis au FAQDD par Communauto (voir : www.communauto.com/images/FAQDD.pdf) représentait un investissement de 341 000 \$. En vertu des règles prévues dans le cadre du volet III du programme, le montant total de l'aide qui aurait pu nous être accordée ainsi était de l'ordre de 256 000 \$ (soit 75 % de la valeur du projet).

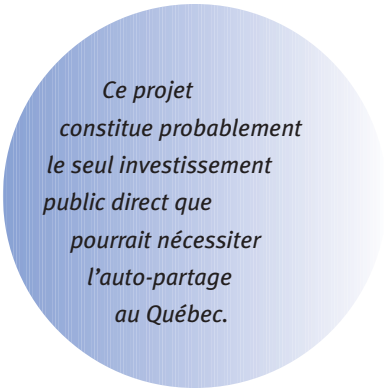


- Nous recommandons que ce projet soit réévalué par les autorités compétentes.

Soulignons qu'il s'agit là d'un projet à caractère structurant qui nous permettrait de renforcer notre initiative tout en augmentant notre capacité à la gérer efficacement (donc de manière autonome, sans aide additionnel de l'État).

Mentionnons, de plus, que ce projet constitue probablement *le seul* investissement public direct que pourrait nécessiter l'auto-partage au Québec.

Compte tenu du nombre d'utilisateurs actuel que compte notre service, le montant réclamé représente à peine plus de 60 \$ par utilisateur. De plus, compte tenu de notre chiffre d'affaires actuel, ce montant représente à peine plus que le montant qui sera perçu par l'État québécois, en 2002, au seul chapitre de la taxe de vente provinciale (TVQ).



Ce projet constitue probablement le seul investissement public direct que pourrait nécessiter l'auto-partage au Québec.

Ajoutons à cela que la technologie que nous comptons acquérir, à ce chapitre, est de fabrication québécoise, et que le produit qui sera développé, selon nos spécifications, est d'une nature imminemment exportable. Ce projet est donc des plus désirables : il nous permettrait à la fois de renforcer notre initiative tout en nous permettant d'augmenter notre rayonnement, dans le monde, en y ajoutant les rôles d'exportateur de « savoir-faire », aussi bien que de technologie.

4.3.2.2 Documentation des impacts du service

CONSTAT

Les efforts de recherche récents effectués dans le domaine de l'auto-partage et de la mobilité combinée ont été surtout concentrés en Europe et, depuis peu, aux États-Unis. Ceci ne nous a pas seulement nui, dans le passé, dans nos démarches auprès du FAQDD, mais bien dans toutes celles que nous avons entreprises et ce, auprès de tous les intervenants rencontrés.

Le problème auquel nous faisons face, ici, est que nous ne pouvons, pour des raisons évidentes de crédibilité et de conflit d'intérêts, effectuer ces recherches nous-mêmes. Il faut donc qu'un organisme indépendant s'en occupe. Or, avec la « politique des tapes dans le dos » que nous avons connue jusqu'ici, au Québec, il est clair que le contexte ne se prêtait pas à la réalisation d'une telle initiative.

Cela fait déjà plus d'un an que nous frappons à toutes sortes de portes avec une ébauche de protocole afin de convaincre des ministères ou une agence à financer un tel projet, le tout sans succès. Les questions qui nous reviennent sans cesse à l'esprit, dans le contexte, sont les suivantes : comment le Gouvernement a-t-il pu, jusqu'ici, rester aussi inactif devant une initiative qui compte déjà plusieurs milliers d'utilisateurs au Québec et qui suscite autant d'intérêt ailleurs dans le monde ? Quel vice du système d'attribution des fonds de recherche de l'État peut expliquer cet état de fait ? Pourquoi dans certains pays comme la Hollande, l'Italie, la France, ou les États-Unis, pour ne nommer que ceux-là, l'État s'est-il intéressé à ce service avant même que celui-ci ne soit mis sur pied, alors qu'ici l'État ne semble même pas

disposé à agir alors même que la seule chose qu'il lui reste à faire c'est de constater le fait accompli et d'y investir un minimum d'effort ne serait-ce que pour en mesurer les bénéfices ?!?

Cependant, si le Gouvernement, comme nous le souhaitons, appuie cette mesure, il n'aura d'autre choix que d'identifier des indicateurs qui lui permettront de mesurer l'efficacité de sa politique.

BESOINS EN INFORMATION

Plusieurs paramètres mériteraient d'être évalués et monitorés sur une longue période, notamment tous les paramètres quantitatifs permettant de mesurer les retombées environnementales de l'auto-partage, de même que l'influence de cette mesure sur le comportement en déplacement de ses adhérents.

Ces études devraient être réalisées en collaboration avec les chercheurs d'autres pays de manière à jeter les bases de méthodologies communes qui faciliteraient les comparaisons. Il deviendrait ainsi possible de comparer les résultats obtenus ici avec les impacts mesurés ailleurs dans le monde.

MESURE SPÉCIFIQUE À ADOPTER

- À même les fonds de recherche existants, libérer les fonds nécessaires pour que ce travail puisse enfin être réalisé par une équipe de chercheurs indépendants.

4.3.2.3 Collaboration avec le transport public

CONSTAT

L'importance d'établir des liens de coopération entre les services de transport public et l'auto-partage n'est plus à démontrer. Ce qui compte, maintenant, c'est de déterminer la meilleure manière d'y parvenir. Pour ce faire, de nombreux précédents existent.

BESOINS EN INFORMATION

- Déterminer comment l'auto-partage et le transport public pourraient coopérer de manière optimale au Québec.
- Il importe notamment, ici, de s'inspirer des expériences étrangères tout en conservant un regard critique sur ces initiatives de manière à ne pas importer ici des erreurs coûteuses.

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

- Commander les études nécessaires pour documenter et encadrer les initiatives qui pourraient être réalisées au Québec.



L'AUTO-PARTAGE COMME ASSURANCE DE MOBILITÉ
En 1998 est apparue à Brême, en Allemagne, la « Bremer Karte plus AutoCard », un abonnement annuel aux services de transport public accompagné d'une clé de voiture électronique fournie par Cambio StadtAuto (l'exploitant local du service d'auto-partage). Cet abonnement offre une mobilité totale : les transports publics assurant le service de base et « l'AutoCard » garantissant le reste.



- Élaborer des modèles d'ententes tarifaires 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, la proposition récente que nous avons faite à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans la région de Montréal (voir l'annexe 2).
- Aller au-delà des ententes bipartites impliquant le transport en commun et l'auto-partage et, à l'instar de ce qui se fait en Suisse (par exemple dans le cadre du programme Easy-Ride, voir : www.communauto.com/leader.html), jouer à fond la carte de l'intermodalité.

4.3.2.4 Projet de démonstration impliquant des véhicules à énergie alternative

CONSTAT

Le Gouvernement du Québec a déjà démontré sa détermination à s'impliquer dans ce type de projets et à y investir des montants significatifs. Voir notamment à ce sujet : « Le Québec, un partenaire énergique pour l'essor des véhicules électriques » (www.menv.gouv.qc.ca/air/vehicule/index.htm).

Or, en plus des multiples atouts qu'il possède déjà, le Québec dispose d'un avantage comparatif additionnel, dans ce domaine, en comptant, sur son territoire, l'un des plus importants services d'auto-partage existant dans le monde.

Communauto devrait donc être considéré, dans le cadre de ces initiatives, comme un partenaire naturel et incontournable. Voici pourquoi :

- Environ 65 % des déplacements réalisés dans le cadre de l'auto-partage sont des trajets de moins de 50 km.
- Par ailleurs, près de 80 % des déplacements ainsi effectués ne dépassent pas 10 heures, entre l'aller et le retour.

Ces caractéristiques du profil de déplacement de ses usagers font de l'auto-partage l'une des meilleures plate-formes d'expérimentation qui soit pour tester des véhicules fonctionnant avec une forme alternative d'énergie et comportant une autonomie réduite.

Plusieurs autres raisons militent en ce sens :

- Si le but recherché par le Gouvernement québécois, avec la voiture électrique, est réellement de maximiser les retombées environnementale de cette technologie, il importe que ces projets soient intégrés avec des initiatives qui permettent d'offrir à la population une réelle alternative à la propriété d'un véhicule. Seule l'auto-partage permet de rencontrer cette condition.



Source : UITP, 2002. *Bremen Paper*, p.3.

- Communauto dispose déjà des infrastructures nécessaires afin d'administrer efficacement ce type de service (logiciel de réservation, personnel spécialisé, etc.).
- Par ailleurs, grâce à son bassin préexistant de clientèle, grâce au savoir faire qu'il a accumulé, grâce au pragmatisme qui lui ont permis de demeurer rentable dans un environnement qui lui est pourtant demeuré largement hostile (jusqu'ici), Communauto pourrait contribuer de manière importante à limiter les risques de dérapage financier de tels projets.

L'État aurait donc tout à gagner, ici, en favorisant le rapprochement des partenaires naturels et en évitant de mettre sur pied des initiatives fonctionnant en parallèle.

BESOINS EN INFORMATION

Ces besoins sont susceptibles de varier selon les projets envisagés mais ils nécessitent tous, à la base, que leurs promoteurs connaissent bien le marché de l'auto-partage.

Que l'on désigne ces projets sous d'autres étiquettes, tel que « Station-cars » (voir : www.stncar.com) ou autre, ne change rien à la donne. Les principes de base restent les mêmes. Mentionnons à cet égard qu'aux États-Unis l'Association Nationale des Station-Cars a déjà été forcée, devant le succès de ces dernières, d'effectuer, il y a deux ans, un virage stratégique important en se rapprochant des initiatives de « car-sharing »...

Trop de ces projets ont déjà été mis sur pied, dans le monde, en ne tenant compte que de leurs aspects techniques. Les résultats ne se font pas attendre : les services qui sont implantés sans tenir compte de la réalité du marché ne durent qu'un temps. Les impacts environnementaux qui en découlent restent marginaux.

Il importe, ici, de distinguer entre la recherche pure visant à améliorer la technologie de la voiture électrique et les projets de démonstration qui ne visent qu'à tester des applications à partir d'une technologie existante. Le premier objectif est des plus nobles. Quant au second, il ne peut être utile, sur le plan des investissements en environnement, que dans la mesure où le but recherché est également d'obtenir un concept « durable » quant à l'importance des investissements (le plus souvent publics) qui devront y être consentis.

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

- Faire en sorte que les outils de gestion développés, sélectionnés ou testés dans le cadre de ces projets le soient en tenant compte des contraintes et des besoins de l'auto-partage au Québec, de manière à permettre à ces projets de renforcer les acquis et d'optimiser les retombées des sommes qui y seraient investies par l'État.
- Exiger que ces projets tiennent compte de la réalité du marché dans le cadre de leur élaboration.
- Fournir à Communauto les ressources additionnelles nécessaires qui lui permettraient de prendre part à tout projet de démonstration d'envergure qui pourrait être planifié au Québec, et ce dès l'étape de leur élaboration.



4.3.2.5 Augmenter l'avantage comparatif de l'auto-partage vis-à-vis de la propriété d'un véhicule

CONSTAT

Plusieurs mesures peuvent être envisagées pour rendre l'auto-partage attrayante à un maximum d'individus. Ceci peut se faire :

- soit en améliorant le service lui-même ;
- soit en conférant des avantages spécifiques à ceux qui choisissent cette option plutôt que la propriété d'un véhicule.

Améliorer le service :

Outre les améliorations d'ordre organisationnel ou technique qui peuvent toujours être utiles pour améliorer un service, on sait, dans le cas des entreprises d'auto-partage, que la seule croissance du nombre de leurs usagers peut être un important vecteur d'amélioration. En effet, l'augmentation de leur clientèle permet, à ces entreprises, d'augmenter non seulement le nombre de leurs points de service mais aussi le nombre des véhicules qu'elles peuvent se permettre de conserver dans chacune de ces stations. Ceci contribue à rapprocher les véhicules de ceux qui s'en servent et d'améliorer leur disponibilité relative. Passé un certain volume de transaction, on peut même se permettre d'adoucir certaines règles, notamment celles ayant trait aux prolongations de réservation. Toutes ces améliorations ont pour effet d'alimenter la croissance, en rendant le service suffisamment attrayant pour y attirer des clients de plus en plus exigeants.

Tout ceci sans compter que l'augmentation du nombre de leurs usagers permet aussi à ces entreprises de diversifier leur offre en s'ajustant aux besoins de nouvelles catégories de clients qu'il ne leur aurait pas été possible de desservir de manière rentable initialement. C'est le cas, notamment, du marché corporatif qui peut être très utile pour combler les périodes creuses du marché des particuliers mais qui est trop circonscrit dans le temps pour se suffire à lui-même.

Conférer des avantages spécifiques aux véhicules utilisés en mode partagés :

À l'heure actuelle, c'est plutôt l'inverse qui se produit. En effet, les personnes qui optent pour l'auto-partage sont pénalisées et ce, à plusieurs égards, tout simplement parce que rien n'a encore été fait, du côté du Gouvernement, pour ajuster les règles face à cette nouvelle réalité. Voici quelques exemples :

- Plusieurs services publics exigent l'apposition de vignettes sur les véhicules pour offrir certains privilèges à leurs détenteurs. Or, ces vignettes sont souvent 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 et ce, à peu près partout, etc.). Cette situation rend un certain nombre de privilèges inaccessibles à nos usagers.
- À l'heure actuelle, nos clients ne se voient même pas reconnaître, par la plupart des juges des cours municipales, le droit de contester leur contraventions sous prétexte qu'il 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 ici. Il n'en demeure pas moins que le problème est bien réel. Celui-ci constitue un irritant pour nombre de nos clients et ce, même s'il n'ont pas nécessairement reçu de contravention (le seul

fait de savoir qu'il ne pourront pas la contester, si jamais ils en obtiennent une et qu'elle leur paraît injustifiée, en dérange plusieurs).

- Rappelons, par ailleurs, qu'un résident de Québec ou de Montréal (la situation est similaire dans les autres municipalités) propriétaire d'un véhicule peut s'acheter une vignette, pour stationner sur-rue, à un coût très bas (environ 50 \$/année). Or, nous payons présentement près de 700 \$, annuellement, pour garer chacun de nos véhicules (ces prix peuvent aller jusqu'à 1200 \$ et même 2400 \$ par année par véhicule dans certains cas). Il va sans dire que ces montants élevés que nous devons déboursier se répercutent inévitablement dans nos prix.

Ces quelques exemples d'iniquité illustrent bien le genre de contraintes auxquelles il faudra nous attarder et ce, avant même de pouvoir affirmer que nous aurons réussi à conférer un premier avantage comparatif à la « voiture partagée » vis-à-vis l'achat d'un véhicule...

BESOINS EN INFORMATION

- Dresser un inventaire des irritants qui créent des iniquités entre les propriétaires de véhicules et ceux qui ont plutôt opté pour l'auto-partage.
- Dresser un inventaire des mesures réglementaires, fiscales, ou autres qui pourraient être implantées pour favoriser la pratique de l'auto-partage.
- Regarder ce qui se fait déjà à l'étranger afin de s'en inspirer. Voir notamment à ce sujet, l'article de Enoch, Marcus (2002) : *How public and private organisations support city car share clubs : A worldwide review* .

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

Voici une liste de mesures déjà identifiées et qui pourraient être appliquées immédiatement :

- Éliminer les éléments de discrimination déjà connus.
- Mettre en circulation des vignettes de stationnement universelles permettant aux véhicules partagés d'être garés dans tous les stationnements municipaux de la Ville et ce, sans égard à la durée et sans frais additionnels.



Source : UITP, 2002. *Bremen Paper*, p. 4.



- Permettre aux véhicules partagés d'emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis à l'heure de pointe.
- Utiliser les fonds recueillis par la tarification du stationnement (ce qu'il est fréquemment convenu d'appeler le « fonds consolidé ») pour réduire la part assumée à ce chapitre par les usagers des services d'auto-partage.
- Prioriser les véhicules partagés dans l'attribution des emplacements de stationnement hors-rue.
- Tenir compte de l'auto-partage dans l'élaboration des politiques de stationnement et dans le développement des réseaux de stationnement municipaux.
- Éliminer les barrières réglementaires qui nous rendent de nombreux espaces inaccessibles, par exemple la politique de nettoyage des « espaces-rues » à Montréal (voir www.communauto.com/abonnes/lettre_5septoo.html).
- Permettre, à l'intérieur de certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés⁶.

⁶ À Montréal et à Québec, de telles exceptions existent déjà pour les véhicules de livraison, les handicapés, les autobus touristiques, les calèches, les véhicules de la Ville, de la police, du corps diplomatique, etc. Pourquoi pas pour les voitures partagées?



À moins de vouloir consentir à des investissements importants dans l'aménagement d'un nombre toujours plus grand d'emplacements hors rue, la seule solution possible à nos problèmes de stationnement, à plus long terme, serait de nous permettre de garer nos véhicules dans des zones réservées à cet effet sur la rue. Cette solution a d'ailleurs déjà été mise en place avec succès dans plusieurs villes européennes et... même à Seattle comme on peut le voir sur la photo ci-dessus.

4.3.2.6 Aménagement du territoire

CONSTAT

Chaque véhicule partagé mis en service par Communauto est utilisé, en moyenne, par 20 usagers. Une station de 10 véhicules dessert en moyenne 200 personnes... Quand on parle d'allocation efficace d'une ressource aussi rare que l'espace (du moins en milieu urbain), on voit immédiatement l'économie qu'est susceptible d'entraîner l'auto-partage.

On ne le répétera jamais assez, dans le domaine du stationnement et de l'aménagement du territoire, l'auto-partage fait partie de la solution, bien plus que du problème. Ceci ne nous empêche pas de passer régulièrement pour des « empêcheurs de tourner en rond » lorsque nous avons à nous débattre avec les diverses administrations municipales afin d'obtenir quelques miettes à ce chapitre. Les habitudes sont difficiles à changer et la crainte de créer un précédent omniprésente⁷...

Dans un autre ordre d'idées, mentionnons que les conditions qui font le succès de l'auto-partage sont les mêmes que celles qui font le succès du transport en commun : la densité de population, la proximité des services, etc. On peut donc faire d'une pierre deux coups, ici, et favoriser simultanément les deux services pour peu qu'on se donne la peine d'en tenir compte dans les critères d'aménagement du territoire.

À l'opposé, 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, nos 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 que nous perdons. Nous pouvons alors nous 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 que nous aurions pu autrement obtenir (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 de ceci, 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.

L'inverse est vrai, également. 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).

Une étude réalisée auprès de nos usagers, en 1998, 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 ? », 57 % des Québécois (habitant à Québec) ont répondu « oui » et « plutôt oui » alors que cette proportion était de 52 % à Montréal. 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.

⁷ L'une des raisons les plus fréquemment invoquées pour nous refuser un privilège est la suivante : « si on vous dit oui à vous, comment pourrions-nous dire non à tous les autres qui nous l'ont demandé !? ». Le verdict est sans appel et, surtout, exempt de nuances : on ne tient évidemment pas compte, lorsqu'on nous sert cette réponse, de la légitimité relative des différentes demandes.



BESOINS EN INFORMATION

- Vérifier comment, à l'étranger, on a traduit dans la réglementation la prise en compte des besoins de l'auto-partage dans les schémas d'aménagement.
- Vérifier comment on a pu moduler certaines exigences de la réglementation en tenant compte de la présence de ce service : par exemple, dans le cadre d'un projet de développement immobilier, comment tient-on compte de l'auto-partage lorsque vient le temps de déterminer la formule qui servira à calculer le nombre d'espaces de stationnement requis pour respecter les exigences minimale de la municipalité (habituellement l'affectation d'un certain nombre de cases pour les fins de véhicules partagés permet de réduire ces exigences).

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

- Le gouvernement doit livrer un message non équivoque aux administrations municipales pour les entraîner à collaborer davantage avec les entreprises d'auto-partage dans l'offre de stationnement.
- Le même message doit être livré aux autres organes de l'État : les Commissions scolaires, les CLSC, les corporations para-municipales, les organismes subventionnés, etc.
- Le secteur privé et les églises pourraient aussi être interpellés, ne serait-ce qu'en les y incitant en leur démontrant l'utilité sociale du geste posé.
- Les guides de bonne pratique préparés par le gouvernement devraient contenir des dispositions spécifiques au sujet de l'auto-partage.
- Favoriser les développements adaptés aux besoins du transport en commun et offrant une certaine mixité des fonctions (résidentielles, commerciales...).
- Dans la planification du déploiement du réseau de transport public, favoriser la densité de l'habitation le long des principaux axes de desserte et à proximité des stations (dans le cas du métro ou du train); dans ce dernier cas, prévoir des espaces de stationnement à proximité des stations (pour favoriser l'intégration de ce service avec l'auto-partage).
- Éviter le morcellement du territoire qui rend plus difficile notre expansion et limite l'accessibilité de nos clients aux divers points de service qui leurs sont proposés.

4.3.2.7 Sensibilisation du public

CONSTAT

Le concept de l'auto-partage gagne à être connu. Plus il est connu, moins grands sont les préjugés à son égard et plus son marché s'étend.

Ce n'est pas le fruit du hasard si le gros de notre développement a reposé, jusqu'ici, sur le bouche à oreille. C'est que la population en général ressent encore le besoin d'être rassurée à l'égard de ce service avant de décider de s'y inscrire.

Cette situation a pour effet de ralentir significativement la progression de l'auto-partage au Québec, et il faudra encore travailler très fort pour banaliser la formule dans l'esprit des gens (pour désamorcer la crainte associée à son caractère inusité et à sa nouveauté).

Grâce à sa notoriété, le Gouvernement pourrait contribuer significativement à éliminer cette barrière. Il lui suffirait pour cela, de participer indirectement à nos efforts promotionnels en soulignant les qualités de la formule dans ses propres campagnes ou publications.

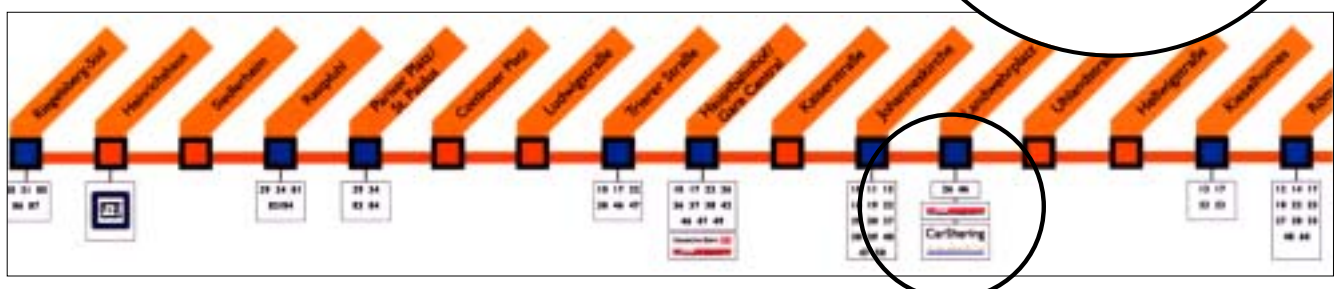
BESOINS EN INFORMATION

- Identifier les médiums que l'État (tous paliers confondus) pourrait utiliser pour promouvoir l'auto-partage dans ses propres publications (publicité, campagne de sensibilisation, etc.).

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

- Mentionner l'auto-partage dans les campagnes sociétales du gouvernement (notamment celles qui serviront à sensibiliser la population sur les gestes qu'ils pourraient poser pour améliorer la qualité de leur environnement, diminuer leur émissions de GES, etc.).
- Demander aux municipalités de faire le même effort.
- Insister auprès des Sociétés de transport pour que les stations d'auto-partage soient inscrites sur leur plan réseau; encourager celles-ci à lancer des campagne des promotion conjointes avec des entreprises d'auto-partage.

Le Car-Sharing est intégré dans l'information aux voyageurs dans le tram de Saarbruck (Allemagne).
(Source : PTI magazine, nov. 2002, page 25)



4.3.2.8 Financement

CONSTAT

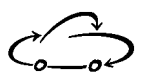
À cause de leur structure financière particulière et du fait qu'elles empruntent surtout pour acheter du « matériel roulant », l'accès au capital a toujours été un défi pour les entreprises d'auto-partage. C'est également le cas de Communauto.

Avec l'accroissement de notre rythme d'expansion, il est même possible que le manque de capital devienne un frein qui rendrait caducs tous nos autres efforts visant à augmenter le nombre d'adhérents au service.

Au Québec, il nous est déjà impossible d'obtenir du financement bancaire ordinaire sous la forme de prêts. Pour contourner le problème, nous devons recourir au « crédit-bail », ce qui augmente significativement nos frais de financement. Cette situation a des répercussions négatives sur nos prix.

MESURES SPÉCIFIQUES À ADOPTER

Le gouvernement pourrait garantir les emprunts contractés par des entreprises d'auto-partage ce qui leur permettrait d'obtenir des prêts à taux préférentiels dans les banques (et d'éviter d'avoir à recourir au « crédit-bail »).



BIBLIOGRAPHIE

- * Une astérisque devant le nom de l'auteur indique que le document peut être consulté en ligne à www.communauto.com/biblio.html
- BAUM, H. and PESCH, St., 1994. *Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen*. Forschungsbericht FE-Nr. 70421/93 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bonn.
- * BRITTON, Eric and associates, 1999. *Car sharing 2000 - A hammer for sustainable development*. The journal of World Transport Policy & Practice Special issue. A collaborative International project from the Commons, Ecologica Ltd. Lancaster, U.K. 293 p.
- * ENOCH, Marcus, 2002. *How public and private organisations support city car share clubs : A worldwide review*. Integration into Urban Planning Work Package MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability) Project European Commission, DG TREN. Energy and Environmental Research Unit. The Open University. Milton Keynes, U.K. 28 p.
- * GLOTZ-RICHTER, Michael, 2002. « *Bremer Karte plus AutoCard* » – *L'expérience de Brême*. Transport Public International. Union Internationale des Transports Publics (UITP). Vol. 51 - novembre 2002. pp 16-17.
- * HOLM, Birger et MÜLER EBERSTEIN, Frank, 2002. *À Dresde, auto-partage et transport public font bon ménage*. Transport Public International. Union Internationale des Transports Publics (UITP). Vol. 51 - novembre 2002. pp. 18-22.
- JOUKO A. Parviainen & Associates, 1983. *Shared Vehicle Fleet Concepts : State-of-the-Art Review and R & D Program Definition*. Transportation Development Center, Transport Canada, Montreal, Québec, 71p.
- * JUSSIANT, Line, 2002. *Mobilité combinée et auto-partage*. Transport Public International. Union Internationale des Transports Publics (UITP). Vol. 51 - novembre 2002. pp 12-15.
- * 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.
- * MEIJKAMP, Rens, 2000. *Changing consumer behavior through Eco-efficient Services : An empirical study on Car Sharing in the Netherlands*. Thèse, Delft University of Technology. Delft. 295 p.
Seul le résumé de ce document peut être consulté en ligne.
- MEIJKAMP, R. and R. THEUNISSEN, 1996. *Carsharing: Consumer Acceptance and Changes on Mobility Behavior*. Delft University of Technology Report. The Netherlands.
- * MOLLET, Petra; MATHIEU, Yves et JUSSIANT, Line, 2002. *L'auto-partage - Un concept ou une réalité future ? Dix regards croisés sur l'auto-partage, pour une vision à l'horizon 2010*. Transport Public International. Union Internationale des Transports Publics (UITP). Vol. 51 - novembre 2002. pp 24-27.

- * 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.
- * POLIS, 2001. *Car-Sharing – Intelligent mobility for European Cities*. 8 p.
- * ROBERT, B., LEBLANC, N., MORISSETTE, C., 1996. *La « voiture communautaire » : un nouvel outil pour s’attaquer au problème des transports en milieu urbain*. Communication présentée dans le cadre du 31^e congrès de l’Association québécoise du transport et des routes (AQTR), tenu en mars 1996 à Québec. Recueil des communications. Tome 1. pp. 197-226).
- ROBERT, Benoît, 1994. *De la location à court terme à la voiture communautaire : résultats de l’ étude de marché*. Québec, document non publié, 55 p.
- * ROBERT, Benoît, 2000. *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’affaires ? », 27 p.
- * SHAHEEN, Susan ; MEYN, Mollyanne, 2002. *Shared-use vehicle services: a survey of North American market developments*. California Department of Transportation and Partners for Advanced Transit and Highways (PATH). 12 p.
- * SHAHEEN, Susan ; SPERLING, Daniel ; WAGNER, Conrad, 1998. *Carsharing in Europe and North America: Past, Present, and Future*. Transportation Quarterly. Vol. 52. No. 3. Pp. 35-52.
- STEININGER, K., Caroline VOGL and Ralph ZETTI, 1996. *Car sharing organisations. The size of the market segment and revealed change in mobility behavior*. Transport Policy. Vol. 3(4): 177-185.
- * UITP, 2003. *Bremen paper - Public Transport and Car-Sharing : together for the better*. Conclusion des atelier tenus à Brême (Allemagne), les 4-5 décembre 2002. 4 p.
- UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA, 1970. *Minicar Transit System: Final Report*. Philadelphia, Pa. : University of Pennsylvania Center for Urban Research and Experimentation.
- 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.
- WILHITE, Harold et ATTALI, Sophie, 2000. *Mobilité individuelle partagée en France : avantages, inconvénients et alternatives*. Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie (ADEME). France. 37 p.



ANNEXES





Annexe 1

Articles sur l'auto-partage contenus dans le numéro de novembre 2002 de la revue de l'UITP.
Ces pages sont également disponibles en ligne à www.communauto.com/uitp_mag.html.



EDITORIAL



Hans Rat
Secrétaire général de l'UITP

Chers lecteurs,

Petit à petit, la mobilité fait son nid...

Comme nous vous l'annonçons dans un numéro précédent de *Transport Public International*, une station de car-sharing s'est récemment ouverte à Namur en Belgique...

Comment dites-vous? Car-sharing, Auto-partage, voiture partagée?

Si bien souvent le terme fait penser au partage d'une voiture individuelle entre plusieurs personnes se rendant au même endroit... mais cela s'appelle le car-pooling, le car-sharing est en réalité une initiative assez récente organisée de manière professionnelle qui met à la disposition de personnes affiliées une voiture pour une durée illimitée. L'avantage est de disposer d'un véhicule quand on en a besoin, en étant soulagé des inconvénients comme le stationnement, l'assurance, les entretiens, etc... et en plus avec la possibilité de changer de modèles selon l'envie!

Mais en quoi la voiture partagée concerne-t-elle le transport public?

Jusqu'il y a peu, la voiture était considérée comme l'ennemi numéro un, l'envahisseur qui empêchait le transport public de fonctionner normalement... Aujourd'hui le discours a changé. Ce qui importe, c'est d'offrir la possibilité aux citoyens de se déplacer d'un endroit à un autre de la manière la plus accessible possible ; peu importe comment... Aussi, dans la diversité de nos villes, il est naturel que tous les modes de transport soient présents, mais ils doivent l'être de manière intégrée pour une mobilité sans contrainte. Comme les pièces d'un puzzle s'imbriquent les unes aux autres pour former une image, les modes de déplacements devraient se combiner pour garantir une mobilité harmonieuse. Afin d'atteindre cet objectif indispensable à une meilleure qualité de vie dans les zones urbaines et suburbaines, il faut prendre des initiatives innovantes. La collaboration entre le transport public et la voiture, par le biais du car-sharing en est un bon exemple. Elle amène les citoyens à réfléchir sur leur choix modal.

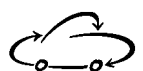
Par ailleurs, nous assistons à d'autres démarches allant dans ce sens. Citons parmi elles "La semaine de la mobilité" organisée pour la première fois cette année. Clôturée par la "Journée sans voiture", cette semaine a été l'occasion pour 315 villes de sensibiliser le public aux différents aspects de la mobilité.

Citons également, dans un autre ordre d'idées, le Sommet de la Terre à Johannesburg où l'UITP a représenté notre secteur, car il est inconcevable de ne pas tenir compte du transport en général et du transport public en particulier.

Parallèlement, les experts du transport public, au travers de l'UITP, continuent à se rencontrer et à travailler ensemble. La conférence de Lodz a dernièrement permis de faire un bilan sur la situation en Europe occidentale et orientale et dans les pays de la CEI. L'Assemblée des Bus a rappelé l'importance de l'autobus et la nécessité d'une réelle collaboration entre exploitants et industrie. Le workshop de Rome a donné l'occasion d'aborder les nouvelles technologies sous un angle Marketing.

Et à propos des nouvelles technologies, vous pourrez aussi lire des articles très intéressants sur la contribution de celles-ci à la sécurité, à l'information et au service de qualité, autres pièces du puzzle de la mobilité durable...

Bonne lecture !





Mobilité combinée et auto-partage

Line Jussiant, Manager, UITP, Belgique

Après le co-voiturage, voici venu le temps de l'auto-partage (ou car-sharing): la voiture à la carte, où et quand vous le désirez. Objectif: un service de mobilité flexible, fiable et pratique pour une utilisation rationnelle de la voiture, allant de pair avec une fréquentation plus importante des transports publics, dans une optique de mobilité durable.

Fonctionnement

Concrètement, l'auto-partage correspond à un système perfectionné de location où le client a accès à un choix de véhicules 7 jours sur 7, 24h/24. Lors de son affiliation à la société d'auto-partage, l'utilisateur reçoit un numéro d'identification (code PIN) et une carte à puce, lui permettant d'utiliser tout véhicule

réservé, pour une heure, une journée ou une semaine. Pour réserver, il lui suffit d'envoyer un mail, un SMS ou de passer un coup de fil, au plus tard une demi-heure à l'avance.

Les véhicules sont disponibles en permanence dans différentes stations, réparties à travers la ville, sur des places de parking réservées à cet effet. Sous peine

d'amende, l'utilisateur est invité à ramener le véhicule dans le délai fixé lors de la réservation ou à prévenir la centrale s'il désire prolonger son temps d'utilisation. Certaines compagnies offrent d'ailleurs la possibilité d'appeler la centrale directement à partir de l'ordinateur de bord. Auto-partage rime en effet avec technologie, pour une utilisation facile et conviviale.

Les coûts, proportionnels à l'utilisation du véhicule (tarif horaire - tarif kilométrique), sont ensuite facturés. Ce mode de tarification (frais variables élevés, frais fixes quasi inexistant) vise à rationaliser l'utilisation de la voiture. Ainsi, le label allemand exige qu'il n'y ait jamais d'offre de kilomètres gratuits.

Il semble qu'un profil général de l'utilisateur-type émerge dans les différents pays: il s'agirait majoritairement d'un homme diplômé, âgé entre 30 et 40 ans et vivant en ville. Les administrations et les sociétés privées constituent une réserve intéressante pour les sociétés d'auto-partage, dans la mesure où leur plage horaire (en journée la semaine) correspond à la plage horaire creuse des usagers résidentiels.

Les jeunes représentent également un marché potentiellement intéressant, même si certaines compagnies leur reprochent un taux d'accident plus élevé. L'initiative de Mobility (Suisse) est intéressante à noter: cette société subventionne des cours de conduite pour ses jeunes abonnés. L'objectif est de fidéliser cette clientèle potentielle à l'auto-partage, avant qu'elle ne possède son premier véhicule. Le marketing doit dès lors s'adresser plutôt aux parents, qui achètent en général la première voiture de leur progéniture.

Intérêt: la mobilité combinée

Au niveau de l'utilisateur, l'intérêt majeur est pratique et financier: la flexibilité de la voiture sans les tracas de sa propriété et une économie substantielle pour toute utilisation inférieure à environ 12-15.000 km/an.

Au niveau de la société, les avantages sont nombreux et divers. Ils sont essentiellement

d'ordre environnemental. Citons:

- la réduction du nombre de véhicules et consécutivement, la réduction de l'espace public occupé par la voiture. Une voiture d'auto-partage est censée remplacer de 5 à 10 véhicules classiques et rouler plus qu'une voiture individuelle, qui reste immobile environ 22 heures sur 24.
- la réduction des voyageurs-kilomètres en voiture, en moyenne de 50% et la réduction conséquente des émissions polluantes (CO₂ et autres).
- l'utilisation de véhicules plus neufs et dès lors moins polluants - certains ont même opté pour des véhicules propres, en général électriques (par exemple, Palerme en Italie).
- l'utilisation d'un véhicule adapté à chaque trajet particulier. Comme les petits véhicules sont moins chers, la surenchère est évitée tout en offrant la possibilité d'utiliser des véhicules plus grands en cas de nécessité.

Toutefois, l'atout fondamental de l'auto-partage est sa complémentarité aux transports en commun. Il permet d'élargir la gamme de services de transport offerts, dans une optique de mobilité combinée. L'offre de transport ne se résume plus au dilemme voiture privée - transports publics. Elle intègre d'autres modalités de déplacement individuel afin de répondre aux besoins en matière de mobilité de chacun, besoins de plus en plus variés.

En Ile-de-France, la mobilité journalière moyenne a augmenté de 11% entre 1995 et 1998. Le trafic sur le réseau du métro parisien est, depuis 1997, plus important le week-end que la semaine¹. Par essence, la ville est le lieu des échanges et cette tendance se confirme chaque jour davantage. La mobilité et l'accessibilité sont donc intrinsèquement liées à l'avenir des villes. S'y ajoute la flexibilité, concept clé de ce XXI^e siècle. Chacun recherche un maximum de flexibilité pour combiner ses trajets domicile, école, travail, loisirs, commerces, ...



Le fonctionnement de l'auto-partage en images



© Car2Go



Realtek dispose de plus de 120 véhicules dans plus de 50 gares en Suisse



EN COUVERTURE

Wenn Sie Lust
auf ein Glas
Milch
haben, ...



... kaufen
Sie dann
eine Kuh?



Warum kaufen
Sie dann ein Auto?

Wenn Sie es nur
ab und zu brauchen.



DENZEL DRIVE

Le slogan de la société Denzel-drive (Autriche): "Quand vous avez envie d'un verre de lait, achetez-vous une vache? Alors, pourquoi acheter une voiture quand vous n'en avez besoin que de temps en temps?"

Au vu de cette croissance et de la diversification de la mobilité, il n'est dès lors pas réaliste d'imaginer un concept qui ne tienne pas compte de la voiture. Toutefois, sa possession entraîne souvent son usage immodéré, voire abusif, dont tout le monde connaît les conséquences actuelles sur notre environnement (pollution atmosphérique, nuisances sonores, congestion, insécurité, utilisation excessive de l'espace public, etc.).

L'intérêt du système de l'auto-partage réside donc dans l'utilisation sélective de la voiture qu'il incite. Une étude menée par l'Université de Cologne a montré qu'en Allemagne, les utilisateurs d'auto-partage parcourent en moyenne 4.000 km/an en voiture contre 7.000 précédemment².

Le slogan de la société Denzel-drive (Autriche) illustre bien ce propos: "Quand vous avez envie d'un verre de lait, achetez-vous une vache? Alors, pourquoi acheter une voiture quand vous n'en avez besoin que de temps en temps?"

Un exemple concret: Zürichmobil (récemment rebaptisé ZVV-Kombiabo). Ce nom regroupe les exploitants de la ville de Zurich, qui proposent, avec le concours de Mobility CarSha-

ring et Europcar, un large éventail de produits et services, dont la clé d'accès est la carte à puce. Celle-ci permet à son titulaire d'avoir accès à toutes les formes de mobilité combinée, à savoir un système de partage de voitures (plus de 500 véhicules répartis dans 250 stations à travers la ville), de location de voitures, de taxis et de transport collectif, la carte étant valable comme abonnement personnel pour le titulaire et pour la personne accompagnante. En parallèle, un système d'information sur la mobilité, dénommé "Mobil in Zürich", a été créé. Il est disponible sous forme d'un plan de la ville, affiché à tous les arrêts de transport public, et accessible sur internet. Un seul document pour fournir des informations non seulement sur chaque ligne de transport en commun mais aussi sur toutes les aires de stationnement d'auto-partage, toutes les zones piétonnières, les chemins de promenades en ville, les parkings et les pistes cyclables.

L'auto-partage, tout bénéfique pour les transports publics

L'auto-partage se veut donc complémentaire aux transports en commun, voire au vélo, sans lesquels il ne peut fonctionner de manière optimale. A contrario, les transports en commun profitent aussi de l'auto-partage, qui leur ramène des usagers. En effet, si l'auto-partageur roule moins en voiture, il ne se déplace pourtant pas moins qu'avant. Comme il paie ses déplacements au pro-rata de leur utilisation, il a vite fait d'opter pour la solution présentant le meilleur rapport qualité-prix. Et en ville, il s'agit généralement des transports en commun.

En juin 1998, à Brême, les exploitants de transport public

et d'auto-partage (BSAG - cambio) ont introduit l'abonnement combiné transports en commun - auto-partage "Bremer Karte plus AutoCard" (voir p. 16). Un an plus tard, il ressortait d'un sondage³ que 26% des détenteurs de ce type d'abonnement utilisent les transports en commun plus souvent qu'avant. En moyenne, le nombre de kilomètres parcourus annuellement en transport en commun est passé de 3534 à 3704 km par personne. 8,5% des nouveaux abonnés se sont séparés de leur véhicule personnel (une séparation qu'ils déclarent avoir bien vécue) et 26% se sont affiliés à l'auto-partage au lieu d'acheter un véhicule, comme prévu initialement. 78% détiennent un abonnement annuel contre 55% avant l'introduction de la carte combinée.

Vu la complémentarité évidente entre transport en commun et auto-partage, certains exploitants de transport public ont eux-mêmes lancé leur propre système d'auto-partage. A l'échelle locale, citons, à titre d'exemple, les villes de Bologne, Munich, Wuppertal et Dresde (voir p. 18). A l'échelle nationale, RailLink, filiale des chemins de fer suisses (SBB CFF FFS), de Mobility CarSharing et de DaimlerChrysler, propose 120 voitures, du type smart, dans les 55 plus grandes gares suisses. Les chemins de fer allemands viennent de lancer un système similaire, DBCar-sharing.

Initiatives

L'auto-partage poursuit sa route et se répand progressivement en Europe. Parmi les pays pionniers, on compte l'Allemagne, avec ses 55.000 clients pour 2.100 véhicules, et la Suisse, où l'auto-partage commença, en 1987, avec quelques

Flotte de
Denzel-drive



idéalistes et deux véhicules. Sa société principale, Mobility CarSharing, compte maintenant environ 48.000 membres pour 2.000 véhicules.

Les Pays-Bas, l'Autriche, la Norvège, le Danemark et la Suède ont ensuite emboîté le pas. En France, c'est Strasbourg, ville phare en matière de mobilité durable, qui s'est lancée la première dans l'aventure. Paris a embrayé en 1999 et propose aujourd'hui 53 véhicules à ses 750 adhérents. A l'échelle nationale, la société coopérative France AutoPartage a été fondée en avril 2002.

Parmi les initiatives plus récentes du XXI^e siècle, citons la Grande-Bretagne, où l'auto-partage dérive directement des sociétés de location locales (ex. AVIS - Urbiga à Londres) et l'Italie, qui a opté pour une initiative nationale, même si quelques villes comme Bologne et Palerme disposent déjà de leur propre système. Enfin, la Belgique a inauguré sa première station d'auto-partage à Namur, le 13 mai 2002. Le partenariat entre l'opérateur belge, Taxistop, et le fournisseur de service allemand, cambio, a posé les jalons pour le premier réseau transfrontalier de car-sharing. L'association Européen Car-Sharing (ecs) oeuvre actuellement à l'harmonisation de tous ces différents systèmes européens afin de permettre à l'abonné de demain d'utiliser n'importe quel véhicule du parc européen d'auto-partage.

L'Europe n'est toutefois pas le seul continent à pratiquer l'auto-partage. Différentes expériences sont actuellement à l'étude en Asie tandis que les Etats-Unis comptent déjà une dizaine de systèmes d'auto-partage, répartis dans des villes comme New-York, Washington, Boston et Portland, pour un total de 5.000 membres et 280 véhicules. Les deux principales sociétés sont Flexcar et Zipcar. Le Canada compte quant à lui 4.000 membres pour un peu plus de 200 véhicules.

L'objectif commun de ces différentes initiatives reste l'intermodalité et la rationalisation de l'usage de la voiture. A terme, il s'agit que l'utilisation de la voiture n'apparaisse plus comme la réponse évidente à chaque



Publicité pour le Car-Sharing dans un tram à Brême en Allemagne

déplacement mais que l'on choisisse, pour chaque déplacement, l'alternative de transport la plus adéquate : le train, le bus, le bateau, la voiture, le métro, le vélo, la marche à pied, ...

Ainsi, le projet européen **moses** - mobility services for urban sustainability - dans lequel l'UITP est impliquée, prévoit qu'en 2020, 10% des véhicules individuels seront remplacés, en ville, par des solutions alternatives comme l'auto-partage. Avec comme résultat, une réduction des émissions de CO₂ de 6 millions de tonnes. Cette percée sur le marché ne pourra évidemment être atteinte qu'avec la coopération de tous les acteurs: autorités, exploitants de transport public et d'auto-partage, utilisateurs potentiels, automobilistes, ...

¹ Jean-Paul Bailly, Edith Heurton, *Nouveaux rythmes urbains: quels transports?*, éd. de l'aube, 2001.

² Herbert Baum u.a., *Car-Sharing als Lösungskonzept städtischer Verkehrsprobleme*, Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, 1995.

³ Henning Koch, Hilbrud Burwitz, *Survey on the Bremer Karte plus Autocard*, University of Bremen, 1999.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez consulter **Mobi+**, la bibliothèque électronique de l'UITP sur www.uitp.com, ainsi que les sites internet suivants:
www.moses-europe.org
www.car-sharing-europe.org
www.carsharing.org
www.mobility.ch
www.atc.bo.it/tosca

**Vous désirez en savoir plus sur l'auto-partage?
 Vous projetez de lancer l'auto-partage dans votre ville?**

L'UITP organise un séminaire :

Transport public et auto-partage: Synergies pour une meilleure mobilité

Brême, 4-5 décembre 2002.

Programme et inscription: www.moses-europe.org



“Bremer Karte plus AutoCard”

L’expérience de Brême

Michael Glatz-Richter, Senior project manager “sustainable mobility”, Senator for Building and Environment Bremen, *mases* project co-ordinator, Allemagne



Depuis 1986, la Bremer Karte, abonnement annuel bien connu et apprécié de tous, donne accès, pour 30 euros par mois seulement, à l'ensemble des transports publics de la ville. Transférable, la Bremer Karte se transforme, en soirée et durant les week-ends et jours fériés, en abonnement familial, le titulaire pouvant être accompagné d'un autre adulte et de quatre enfants maximum.

En 1998 est apparue la “Bremer Karte plus AutoCard”, un abonnement annuel accompagné d'une clé de voiture électronique fournie par l'exploitant de car-sharing cambio StadtAuto Bremen et donnant accès, pour seulement 30 euros de plus par an, à une flotte de voitures en libre service. La “Bremer Karte plus AutoCard” offre une mobilité totale, les transports publics assurant le service de base et l'AutoCard garantissant la mobilité dans les cas où les premiers ne sont pas en mesure de fournir les services souhaités, par exemple durant la nuit, pour effectuer les achats de la semaine ou pour se rendre dans des grandes surfaces de bricolage.

La promotion de la “Bremer Karte plus AutoCard” a été assurée par un affichage aux arrêts, par des autocollants dans les véhicules de transport public, par des prospectus et par voie de presse. La campagne publicitaire a d'ailleurs été soutenue par le célèbre manager du club de football de l'époque, Wender Bremen, dont le visage bien connu apparaissait sur les autobus et les véhicules de chemin de fer et aux arrêts.

Le premier résultat positif de l'AutoCard a été de rendre inutile la voiture particulière. Environ 80% de ses titulaires ne possèdent pas de voiture. Un tiers d'entre eux l'ont revendue ou ne l'ont pas remplacée. Pour les transports publics, l'expérience s'est révélée très positive: l'offre intégrée a attiré de nouveaux clients et la proportion des abonnements annuels progresse (de 55 à 72%) au détriment des abonnements mensuels. Sur le plan de l'environnement, deux résultats essentiels ont été obtenus. Tout d'abord, le car-sharing se substitue à la voiture particulière et devient un élément de réponse au problème de la pénurie généralisée de places de parking: la voiture particulière est remplacée par un service.

Ensuite, les utilisateurs du car-sharing modifient leurs comportements de mobilité, empruntent davantage les bus et les trams – et utilisent plus rarement leur voiture. Les titulaires de la "Bremer Karte plus AutoCard" ont réduit leurs déplacements en voiture d'environ 1.600 km par an. Avec la bicyclette, les transports publics servent de moyen de transport de base et ce, même en dehors des heures de pointe. Brême compte actuellement 2.500 usagers du car-sharing, dont quelque 700 ont adopté la formule combinée aux transports publics.

Quand l'exploitant de bus devient prestataire de mobilité – Recommandations pour la coopération avec le car-sharing

Comment un exploitant de transport public peut-il collaborer avec une entreprise de car-sharing? L'expérience de Brême a permis de tirer les enseignements suivants:

- ✓ L'offre conjointe doit attirer le client en lui apportant un plus sur le plan des tarifs et du service.
- ✓ L'information joue un rôle très important dans le développement de l'offre. Les services de car-sharing sont encore relativement peu connus de beaucoup de gens. Les points d'arrêt et les véhicules sont d'excellents vecteurs d'information et de publicité, et permettent de cibler une clientèle particulière. Pour un surcoût minime, l'exploitant de transport public peut faire beaucoup pour l'offre combinée.

- ✓ Le site web affichant les horaires doit renseigner les stations de car-sharing et, bien entendu, contenir un lien vers les pages d'information et de réservation du site de car-sharing.
- ✓ Le personnel des transports publics affecté aux renseignements doit être formé de manière à pouvoir dispenser des informations fiables sur le car-sharing – tout comme l'exploitant de car-sharing doit être informé de l'offre de transport public.
- ✓ Si la disposition des lieux s'y prête, les stations de car-sharing doivent être situées à proximité des points d'arrêts et sur le site même des installations de l'exploitant de transport public, lequel pourra alors, lui aussi, disposer des véhicules de car-sharing.

L'intégration du transport public et du car-sharing pour un développement urbain durable

Le car-sharing sera plus performant que la voiture particulière là où la dépendance vis-à-vis de cette dernière est limitée par la structure urbaine. Les déplacements domicile-travail constituent, à cet égard, un indice particulièrement révélateur – là où ils ne nécessitent pas l'usage d'une voiture particulière, le car-sharing pourra être très utile.

Le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 recommande l'usage combiné du car-sharing et de transports publics performants, une mesure particulièrement utile pour la gestion durable du trafic urbain dans l'avenir. Brême et Vienne sont citées en exemples dans le document de la Commission.

L'initiative européenne CIVITAS a adopté le car-sharing comme critère d'éligibilité pour ses villes candidates.

Le car-sharing est étroitement lié au développement urbain. Une aubaine pour celui-ci l'intégration systématique du car-sharing dans le processus de développement urbain peut a priori exercer un effet positif sur la mobilité. Actuellement, les projets de construction de nouveaux immeubles font la part belle aux places de parking et créent les conditions idéales pour un accroissement du trafic automobile. Or il serait préférable, lorsque



Christine Wäcker, Sénateur élu de la ville de Brême, avec la carte combinée BSAG - Car-Sharing

les conditions s'y prêtent, de s'appuyer davantage sur les transports publics et le car-sharing. Cela permettrait en outre de réduire les coûts de construction et de maintenance de la voirie.

Le béguinage de Brême offre un bon exemple de projet réalisé à moindre coût.

Lors de la construction de ce nouveau bâtiment en centre-ville, le garage en sous-sol a été volontairement sous-dimensionné et une station de car-sharing accessible aux habitantes ainsi qu'aux clients de carsharing a été aménagée sur le site, par ailleurs bien desservi par les autobus et les tramways. Un kiosque d'information électronique installé dans la résidence fournit des renseignements sur les lignes de bus et de tram – de même que sur les taxis. L'intégration du car-sharing et du transport public dans le processus de rénovation et de développement urbain est une tâche d'avenir importante qui comportera, outre la gestion performante du stationnement, la facilité d'accès à l'information, l'aménagement d'une infrastructure cyclable de qualité, et la création de tickets mixtes transports publics/car-sharing pour les riverains.

Traduit de l'allemand



A Dresde, auto-partage et transport public font bon ménage

Birger Holm, Directeur de stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH, Membre de comité de direction de l'association fédérale du CarSharing e.V., Hanovre

Frank Müller Eberstein, Membre du comité directeur technique et porte-parole de la compagnie de transport de Dresde (Dresdner Verkehrsbetriebe AG), Allemagne

En haut: La station "JohannisKirche" de stadtmobil Sachsen à Chemnitz
En bas: Premier "tram carsharing allemand", véhicule de la DVB AG



Les performances toujours croissantes du transport motorisé individuel et les micro et macrop Problèmes qu'elles entraînent en termes d'économie, d'environnement et de transport justifient de plus en plus la recherche d'alternatives à ce mode de déplacement. Dans ce contexte, c'est au niveau de l'utilisation de la voiture, à des fins essentiellement privées, mais aussi professionnelles, que l'on recherche des modèles d'offres et de gestion axés sur la clientèle. Le carsharing, c'est-à-dire le partage, organisé de façon professionnelle, de véhicules entre plusieurs personnes à des moments différents, fait partie de ces offres.

Introduit à Berlin, en Allemagne, pour la première fois il y a 12 ans, il s'est entre-temps développé comme une "alternative écologique" pour devenir un service de mobilité innovant. Grâce à la collaboration étroite et fructueuse, sans précédent, entre les organisations de carsharing (stadtmobil Carsharing GmbH) et l'entreprise de transport communale (Dresdner Verkehrsbetriebe AG), la question n'est plus de savoir si les entreprises de transport public intégreront le système de voiture partagée comme complément au transport public dans leur offre de mobilité mais plutôt quand. Ainsi, la compagnie des chemins de fer allemande (DB) a récemment annoncé l'introduction, dans toutes les villes allemandes de 250.000 habitants et plus, des systèmes de carsharing sous son logo DB et ce jusqu'à la mi-2003 ; elle utilise ainsi le savoir-faire des fournisseurs locaux ou régionaux, et démontre par la même, sa volonté de collaborer avec eux.

Cette décision de la compagnie des chemins de fer pourrait éventuellement, au moyen d'une normalisation, contribuer à développer le carsharing en attirant davantage de clients; ce qui, jusqu'à présent, n'était pas envisageable pour les cinq organisations interrégionales de carsharing et les 75 organisations locales à cause de l'incompatibilité des systèmes et des offres. Bien que deux études réalisées en 1994 et 1998 prévoyaient que le système de voiture partagée pouvait attirer potentiellement 2,45 millions [1] et 7,5 millions [2] de personnes, on comptait seulement 50.000 personnes en Allemagne se partageant 1800 véhicules en juillet 2001 [3]. L'objectif de cet article est de démontrer la fonctionnalité et l'exploitation d'une offre de carsharing complémentaire au transport public, proposée par des entreprises communales de transport public urbain et des organisations de carsharing, à l'instar de la société stadtmobil Sachsen Car-Sharing GmbH et de ses partenai-



res et associés, les compagnies de transport de Dresde (Dresdner Verkehrsbetriebe AG) et de Chemnitz (Chemnitz Verkehrs-AG).

stadtmobil - La voiture publique de DVB AG et CVAG

Sous le slogan "stadtmobil - la voiture publique" la clientèle des compagnies de transport de Dresde et de Chemnitz peuvent, respectivement depuis avril 1998 et novembre 2000, utiliser des véhicules à des conditions avantageuses pour des trajets qui exceptionnellement ne peuvent s'effectuer en tram ou en bus: une petite voiture pour les emplettes, une limousine ou un break pour les vacances, un bus pour les excursions en famille et une camionnette pour les déménagements.

La participation au carsharing

Tous les détenteurs de permis de conduire peuvent devenir membre de la société "stadtmobil Sachsen CarSharing e.V.", les conducteurs de moins de 24 ans moyennant une caution de 175 euros. Cela leur donne le droit de réserver un véhicule de leur choix par téléphone ou sur Internet et de l'utiliser pour une certaine durée. À cet effet, ils disposent en moyenne d'environ 55 véhicules - neufs dans l'ensemble - accessibles dans 11 stations à Dresde et 4 à Chemnitz. Ces stations se répartissent dans tous les coins de la ville et se situent habituellement aux abords des points de correspondance avec le transport public et/ou à proximité immédiate de zones résidentielles.

Comment utiliser le service?

Une centrale de réservation opérationnelle 24 heures sur 24, des cartes à puce sans contact - la Share-Card de stadtmobil - et un ordinateur embarqué équipé d'une ligne numérique et d'un modem ou encore de véhicules soi-disant autonomes qui reçoivent toutes les

données de réservation par télécommunication de manière individuelle et indépendamment de leur position, assurent l'ensemble des processus depuis la commande, l'accès et l'utilisation du véhicule jusqu'à la facturation¹. Un véhicule peut être libéré et utilisé une minute seulement après la réservation. La durée minimale d'utilisation s'élève à une heure; il n'y a pas de durée maximale. Le concept informatique sous-jacent a été développé par la société stadtmobil Car-Sharing GmbH à Dortmund elle-même, et intègre différentes applications comme la gestion du fonds de clientèle, le traitement des encaissements et des rappels, la gestion technique et commerciale du véhicule, la gestion des données de réservations et la transmission de celles-ci par modem ou téléphone portable.

Naturellement, les clients de stadtmobil Sachsen peuvent utiliser le système de voiture partagée dans 200 autres villes allemandes, où des associations, des SARI ou des organisations sous des statuts juridiques différents offrent ce type de service. Il est également possible d'utiliser ce service "cmisé" dans les différents pays européens. Il faut simplement réserver quelques jours à l'avance auprès d'une centrale de réservation de stadtmobil.

Le coût d'utilisation

Les coûts d'utilisation se calculent sur la base d'un tarif horaire et zonal et proposent les meilleurs tarifs au profit du client. En cas d'utilisation de nuit, entre 0 et 6 heures, le prix d'une voiture est calculé sur la base du tarif zonal uniquement. Il n'y a pas de coûts supplémentaires pour le carburant, les assurances, l'entretien ou les réparations. Le plein du véhicule s'effectue sans argent, à l'aide d'une carte, tous les 300 km. Les utilisations croisées sont facturées au

tarif pratiqué par l'organisation où la réservation a été faite, la facture est transmise à l'organisation du pays concerné. Bien sûr, tous les véhicules stadtmobil peuvent être utilisés partout en Allemagne au même tarif.

Le tarif horaire commence à 1,50 euro de l'heure, le tarif kilométrique à 0,19 EUR/km (carburant et TVA compris). Le tarif horaire et zonal devient moins cher selon le principe suivant: plus la durée et la longueur du trajet augmentent, plus le trajet par heure utilisée et par kilomètre parcouru s'avère proportionnellement avantageux.

Ce qui a motivé l'offre

Aussi bien la DVB AG que la CVAG se veulent être des fournisseurs de mobilité globale. Les deux entrepri-



Le numéro d'identification donne accès à la clé du véhicule



EN COUVERTURE

ses voient dans le système de voiture partagée le moyen de **gagner** de nouveaux clients et de **fidéliser** les existants ainsi que la possibilité d'affiner leur propre profil.

Pour la DVB AG, l'amélioration constante de l'éventail d'offres de transport en tram, bus, ferries et en transport à crémaillère a conduit à un accroissement du nombre de voyageurs, de 120 millions en 1991 à près de 138 millions en 2001. Pour garantir et renforcer ce succès, la compagnie de transport de Dresde s'est penchée en 1996 sur la possibilité d'introduire un système de voiture partagée, proposant ainsi une offre alternative en recourant à une voiture à usage communautaire justement pour les itinéraires non desservis par le transport public. Ces réflexions sont notamment parties du fait que la durée d'utilisation de la voiture particulière en Allemagne ne s'élève qu'à

environ 45 minutes en moyenne par jour. Cette valeur extrêmement faible indique le potentiel existant pour le carsharing.

Outre les avantages financiers pour les usagers de voitures partagées et la possibilité de fidéliser les clients existants et d'en conquérir de nouveaux pour l'entreprise de transport public, ce système diminue le besoin en espace de stationnement dans les zones résidentielles et permet d'éviter l'achat d'une seconde voiture, voire même d'une première voiture. Cette perspective vient renforcer l'objectif de la capitale du land, Dresde, qui veut un développement durable de la ville tout en épargnant ses espaces.

Les entreprises et institutions participantes

La deuxième plus grande organisation de carsharing en Allemagne, stadtmobil CarSharing GmbH, à Dortmund, a trouvé un partenaire qui dispose de l'expérience nécessaire sur le plan technique et commercial pour mettre en place et exploiter un système conformément aux exigences de la DVB AG. Un contrat de collaboration a été signé à la fin de 1997, réglant les détails. Sur le fond, il a été stipulé que les deux partenaires se consultent, décident et exécutent ensemble tous les aspects et mesures conceptuels et organisationnels relatifs au carsharing. Ceci concerne la planification de gestion, la tarification, le choix de la localisation, l'acquisition et la gestion des véhicules, le marketing, la vente et les relations publiques. L'objectif était de mettre sur pied et d'exploiter une flotte de véhicules à usage communautaire, venant compléter le transport public. **Le projet a débuté à Dresde en avril 1998.**

Dans l'optique de développer l'idée et de gagner de nouveaux clients, la compagnie "stadtmobil Dresden CarSharing e. V" a été créée, devenant ainsi l'agent immobilier et juridique du projet à Dresde. Au milieu de l'année 2000, l'association est devenue "stadtmobil Sachsen CarSharing e.V.". Afin d'étendre l'offre, l'entreprise CVAG est devenue partenaire: à **Chemnitz, l'offre a commencé en novembre 2000.**

De concert avec la Chemnitzer Verkehrs-AG (18%), la DVB AG (37,5%) et la stadtmobil CarSharing GmbH (37,5%) ont créé la compagnie

stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH, comme organisation principale, les autres partenaires étant M. Birger Holm (4%), l'Institut de Dresde pour le transport et l'environnement (2%), ainsi que le centre environnemental de Dresde (1%).

Résultats

À **Dresde**, trois ans après le début du projet, près de 1100 contrats types ont été signés, le nombre des utilisateurs autorisés s'élevant à environ 2100. Parmi ceux-ci, en compte, outre les particuliers, de nombreux utilisateurs institutionnels et professionnels, ainsi que le personnel de l'administration de Dresde (les municipalités locales de Pieschen et Altstadt, l'office des contributions, le ministère de la culture, bureau de la population), qui utilise les véhicules stadtmobil pour tous les trajets professionnels. À **Chemnitz**, un an après le lancement du projet, 80 contrats types ont été conclus et près de 135 personnes sont habilitées à utiliser le service. La proportion des clients fidèles (abonnés) des deux entreprises de transport public auprès de stadtmobil est d'environ 65,5%. Cela montre que le concept d'une utilisation complémentaire prend de l'importance pour les abonnés du transport public. 17,5% des usagers sont des étudiants, 12,5% proviennent d'autres horizons et 4,5% sont des clients professionnels et institutionnels.

Le principe conceptuel du succès de stadtmobil Sachsen réside dans la combinaison de l'offre, c'est-à-dire l'association de titres de transport de qualité du transport public à l'utilisation avantageuse du carsharing, ainsi que l'identification du concept de la voiture partagée à l'image d'entreprise des deux compagnies de transports. Le message perçu par le client est que le service est offert par la compagnie qui lui est familière et que le carsharing fait partie intégrante de l'offre de transport public urbain. Cette stratégie est soutenue par les deux slogans:

- stadtmobil Dresden – La voiture publique de la DVB AG et
- stadtmobil Chemnitz – la voiture publique de la CVAG.

Voici quelques statistiques complémentaires [4] [5]:

Véhicules / usagers

- 60 véhicules dans 14 stations
- nombre moyen de trajets par véhicule et par mois: 173



Cartes à puce sans contact (stadtmobil ShareCard), Dresde



Dépliant "stadtmobil la voiture publique de la DVB"

Panneau d'une station de "stadtmobil Chemnitz – la voiture publique de la CVAG"

stadtmobil Chemnitz -
das öffentliche Auto der CVAG

stadtmobil
CAR SHARING

Das Parken ist ausschließlich für CarSharing-Fahrzeuge auf den markierten Stellplätzen erlaubt

Widernochlich abgestellte Fahrzeuge werden kostenpflichtig abgeschleppt

CVAG-Hotline: 0371 / 23 70 - 333
stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH

- performance globale de la flotte des véhicules depuis leur mise en service: **4 millions de km**
- parcours moyen de la flotte des véhicules par mois: **91.800 km**
- parcours moyen par véhicule et par mois: **2.050 km**
- nombre moyen de trajets par mois: **795**
- total des trajets effectués (depuis le 25.04.1998): **35.000**
- **36,4** usagers et **23,1** contrats types par véhicule stadtmobil
- **2,3** usagers par véhicule privé (Dresde: 438 voitures par 1.000 habitants)

Les participants

- **2.100** utilisatrices et utilisateurs
- **100,0%** = **1.100** contrats types (particuliers/institutions) – dont: **65,5%** = abonnés à la DVB AG et CVAG
- 17,5%** = étudiants (détenteurs d'abonnements semestriels)
- 12,5%** = autres (sans abonnement)
- 4,5%** = utilisateurs institutionnels / professionnels (sans abonnement au transport public)

Association fructueuse avec le transport public

- **12,0%** de tous les usagers de stadtmobil se sont procurés un abonnement saisonnier > **gain de clients**
- **6,0%** de tous les usagers de stadtmobil ont décidé de garder leur abonnement, après avoir prévu de l'annuler, à cause de l'offre de carsharing > **fidélisation**

Répartition par sexe / par âge

- contrats types signés: **29,0%** de femmes, **66,8%** de participants masculins
- âge moyen des usagers: **34,3 ans**
- **75,2%** des usagers ont entre 18 et 40 ans
- **26,9%** des usagers ont entre 25 et 30 ans
- l'utilisateur le plus âgé: **73 ans**

Effets écologiques

- Les effets positifs sur l'environnement sont également visibles:
- **10%** de tous les usagers ont abandonné leur première (8%) ou deuxième (2%) voiture,
 - **21%** de tous les usagers ont décidé de renoncer à l'achat prévu d'une première voiture,
 - **1** véhicule stadtmobil remplace environ **6** voitures particulières,
 - le coefficient d'occupation moyen des véhicules est de **32,5%** = **9,3 heures** (en moyenne, on n'utilise un véhicule particulier que 45 minutes par jour).
- Le système de voiture partagée



L'auto-partage et le transport public font bon ménage

est également un moyen de rendre la mobilité plus durable.

Perspectives

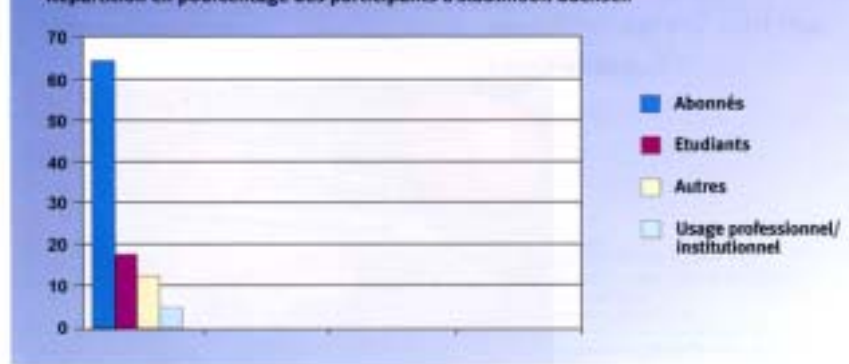
L'offre de voiture partagée, proposée par stadtmobil et ses partenaires DVB AG (Dresde)², CVAG (Chemnitz)³ et DSW GmbH⁴ (Dortmund) représente déjà actuellement un complément professionnel et valable au transport public. Cependant, le système présente des faiblesses technologiques et logistiques qui ne permettent pas encore de concrétiser la croissance prévue. C'est pourquoi stadtmobil s'efforce actuellement d'apporter des améliorations au concept, qui nécessitent cependant d'importants capitaux pour le développement et l'expansion commerciale ainsi que l'intervention d'investisseurs plus importants et plus ouverts à l'innovation.

Dans l'ensemble, l'offre future peut se résumer comme suit:

- Suppression des stations de carsharing fixes;
- Possibilité de laisser, d'emprunter les voitures partagées n'importe où sur le réseau routier;
- Accès instantané⁵ et trajets ne nécessitant pas la remise du véhicule au point de départ sans mentionner la destination;

- Communication en temps réel par internet et portable (WAP) aux clients de leur position sur base des numéros de maisons;
- Réservation de véhicules par internet et portable (SMS / WAP)
- Accès instantané au véhicule au moyen d'un dispositif sans contact;
- Localisation du véhicule en temps réel par GPS⁶;
- Transmission en temps réel de toutes les données relatives aux clients et véhicules à la centrale qui se charge de diffuser les informations, par exemple, aux ateliers, équipes d'entretien, services des accidents (le péage, la durée et la longueur du trajet, carburant, pression des pneus, gestion du moteur, du système airbag, de la mécanique, détection des accidents avec avertissement, etc.) - permettant ainsi la réduction du temps d'arrivée des secours et de la durée d'immobilisation du véhicule au garage.
- Service "à domicile" (livraison et récupération du véhicule) pour les clients professionnels et V.L.P.
- Informations touristiques (hôtels, etc.), relatives à la circulation (itinéraires, etc.) et possibilité de commander et de

Répartition en pourcentage des participants à stadtmobil Sachsen



EN COUVERTURE

télécharger des services dans le véhicule au moyen de l'ordinateur de bord;

- Possibilité de faire appel à un système intermodal en réservant différents moyens de transport (comme l'avion, le chemin de fer, le transport public, le carsharing) et applications complémentaires (réservations d'hôtels, billets pour des manifestations culturelles, etc.) pouvant être effectuées auprès du fournisseur au moyen d'un seul système (centrale d'appel/Internet/portable, au choix).

Dans un futur proche, il faudra parvenir surtout, de concert avec les entreprises de transport et le VDV (l'association allemande des entreprises de transport public) à trouver, dans le domaine de l'accessibilité, des moyens de paiement électroniques et des normes de compatibilité qui répondent à la demande des clients, mais aussi aux exigences économiques des fournisseurs de mobilité⁷. Et le temps presse: l'industrie automobile ne travaille pas seulement sur des modes de propulsion alternatifs économiques, mais aussi depuis longtemps sur des concepts de mobilité s'articulant autour de la voiture, c'est-à-dire le transport particulier. Si le transport public veut survivre à long terme, affirmer et étendre sa part de marché, il doit flirter avec la clientèle et s'individualiser - une alliance avec les organisations de carsharing est une étape dans cette voie.

Il faut ici toutefois attirer l'attention sur la problématique suivante: d'une part, la plupart des grandes organisations de carsharing allemandes se sont entre-temps engagées dans des coopérations intensives avec le transport public proposant diverses combinaisons d'offres et d'autre part, l'offre de carsharing attire de plus en plus

d'utilisateurs vers le transport public et contribue à les garder pour des périodes plus longues. Ceci entraîne dès lors une diminution de l'utilisation des voitures partagées disponibles⁸ - une sorte de cannibalisme, en fait - et une augmentation de l'utilisation du transport public; une situation bénéfique à l'environnement et saluée par les exploitants de TP, mais qui occasionne pour les organisations de carsharing des difficultés commerciales. Dans ce contexte, il faut réfléchir à la façon et dans quelle mesure les entreprises de transport public collaborant avec les organisations de carsharing peuvent contribuer, à l'avenir, à couvrir leurs dépenses. La régie de Dortmund (Dortmunder Stadtwerke) est un précurseur en la matière: depuis le 1 janvier 2001, elle verse un montant à la compagnie stadtmobil Dortmund GmbH⁹ pour chaque client qui s'est abonné au transport public grâce au carsharing.

Bibliographie

- [1] Baum, Herbert / Pesch, Stephan (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen (Recherche de l'aptitude du carsharing à réduire les problèmes de trafic urbain). Rapport final. À l'initiative du ministère fédéral du transport. Rapport d'étude FE-Nr. 70421/93, décembre 1994, Cologne
- [2] Frick, Siegfried / Diez, Willi / Reindl, Stefan (1998): Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente Dienstleistungen. Kilometerleasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohändler und Werkstätten. (Les chances qu'offre le marché à l'industrie automobile grâce aux performances écologiques. Location kilométrique comme nouveau service pour les concessionnaires et garages) Rapport d'étude Nr. 15/1998, Institut de la Rhénanie-Westphalie

pour la recherche scientifique (RWI), Essen, en collaboration avec l'Institut de l'automobile à la faculté technique de Nürtingen.

- [3] Informations de l'association fédérale des organisations de CarSharing: www.carsharing.de

[4] Brosig, Hagen / Perner, Thorsten / Schöne, Patrick (2000): "Das Dresdner Modell - CarSharing und ÖPNV", (Le modèle de Dresde - carsharing et transport public). Série de rapports de l'Institut de Dresde pour le transport et l'environnement (DFVU), en collaboration avec la Dresdner Verkehrsbetriebe AG et stadtmobil CarSharing GmbH - Chaire écologie du transport. Préface du professeur von Becker, Prof. Dr. Udo / Holm, Birger / Zieschank, Reiner, juillet 2000, Dresde

- [5] Enquête de stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH, Dresde et stadtmobil CarSharing GmbH, Dortmund (de 1998 à 2001)

[6] Franke, Sassa: CarSharing: Vom Ökoprosjekt zur Dienstleistung (2001) (de l'écoprosjet à la performance); publié par le centre scientifique de Berlin pour la recherche sociale, département: organisation et genèse de la technique, édition sigma, 2000, Berlin

¹ La technologie a été mise au point par le fabricant INVERS GmbH à Siegen en étroite collaboration avec stadtmobil CarSharing GmbH, Dortmund.

² Filiale de stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH

³ La même

⁴ Filiale de stadtmobil Dortmund GmbH

⁵ utilisation spontanée sans réservation préalable

⁶ Global Positioning System; Système de localisation et de navigation par satellite

⁷ à la base: les participants de carsharing, qui pour la plupart ne possèdent pas (plus) de voitures particulières, apprennent à utiliser le transport public et à apprécier sa flexibilité, se passent de plus en plus de la conduite d'une voiture et ont de moins en moins recours à une voiture. Il faut renvoyer ici aux problèmes de déplacement et de sociologie liés à la routine d'utilisation d'une voiture [6].

⁸ Exploitant local de carsharing à Dortmund/NRW

traduit de l'allemand



EN COUVERTURE

L'auto-partage, qu'en pensez-vous?

Face à l'émergence d'un nouveau concept comme l'auto-partage (ou carsharing), nous avons décidé de donner la parole aux hommes de terrain: autorités, exploitants de transport public mais aussi d'auto-partage, sans oublier les utilisateurs. Partant de leur expérience personnelle (ou de leur non-expérience) pour aboutir à un scénario où 50% de la population de leur ville utiliserait le car-sharing à l'horizon 2030, 10 témoins européens, australien et africain ont ainsi accepté de partager leurs vues sur ce service de mobilité.

Se sont prêtés au jeu du questionnaire (par ordre alphabétique):

Odile Costa Ausina, Chef du Service Relations Extérieures à la Direction Mobilité, Communauté urbaine de Strasbourg, et **Jean-Baptiste Schmitter**, Directeur d'Auto'trement, Strasbourg, France (OA/BS)

Kee Deutscher, Manager Transport and Traffic, Brisbane City Council, Australie (KD)

Florin Dragomir, Head of International Projects Department, RATB, Budapest, Roumanie (FD)

Didier Dumont, Directeur du Département Services Spéciaux, STIB, Bruxelles, Belgique (DD)

Marie Hervé, Utilisatrice du système de car-sharing à Namur, Belgique (MH)

Frank Müller-Eberstein, Président, Dresdner Verkehrsbetriebe, Allemagne (FME)

Peter Novy, System Organisation, Controlling & Science Department, Denzeldrive, Vienne, Autriche (PN)

Daniel Trolliet, Département des Affaires Internationales, SBB-CFF-FFS, Berne, Suisse (DT)

Johan Venter, Transport Director, Gauteng Transport Co-ordination Committee, Afrique du Sud (JV)

Nous les remercions pour le temps qu'ils nous ont consacré et la confiance qu'ils nous ont accordée dans l'assemblage de cette co-production internationale. Le résultat est une vision totalement originale de l'auto-partage à l'horizon 2030, ouvrant des perspectives intéressantes pour le secteur des exploitants, des autorités, mais surtout, pour les citoyens en général, appelés à revoir leur mode de consommation de la voiture particulière.

La synthèse qui suit a été préparée par **Petra Mollet**, Director of Corporate Development, UITP, **Yves Mathieu**, Président du bureau conseil OGM (Bruxelles) et membre de la Commission générale de la Gestion du Transport de l'UITP, ainsi que **Line Jussiant**, Manager au Département Programmes et Etudes de l'UITP.

L'auto-partage

Un concept ou une réalité future?

Dix regards croisés sur l'auto-partage, pour une vision à l'horizon 2030



Partons du présent. A la première question "Avez-vous expérimenté le car sharing?", quatre personnes sur dix ont répondu par la positive.

Les utilisateurs ont ensuite été invités à commenter leur expérience. Il faut observer que les partenaires des systèmes d'auto-partage en sont d'excellents prescripteurs!

Les clients ont surtout mis en avant les avantages qu'ils tirent du système. Ceux-ci sont essentiellement d'ordre financier et pratique. Ainsi, pour l'utilisatrice du tout nouveau système namurois: "Cela augmente ma

mobilité sans avoir à acheter une voiture. Je n'ai pas de soucis quotidiens avec l'entretien de la voiture. Le prix de location est très avantageux pour le budget du ménage, par rapport à l'achat d'une voiture." (MH)

"Ma famille pratique le car-sharing depuis 1993. Nous y trouvons de nombreux avantages: moins de coûts, plus de flexibilité, différentes tailles de véhicules à disposition - une petite quand je suis seul, une grosse cylindrée pour aller voir les clients (sourire), un van quand nous partons en vacances, un combi pour faire les courses. En





Le Car-Sharing est intégré dans l'information sur voyageurs dans le train de Saarbrück

plus, nous pouvons disposer de plus d'une voiture en même temps (mon épouse dispose d'une voiture à Graz pendant que j'en utilise une à Vienne). Il n'y a pas de compétition pour savoir qui va disposer de la voiture familiale (que nous n'avons pas)." (PN)

Le seul inconvénient exprimé porte sur l'organisation: "Il faut s'organiser un peu; le voiture n'attend pas devant la porte." (OA/BS)

En comparant ces propos à la perception du système par les non-utilisateurs, il apparaît clairement – schéma classique – que ceux-ci ont tendance à en minimiser la performance. Les non-utilisateurs ont une connaissance théorique des avantages de l'auto-partage. Ils citent l'avantage économique, la réduction du stress et l'avantage écologique. Notons que ce dernier n'est cité par aucun des utilisateurs.

Au niveau des inconvénients, ils perçoivent bien entendu le besoin de s'organiser, la difficulté de conduire différentes voitures, mais aussi une réduction de la mobilité personnelle et le risque de ne pas disposer d'un véhicule quand on en a besoin. Ces deux derniers désavantages ne sont cités par aucun utilisateur.

La principale difficulté reste la nécessité de changer ses comportements, ses peccés habitudes personnelles. Celle-ci apparaît même insurmontable pour certains. Ainsi, une tentative de co-voyage à Brisbane² a échoué, faute d'avoir pu identifier 100 volontaires dans une population de 1.500.000 habitants. Raisons principales évoquées: "la possession d'une voiture est actuellement facile et bon marché. La voiture fait par-

tie intégrante de l'espace personnel qu'aucun de nous n'est prêt à partager." (KD)

Le cas de l'Afrique du Sud doit être mis à part: "partager un déplacement est une pratique courante en Afrique du Sud. Cela se passe de deux manières différentes:

- Le partage informel: deux personnes travaillant ensemble et vivant dans le même quartier conduisent à tour de rôle pour aller au travail. Ce partage des déplacements a tendance à se développer, en raison de l'augmentation du nombre de véhicules sur le marché et de celle du prix du stationnement. Il faut noter que la participation aux coûts du déplacement est interdite par la loi: sinon, cela devient du transport public, et il faut une licence de conduite spéciale, ainsi qu'une autorisation d'exploiter.

- Le partage plus formel, des combi-taxis, qui se développent depuis environ 30 ans" (JV)

Systèmes exemplaires / Exemples réussis?

Cette question a entraîné des réponses très variées, en ce compris une réponse négative (Australie). Même si les exemples de Mobility (en Suisse), Densdrive (en Autriche) et cambio (notamment à Brême, Aix-la-Chapelle et Cologne) ressortent du lot, les réponses ont surtout mis en avant qu'un bon système est avant tout un système intégré:

- dans l'offre de transport public: "stadtmobil Sachsen Car-Sharing GmbH a été classé premier en Allemagne, au regard des critères de coopération auto-partage/transport public, publicité, prix, produit et service clientèle." (FME)

- en matière d'urbanisme, dans les programmes de logement: "L'exemple des Pays-Bas, où des programmes de construction de logements comprennent des systèmes d'auto-partage." (OA/BS)

- dans la gestion des flottes d'entreprises, qu'elles soient privées ou publiques: "Certaines entreprises, même le Gouvernement, ont un pool de voitures qu'elles mettent à disposition des travailleurs, de manière partagée." (JV)

En 2010, quelle sera l'importance de l'auto-partage dans votre ville?

En 2010, l'auto-partage sera devenu un service de mobilité parmi d'autres, communément et largement utilisé. Il fera partie intégrante du package mobilité des citoyens. Les projections varient néanmoins fortement d'une ville à l'autre: 1.500 utilisateurs à Bucarest, 3.000 à Bruxelles, 30.000 à 50.000 en Autriche. Notons qu'à contrario des deux premières villes, qui lanceront leur système d'auto-partage en 2003, l'Autriche dispose déjà d'un système depuis plus de dix ans.

A Strasbourg, on envisage même que l'auto-partage remette en question la possession individuelle de la voiture: "Toute ville de plus de 100.000 habitants aura son système d'auto-partage, qui permettra de revoir la question de la propriété de la seconde voiture, voire de la première." (OA/BS) Enfin, en Afrique du Sud, l'auto-partage est perçu comme un palliatif au manque d'offre de transport en commun: "Les transports publics ne desservent pas tous les quartiers, les services ne sont pas très attractifs et cette tendance ne fera que s'accroître avec l'étalement

EN COUVERTURE



urbain actuel. Un développement complémentaire de l'auto-partage est peut-être un moyen de perdre moins de clients dans les 10 ans qui viennent." (JV)

Et vous, comptez-vous intégrer l'auto-partage dans votre organisation?

La plupart des réponses convergent vers une intégration de l'auto-partage au sein des différentes sociétés interrogées, y compris à Brisbane, ville a priori peu convaincue par le système: "En tant qu'autorité publique, le Brisbane City Council va réduire fortement sa flotte de véhicules. Le recours à l'auto-partage est un des moyens que nous pourrions envisager." (KO)

Ce développement du service va à la rencontre de la demande exprimée par les utilisateurs, à savoir que leur entreprise prenne un abonnement à l'auto-partage pour son personnel.

Les facteurs clés de succès

L'inventaire dressé par nos interlocuteurs est relativement complet. Le succès de la formule repose, selon eux, sur:

- Un accès à la voiture plus facile que l'utilisation de sa propre voiture, ce qui implique le développement de services comme "l'accès instantané (vous êtes en rue, vous avez soudainement besoin d'un véhicule, vous sortez votre carte à puce et vous rentrez dans le premier véhicule garé à proximité) et les trajets simples (vous prenez un véhicule dans une ville et vous le laissez

ser dans une autre)" (PN) Corollaire, un coût raisonnable pour le portefeuille du client.

- Une technologie de pointe, "Les ordinateurs à bord des véhicules pourraient aussi servir à faire des réservations dans des hôtels, restaurants, ...". (FME)

- Une harmonisation des standards électroniques.

- Un excellent service clientèle (réservation, administration) "L'auto-partage doit être perçu comme un service de qualité par les clients." (DO)

- Une flotte haut de gamme: en parfait état de fonctionnement, propre, judicieusement répartie sur tout le territoire et diversifiée (en ce compris, une offre de véhicules propres).

- Une intégration parfaite avec les taxis et les systèmes de transport public, "y compris au niveau des gares et pôles d'échange, des portails et services internet, ainsi que de tous les systèmes d'information et de réservation liés aux déplacements". (FME)

- Une très bonne promotion (si possible, individualisée), notamment en ciblant les jeunes, dès qu'ils ont leur permis de conduire.

- Un soutien politique afin de lutter contre l'auto-solisme et de mettre en place des mesures de discrimination positive en faveur des utilisateurs d'auto-partage (places de parking réservées, tarifs combinés avec le transport public, ...).

Il est intéressant de noter que le monde automobile, ses acteurs locaux ou mondiaux, n'ont pas été évoqués comme facteurs clés de succès. Ce sont pourtant les pourvoyeurs de matière première pour l'auto-partage! Il nous semble donc qu'ils devront être associés au système, sous peine d'hypothéquer ses chances de développement massif.

Et si on ne fait rien?

Certains interlocuteurs dressent une vision assez sombre de la situation en 2010. "Le trafic automobile augmente de 5% par an à Bucarest. Si on ne fait rien, il y aura un embouteillage par carrefour principal! Nous devons agir pour proposer d'autres moyens de se déplacer,

sans renoncer totalement à l'usage de la voiture." (FO)

A contrario, la Ville de Brisbane estime que l'introduction de l'auto-partage ne changera rien à la situation.

La majorité des interlocuteurs - relativement prudents - se situent entre ces deux extrêmes, avec un avis mitigé: "Il est toujours délicat d'évaluer l'impact d'une mesure particulière, a fortiori de son absence. Cependant, il apparaît clairement que l'auto-partage est l'un des instruments permettant de réduire l'usage de la voiture individuelle." (DO)

Enfin, en Suisse - pays pionnier en matière d'auto-partage - cette question n'est pas considérée comme pertinente: "Ce n'est pas imaginable: l'auto-partage fait déjà partie intégrante de la stratégie des chemins de fer suisses, et continuera à être promu." (DT)

Financement: privé ou public?

La question est loin d'être tranchée... Elle soulève l'argument de la prise en compte des externalités par la collectivité - "le secteur public ne financera le système que s'il est prouvé qu'il est bénéfique pour toute la société, pas uniquement pour les utilisateurs" (JV) - et de la vérité des coûts pour l'utilisateur. "Il n'est pas souhaitable que la collectivité prenne en charge son financement (de l'auto-partage), notamment parce qu'il nous semble important que chacun ait conscience du coût réel de son comportement en matière de mobilité." (DO)

Dans cette optique, Peter Novy de la société Denzeldrive considère que l'argent public est un frein au développement massif de l'auto-partage: "Je pense que c'est la raison pour laquelle l'auto-partage ne se développe actuellement pas plus vite en Europe. Il faut laisser agir pleinement le marché." (PN)

A l'opposé, certains interlocuteurs estiment qu'un appui - notamment financier - des autorités publiques s'avère nécessaire: "la population trouve qu'il est normal de dépenser de l'argent pour une voiture, pourquoi pas pour l'auto-partage?" (MH) "Les autorités subventionnent les transports



publics; or l'auto-partage est aussi un mode de transport public car c'est une voiture "publique". (DA/BS)

Cet appui des autorités est parfois soumis à des conditions, comme "l'utilisation de véhicules écologiquement propres." (FD) ou "pour autant que l'argent public ne puisse pas être investi de manière plus efficace dans d'autres programmes." (KD)

Si tout le monde s'accordait sur la nécessité d'intégrer le système, les opinions sont clairement divergentes quant aux modes de financement de l'auto-partage! Il est fort probable que cette problématique du financement ne sera pas réglée tant qu'un débat plus large sur le coût de l'utilisation de l'automobile n'aura pas eu lieu.

Impact sur la stratégie de l'industrie automobile?

Les avis sont également partagés sur ce point. Certains craignent de fortes réactions du secteur automobile s'il apparaissait que l'auto-partage modifie en profondeur la consommation automobile, dans le sens d'une réduction des marchés; "Si les citoyens réduisent leurs dépenses de voiture, il est probable que l'industrie automobile va augmenter ses budgets de marketing, et que les changements de comportements seront encore plus difficiles à provoquer." (MH)

D'autres, plus optimistes, considèrent que même si l'industrie automobile fera tout pour maintenir la place de la voiture sur le marché, elle est consciente que celle-ci n'a plus sa place dans les centres villes. Concrètement, "les entreprises d'auto-partage sont des clients importants pour les constructeurs automobiles même si elles ont des exigences particulières concernant l'équipement des véhicules. Les constructeurs automobiles devront donc s'adapter, ce qu'ils ont déjà fait en partie." (JME)

Cette adaptation de l'industrie automobile ne serait toutefois pas volontaire, elle découlerait de l'évolution des mentalités: "L'industrie automobile changera; elle a d'ailleurs commencé. Mais ce n'est pas à cause de

l'auto-partage, c'est parce que le marché change. Et il change parce que l'économie change. Et l'économie change parce que les clients ont maintenant un autre comportement face à la voiture: ils ne veulent plus acheter une voiture, ils demandent de la mobilité." (PN)

En définitive, c'est maintenant à l'auto-partage de démontrer que l'intérêt économique du secteur automobile ne sera pas compromis... N'y a-t-il pas sur ce sujet place à une réflexion de fond sur l'impact économique du développement de l'auto-partage sur l'économie traditionnelle de la mobilité?

Imaginez un scénario pour votre ville: en 2020, 50% des habitants de plus de 18 ans sont abonnés à l'auto-partage...

Quelques réactions à chaud: "Un beau succès!" (DD) mais "cela prend du temps de construire un système durable de car-sharing." (FD)

La majorité des interlocuteurs sont néanmoins plus sceptiques: "Peu plausible pour 2010 mais peut-être pour 2020... Le système ne devrait pas uniquement se centrer sur une meilleure utilisation des véhicules, mais aussi sur une meilleure utilisation de l'infrastructure routière" (JV) "Irréaliste, il faudra plus de temps pour changer l'image de réussite sociale qu'incarne la voiture dans notre société." (MH)

"Le système existe en Suisse depuis 15 ans; si les prix des carburants restent à leur niveau et si le Gouvernement ne prend pas d'initiative pour réduire la voiture dans les villes, je ne vois pas ce qui pourrait changer aussi radicalement la situation." (DT)

Conclusion

La gamme des réponses nous a offert de belles perspectives en matière de débat, tout en mettant en évidence le potentiel du système et la nécessité de son intégration. Il reste que les voies à suivre demandent de la cohérence, de la capacité à convaincre mais surtout, une approche par l'expérience concrète. En effet, plus que de discours, l'auto-partage a besoin de réalités tangibles pour se développer. C'est ce qui

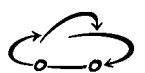
ressort des réponses apportées: là où le système existe concrètement, les perspectives sont nettement plus positives.

Il reste néanmoins des régions du monde où le concept n'est pas pertinent, soit que l'auto-partage existe de facto sous une autre forme, comme en Afrique du Sud; soit que l'idée de renoncer à la possession privée de la voiture pour la "collectiviser" est culturellement très éloignée. Il y a, dans ce domaine, un chantier intéressant à ouvrir.

Enfin, notons que l'atteinte des objectifs de développement durable que la Communauté internationale s'est difficilement fixés depuis le sommet de la terre de Rio, demande que l'on modifie radicalement les modes de consommations. On, c'est chacun. Et se déplacer, c'est aussi consommer: le choix du mode de déplacement est un choix de consommation. Il reste à chacun d'entre nous à choisir, au quotidien!

¹ L'auto-partage a été défini comme un système perfectionné de location où le client a accès à un choix de véhicules 7 jours sur 7, 24h/24, grâce aux nouvelles technologies. Les véhicules sont répartis dans différentes stations à travers la ville et accessibles, après réservation (par téléphone, internet ou SMS), via – en général – une carte à puce. La voiture à la carte: sa disponibilité et sa flexibilité mais sans sa possession.

² La référence au co-voiturage (car pooling) faite par notre interlocuteur ne correspond pas au car-sharing. Il s'agit, dans le cas du co-voiturage, d'inciter des personnes effectuant le même trajet, occasionnellement ou régulièrement, à partager leur voiture et à effectuer le déplacement à deux, trois ou quatre personnes.



Hypothèses de projets d'intégration tarifaires soumis à l'AMT
pour fin de discussion et d'analyse (février 2003)



Montréal, le jeudi 30 janvier 2003

Luc Couillard
Chargé de projet
Agence métropolitaine de transport

Objet : Hypothèses d'intégration tarifaire (à discuter)

Monsieur Couillard,

Pour faire suite à notre discussion de mardi, vous trouverez, ci-après, quelques hypothèses de travail qui nous semblent a priori intéressantes en vue d'intégrer, sur le plan tarifaire, les services de transport public (dits) conventionnels offerts par l'AMT (la STL, la STM, etc.) à notre offre de véhicules disponibles en libre-service.

Les options 1 et 2 sont nos grandes favorites. Soulignons, cependant, que ces deux options sont en réalité complémentaires plutôt que de constituer des alternatives l'une par rapport à l'autre. Vous verrez plus loin pourquoi.

Par ailleurs, mentionnons que pour les raisons que vous connaissez, j'ai tenté, en rédigeant la présente, d'utiliser le plus souvent possible le terme générique « service de véhicules libre-service » plutôt que de parler spécifiquement de Communauto. Par contre, le fait de m'en tenir à cette règle à tout prix aurait eu pour effet d'alourdir inutilement le texte. Je vous demande donc de faire preuve d'indulgence, sur ce point.

OPTION 1

Rendre accessible aux utilisateurs de véhicules libre-service (VLS) les rabais qui seront consentis, à l'achat d'un titre annuel de transport, aux groupes cibles auxquels cette option sera offerte à Montréal. Notons qu'un tel privilège est déjà accordé aux usagers de Vrtucar, à Ottawa < <http://www.vrtucar.com/>>, qui profitent du programme ECOPASS de la OC-Transpo < http://www.octranspo.com/maps_menu_upcoming07f.htm>.

OPTION 2

Permettre aux personnes intéressées à se procurer un titre de transport annuel d'avoir également accès aux véhicules libre-service (le plus librement possible), le tout moyennant un léger supplément sur le coût mensuel dudit titre (soit environ 9 \$ par mois). Ce montant serait ensuite versé à Communauto, selon des modalités qui restent à être définies (idéalement, cette tâche devrait être intégrée dans le système informatique qui sera développé pour administrer le programme des titres annuels de transport).

En vertu de cette offre, nous éliminerions la nécessité, pour les détenteurs d'un titre de transport annuel, de devoir nous verser le droit d'adhésion de 500 \$ (ci-après appelé « droit d'adhésion ») normalement exigé, au moment de l'inscription (voir : < <http://www.communauto.com/combien.html> >; rappelons ici, pour ceux qui ne sont pas familiers avec les services de VLS, que le montant versé pour le paiement du droit d'adhésion constitue une somme remboursable en totalité, si un client se désiste).

OPTION 3

Demander à l'État de subventionner un nombre X d'usagers du transport en commun détenant un titre de transport annuel pour permettre à ceux-ci d'adhérer à un service de véhicules libre-service sans avoir à déboursier le droit d'adhésion exigé (soit 500 \$, chez Communauto).

On fonctionnerait, ici, avec une enveloppe budgétaire fermée permettant d'accepter un nombre prédéterminé d'usagers. Une fois ce nombre atteint, s'il y a lieu, on informerait les demandeurs que les crédits alloués à ce programme sont épuisés. En cas de désistement, le 500 \$ récupéré par l'État (cette somme serait remboursée à l'État plutôt qu'à l'utilisateur; l'argent lui serait donc, en quelque sorte, seulement prêté) serait mis à la disposition d'un nouvel usager intéressé à se prévaloir de la même opportunité.

Le seul coût pour l'État, dans le cadre d'un tel programme, serait limité à la valeur de l'argent (en termes de frais d'intérêts) que celui-ci accepterait d'y investir. L'État pourrait toutefois perdre sa mise, parfois, dans les (rares) cas où un client se révélerait insolvable et incapable de payer son solde. Les pertes à anticiper, à ce chapitre, seraient, cependant, peu importantes : une enquête de crédit est toujours effectuée par Communauto, avant d'accepter un nouveau client et notre expérience, jusqu'ici, a toujours été relativement bonne au chapitre des mauvaises créances.

OPTION 4

Cette option constitue une variante de l'option 3 où l'argent serait avancé par La Capitale Gestion financière inc. (qui émet la carte Capitale) plutôt que par l'État. Dans ce cas, l'utilisateur détenteur d'un titre annuel de transport pourrait également adhérer à un service de VLS sans mise de fonds initiale. Il devrait cependant rembourser le montant avancé par l'institution prêteuse en dedans d'un an. Nous éliminerions ainsi la barrière à l'entrée que constitue la nécessité de disposer immédiatement de 500 \$ au moment d'adhérer au service. Par contre, ce serait à l'utilisateur que continuerait d'incomber la responsabilité de payer ce droit. Celui-ci aurait, également, à assumer les frais d'intérêts reliés à son emprunt (environ 27 \$ si le remboursement était effectué en 12 versements mensuels égaux et que le taux d'intérêt était de 10%).

Sans entrer dans les détails, disons que de toutes les options qui précèdent, ce sont les options 1 et 2 qui nous sembleraient les plus faciles à implanter à court terme.

L'option 1 pourrait être offerte dès le moment où un « programme employeur » du type de ceux qui existent à Ottawa ou à Gatineau serait également offert à Montréal. N'est-ce pas, déjà, un programme de ce type qui fait présentement l'objet d'un projet-pilote ici avec les employés du MTQ ? Si tel est le cas, il suffirait uniquement d'un peu de bonne volonté, de part et d'autre, et nous serions pratiquement prêts à



implanter cette option. Évidemment, l'idéal, ici, serait de faire mieux encore en élargissant à nos usagers l'accès au tarif « intermédiaire » ou « réduit » de l'AMT plutôt que de leur offrir le tarif « ordinaire » < <http://www.amt.qc.ca/tc/tarifs/index.asp> >. Nous aurons certainement d'autres occasions de revenir sur cette question et d'en discuter plus à fond les mérites, ultérieurement...

Les options 3 et 4, quant à elles, seraient les plus complexes à implanter dans la mesure où elles impliqueraient un plus grand nombre de partenaires (l'État, notamment, dont la motivation reste encore à être démontrée) et qu'elles nécessiteraient, sur le plan logistique (surtout l'option 4), des ajustements importants à notre système de facturation et à notre approche pour la perception des comptes à recevoir. Cette dernière option pourrait entraîner, également, à moyen terme, un problème d'image. En effet, si notre entente avec La Capitale se concrétise, il est prévu que tous nos usagers auront droit à cette forme de financement pour le versement de leur droit d'adhésion. Si tel était le cas, cette option ne conférerait plus un réel avantage aux détenteurs d'un titre annuel de transport. On peut d'ores et déjà anticiper que ceci ne passerait pas longtemps inaperçu. La mesure perdrait donc, alors, de son lustre (et certainement, aussi, de son efficacité) sur le plan du marketing.

LES MULTIPLES AVANTAGES DE L'OPTION 2... COMBINÉE À L'OPTION 1

Pour toutes les raisons qui précèdent, parmi ces autres options, c'est donc la seconde que nous serions le plus portés à privilégier, du moins a priori. Idéalement, cependant, cette option devrait être offerte simultanément avec l'option 1. De cette manière, les avantages seraient réciproques : celui qui est déjà abonné à un service de VLS pourrait profiter de son abonnement pour économiser à l'achat d'un titre annuel de transport et ce, même si son employeur n'est pas associé à un tel programme; de même, celui qui travaille pour une entreprise qui participe à un tel programme pourrait, quant à lui, choisir d'ajouter l'option de l'automobile libre-service à son « forfait ». D'un côté comme de l'autre, des avantages seraient perçus par l'utilisateur. En termes d'image et de symbolique, ce serait excellent.

Selon nous, cette stratégie pourrait contribuer énormément à promouvoir, auprès du public, cette idée nouvelle d'une association entre l'automobile et les services plus conventionnels de transport en commun. Ceci constituerait une « petite révolution en soi » et pourrait se traduire par des dividendes intéressants, pour l'ensemble des partenaires, notamment en termes de retombées médiatiques favorables (idée de progrès, offre d'un service de « transport avancé », repositionnement du transport public en tant que gestionnaire de la mobilité en général, etc., voir à ce sujet < http://www.communauto.com/uitp_mag.html >).

CONTOURNER LA BARRIÈRE DES DROITS D'ADHÉSION (500 \$)

Pour être en mesure d'éliminer la barrière à l'entrée que constitue le droit d'adhésion, nous avons estimé qu'un montant de quelque 9 \$ par mois (plus ou moins 1 \$) serait suffisant à Communauto pour nous permettre de couvrir nos frais et de compenser notre manque à gagner. Par souci de simplifier au maximum la formule de tarification proposée, nous avons intégré, dans ce montant, la cotisation annuelle obligatoire minimale de 35 \$ que doivent nous verser nos autres clients. Outre les frais reliés à l'utilisation du service, et le dépôt pour les clés qui est exigé de tous (10 \$), il n'y aurait donc pas, pour ces usagers, d'autres frais à déboursier.

Ceci signifie, en clair, que la personne intéressée à détenir un abonnement annuel pour une carte TRAM (et éventuellement la carte CAM) pourrait se voir offrir, moyennant, ce léger supplément de 9 \$/mois, l'accès aux véhicules libre-service. Comme en Europe, on pourrait, trouver un nom évocateur pour ce nouveau titre de transport qui inclurait l'automobile. Faute de mieux, je parlerai, pour le moment, de la carte « TRAM + AUTO ». Mentionnons que ce type de titre de transport a tantôt porté le nom de « Mobilcard » à Berlin, de « Bremer Karte plus AutoCard » à Brême, en Allemagne (voir < http://www.communauto.com/zzWebArchives/uitp/uitpMag_51.6fr_p16.html >), etc. De nombreux précédents d'ententes de ce type existent donc déjà en Europe.

Tel que vous me l'avez demandé, je vous ai dressé ici un portrait rapide des diverses options auxquelles nous avons déjà songé, jusqu'ici, pour offrir aux Montréalais l'équivalent de ce que les Suisses désignent maintenant sous le vocable de « mobilité combinée » (voir : < <http://195.65.210.68/mobilmanager/IntResumeF.html#introduction> >). Il ne s'agit certes pas d'un produit fini qui pourrait faire l'objet d'une décision rapide. Comme nous ne nous attendions pas à pouvoir aller de l'avant rapidement dans ce dossier, nous l'avions, pour ainsi dire, mis sur la glace. Il reste donc un important travail de réflexion à accomplir afin de valider le tout. De plus, des évaluations plus détaillées sur les impacts financiers seraient à réaliser pour valider le chiffre avancé de 9 \$ dans le cadre de l'option 2. Et il est probable qu'un projet pilote resterait nécessaire pour valider les hypothèses ainsi retenues. Enfin, il importerait de bien réfléchir aux aspects plus prosaïques de ce programme, notamment ceux qui seraient reliés à son administration. Ceci serait d'autant plus important qu'il est déjà acquis que le succès d'un tel projet reposerait, en bonne partie, sur notre capacité à en minimiser les frais.

Une autre inconnue non négligeable mériterait qu'on s'y attarde, également. Celle-ci concerne la question des taxes de vente fédérale et provinciale (TPS et TVQ). En effet, notre interrogation est la suivante : y aurait-il moyen d'exonérer de taxe la portion du prix d'une éventuelle carte « TRAM + AUTO » qui servirait à défrayer la « cotisation » qui serait payable à un service de VLS (le montant avancé ci-dessus ne tenait pas compte des taxes...) ? Sur le plan logique (si l'État est réellement sincère dans sa quête de résultats pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé dans le domaine de l'environnement), nous pourrions faire valoir de nombreux arguments pour soutenir une telle proposition. Cependant, vous êtes le premier conscient des embûches que nous pourrions rencontrer ici. Il importerait donc, peut-être, dans cette perspective, d'impliquer rapidement, dans le dossier, les autres intervenants étatiques interpellés par cette question, de manière à maximiser nos chances de succès à cet égard.

SUBVENTION DE 35 \$ POUR LES EMPLOYÉS DE L'AMT

Au cours de notre conversation de mardi, vous avez également évoqué la possibilité, pour l'AMT, de verser un montant de 35 \$, à ses employés, afin de les encourager à s'inscrire à un service de VLS. Sachez que je suis très heureux du seul fait que vous ayez évoqué une telle possibilité. Ceci démontre le chemin parcouru depuis que nous avons commencé à discuter de ce concept à Montréal. À la lumière de ce qui précède, cependant, vous constaterez que nous ne sommes malheureusement pas encore prêts à bonifier votre offre. Nous avons de nombreux devoirs à accomplir au préalable. Pour éviter d'éparpiller nos efforts, il importerait, selon nous, d'insérer cette démarche dans un cadre plus global. Pour cette raison, ce que nous pouvons vous suggérer de mieux, pour le moment, si vous décidez d'aller de l'avant, serait de gérer ce programme à l'interne, tout simplement. Les personnes intéressées par nos services pourraient s'inscrire à titre personnel ou, si vous le préférez, par le biais de l'AMT dans le cadre de notre volet corporatif (note 1). Communauto ne serait cependant pas directement impliqué dans le processus et ne se préoccuperait pas de la source des fonds qui serviraient à acheter ses services.

Soucieux de ne pas créer de déception au sein de l'AMT, je tiens, de plus, à ce que vous soyez conscient des contraintes qui sont présentement susceptibles de limiter, pour vous, dans l'état actuel des choses, l'intérêt que l'AMT pourrait avoir pour ce projet. Attention. Je ne dis pas, ici, que votre proposition nous laisse indifférent. Les considérations qui suivent résument bien, cependant, les raisons qui nous ont motivés, jusqu'ici, à viser d'abord une clientèle composée de personnes physiques plutôt que de nous attaquer en priorité au segment corporatif de notre marché potentiel. Vous découvrirez, du même coup, quelques problèmes avec lesquels nous n'avons d'autre choix que de devoir composer.

Mentionnons, tout d'abord, que Communauto ne dispose pas, présentement, de stations de véhicules localisées près du siège de l'AMT. Notre point de service le plus près est situé au coin des rues St-Jacques et St-Jean (voir : < http://www.communauto.com/images/o4.stations/mtl_o48.html >; pour connaître la liste de tous nos points de service, voir : < <http://www.communauto.com/ou.html> >) et



celui-ci ne compte qu'un seul véhicule. La rareté et le coût relativement élevé des espaces de stationnement, dans ce secteur, sont deux obstacles sur lesquels il importerait de nous pencher au préalable (peut-être pourriez-vous cependant, ici, nous aider à vous aider). L'autre obstacle qui serait susceptible de miner la qualité du service que nous serions en mesure de vous offrir serait la difficulté même que nous pourrions avoir (même dans l'hypothèse où nous éliminerions la première contrainte) de maintenir à votre disposition suffisamment de véhicules pour répondre à la demande qui pourrait être générée par votre personnel (durant les heures d'affaires). Le problème se poserait différemment si les bureaux de l'AMT étaient situés dans un quartier où le nombre de membres individuels de Communauto était déjà élevé. Malheureusement, ce n'est pas encore le cas du secteur du Vieux-Montréal et il est probable que cette situation créerait un déséquilibre qui nous limiterait dans notre capacité à rentabiliser un nombre important de véhicules à cet endroit.

Il me fera évidemment plaisir d'élaborer davantage, sur ces points, si vous en manifestez l'intérêt.

Veillez noter, en terminant, que Monsieur Viviani vous fera parvenir, d'ici quelques jours, le fruit de nos réflexions au sujet du « projet d'intégration physique du transport en commun et des véhicules libre-service pour des déplacements de travail ». Il s'agit de ce dont nous avons discuté vendredi dernier (nous avons désigné sous cette appellation plus générale la proposition que vous nous avez faite au sujet la gare de Ste-Thérèse). Comme ce projet soulève des enjeux et des considérations particulièrement importantes, nous souhaiterions approfondir davantage le sujet avant de vous acheminer notre réponse. Il est probable que nous intégrerons également, dans ce document, le fruit de nos réflexions au sujet du projet de mise sur pied d'un service de véhicules électriques disponibles en libre-service à Montréal.

En attendant, j'espère que ces renseignements vous satisferont et je vous prie d'agréer, Monsieur Couillard, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Benoît Robert
Président

Communauto inc.
Montréal, Québec
tél.: 514.499.8099
fax : 514.499.0783
benoit.robert@communauto.com
<http://www.communauto.com>

L'automobile sans tracas !

Note 1. Comme vous le savez le volet corporatif de notre service est encore officieux, mais il deviendra officiel d'ici quelques semaines. Nous en sommes présentement aux dernières étapes qui nous permettront d'intégrer cette option dans le programme du logiciel de gestion de nos opérations (RÉSERVAUTO).

Communauto inc.
C.P. 54004, Succ. Marie-de-L'Incarnation, Québec (Québec) G1N 4T1 · (418) 523-1788 · www.communauto.com

Aachen · Aarau · Aarhus · Adiswil · Adligenswil · Aesch · Affoltern · Allschwil · Alpnach · Altdorf · Altstätten · Amriswil · Amsterdam Zuid · Andelfingen · Andermatt · Appenzell · Arbon · Arnstadt · Arth-Goldau · Baretswil · Boblingen · Bulach · Baar · Bad Homburg · Bad Ragaz · Bad Sackingen · Bad Schwartau · Bad Vilbel · Baden · Basel · Bassersdorf · Bâle · Bayreuth · Bellinzona · Belp · Bergdietikon · Bergen · Bergisch Gladbach · Bergsjöns · Berikon · Berlin · Bermgarten · Bern · Beromunster · Biberach · Biel · Bielefeld · Binningen · Birsfelden · Bochum · Bolligen · Bonn · Bonstetten · Bordesholm · Bottmingen · Boulder · Braunschweig · Bremen · Bremerhaven · Bremgarten · Brig · Brønshøj · Brugg · Brugg Weiermatt · Bubikon · Buchholz · Buchs · Buochs · Burgdorf · Colbe · Calgary · Carouge · Castrop-Rauxel · Celle · Checircne · Bourg · Cham · Chur · Coburg · Copenhagen · Corburg · Cottbus · Cranfield · Dubendorf · Dudinggen · Duren · Durnten · Dusseldorf · Dachau · Darmstadt · Davos · Degersheim · Den Haag · Dessau · Düsseldorf · Dietikon · Domat/Imms · Dordrecht · Dornach-Arlesheim · Dortmund · Dossenheim · Dresden · Duisburg · Ebikon · Ebnat-Kappel · Ecublens · Edinburgh · Effretikon · Eglisau · Einsiedeln · Elgg · Elmshorn · Emmen · Emmenbrücke · Enzingen · Eppstein · Erfurt · Erlangen · Erstfeld · Esbjerg · Essen · Esslingen · Esslingen · Ettlingen · Eutin · Fallanden · Furth · Farum · Faulensee · Fellbach · Filderstadt · Flawil · Florence · Fort Collins · Frankfurt/M · Frauenfeld · Freising · Frenkendorf · Fribourg · Frick · Frutigen · **Gatineau** · Genève · Göttingen · Garching · Gauging · Gebenstorf · Gelsenkirchen · Gelterkinden · Gevelsberg · Gieszligen · Gipf · Oberfrick · Giswil · Goldach · Gossau SG · Göttingen · Grafelfing · Grut · Grabs · Grenchen · Greven · Gstaad · Guelph · Huckelhoven · Haarlem · Hagen · Halberstadt · Halle · Hamburg · Hareln · Hanau · Hannover · Hannover · Hausen am Albis · Hedingen · Heerbrugg · Heidelberg · Heidenheim · Heimenschwand · Helsinki · Herbrechtingen · Herdecke · Herisau · Herning · Herrliberg-Feldmeile · Herzogenbuchsee · Heuchelheim · Hildesheim · Hinwil · Hisingens · Hitzkirch · Hochdorf · Hofheim · Holzwickede · Hombrechtikon · Horgen · Horw · Ilanz · Illnau · Ingolstadt · Interlaken · Iserlohn · Ittigen · Jena · Jona · Köln · Koniz · Kusnacht · Kussnacht · Kalmar · Karlsruhe · Karlstads · Kassel · Kempten · Kiel · Kingston · Kirchheim/Teck · Kitch.Waterloo · Klosters · Kloten · Koblenz · Konolfingen · Konstanz · Kreuzlingen · Kriens · Lorrach · Lubeck · Ludenscheid · Luneburg · La Chaux-de Fonds · Laatzten · Lachen · Landquart · Landshut · Langen · Langenfeld · Langenhagen · Langenthal · Langnau · Laufen · Lausanne · Lausen · Lehrte · Leipzig · Lenzburg · Leverkusen · Lichtensteig · Liestal · Ligerz/Twann · Lilienthal · Littau · Locarno · **Longueuil** · Ludwigsburg · Ludwigshafen · Lugano · Luzern · Lyss · Mannedorf · Mohlin · Monchaltorf · Mulheim/Ruhr · Munchen · Munchenbuchsee · Munchsteinach · Munsingen · Munster · Magdeburg · Magden · Mainz · Majornas · Mannheim · Marburg · Marl · Meggen · Meilen · Memmingen · Merseburg · Mettmensstetten · Minden · **Montréal** · Montreux · Muri · Muri · Gumligen · Muttenz · Nanikon · Nurnberg · Nagold · Neckargmund · Neuchâtel · Neuhausen · Neuss · Nidau · Niederhasli · Niederlenz · Nussbaumen · Nyon · Oberdorf/Stans · Oberhausen · Oberkirch · Oberursel · Oberuster · Oberwil · Obfelden · Odense · Offenbach · Oldenburg · Olten · Opfikon · Oslo · Ottawa · Osnarbruck · Ossingen · Ostermundigen · Ostfildern · Overijssel · Oxford · Pansdorf · Paris · Passau · Petit-Lancy · Pfaffikon · Pforzheim · Pfullingen · Plannegg · Plochingen · Portland · Potsdam · Pratteln · Preetz · Puchheim · Pully · **Québec** · Rumläng · Ruschlikon · Russelsheim · Ruti · Rafz · Rannebergens · Rapperswil · Ratzeburg · Ravensburg · Rebstein · Refrath · Regensburg · Regensdorf · Reichenbach · Reinach · Renens · Reussbuhl · Reutlingen · Rheinfelden · Rhein-Neckar · Richterswil · Riehen · Rodovre · Roggwil · Romanshorn · Rombach · Rorschach · Rostock · Rostock · Rothenburg · Rotkreuz · Rottenburg · Rotterdam · Rudolfstetten · Ruswil · Suszligen · Saarbrücken · Sachseln · Saint-Quentin · Samedan · San-Francisco · Sargans · Sarnen · Schofflisdorf · Schottland · Schonenwerd · Schupfen · Schaffhausen · Schattdorf · Schiedam · Schiers · Schlieren · Schliern · Schopfheim · Schwabisch-Hall · Schwarzenburg · Schwerin · Schwerzenbach · Schwetzingen · Schwyz · Seattle · Seeheim · Jugenheim · Seelze · Sempach · **Sherbrooke** · Siegen · Sindelfingen · Singapore · Sion · Sissach · Soest · Solothurn · Speyer · Spiez · Stafa · St. Gallen · Stade · Stans · Stansstad · Starrkirch-Will · Steffisburg · Steinbach a.Ts. · Steinen · Steinhausen · Stockholms · Stuttgart · Suhr · Sundbybergs · Sursee · Tübingen · Thalwil · Therwil · Thun · Thusis · Tornesch · Toronto · Trubach · Traverse City · Trimbach · Tübingen · Turbenthal-Wila · Turgi · Ulm · Umkirch · Unna · Urdorf · Uster · Utrecht · Uznach · Uzwil · Valby · Vancouver · Växjö · Vektern · Venezia · Vevey · Victoria · Vienna · Viernheim · Vinterviken · Volketswil · Wädenswil · Würzburg · Wabern · Waiblingen · Wald · Wallisellen · Waltrop · Washington, DC · Wälenscheid · Wattwil · Weinfeldern · Weingarten · Weinheim · Wettenberg · Wetter · Wettingen **cominunauto** · Wetzlar · Wiesbaden · Wiesendangen · Wiesloch · Will · Willisau · Winterthur · Witten · Wittenbach · Wittenberg · Witzenhausen · Wolfenbüttel · Wolhusen · Worb · Worms · Wunsdorf · Yverdon · Zurich · Zofingen · Zollikerberg · Zollikofen · Zuchwil · Zug · Zurich · Zweisimmen