

L'auto-partage au Canada : des options de transport personnel plus écologiques

Organisations

Communauto (Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau)

Cooperative Auto Network (Grand Vancouver)

Statut

1994 Communauto, 1997 Cooperative Auto Network

Aperçu

L'auto-partage est un système alternatif de propriété et d'utilisation d'une auto par lequel un groupe de personnes se partage des véhicules. Par ce système, les inconvénients et les coûts d'achat d'un véhicule, de sa propriété et de son entretien, des assurances et du carburant sont assumés par un organisme central dont les membres peuvent utiliser des véhicules stationnés en des endroits stratégiques d'une ville selon une grille horaire ou journalière. Outre une cotisation annuelle, les membres ne paient que pour le temps d'utilisation et la distance parcourue.

Il existe plusieurs organismes d'auto-partage au Canada. Les plus importants au pays sont Communauto au Québec et la Cooperative Auto Network (CAN) du Grand Vancouver. Ces deux organismes font la promotion de l'auto-partage en tant que solution de rechange à l'utilisation de l'auto privée en offrant des véhicules à partager pour des besoins de déplacement occasionnels selon un tarif adapté à l'usage.

Présentement, Communauto dessert une clientèle de près de 7 000 membres à partir d'un parc de 334 véhicules répartis en 135 endroits des villes de Québec, Montréal, Longueuil, Sherbrooke et Gatineau. CAN dessert près de 2 000 membres qui se partagent 92 véhicules répartis sur les territoires de Vancouver, Burnaby, North Vancouver, New Westminster, Whistler, Nanaimo, Courtenay, Tofino et de l'île de Cortes.

Contacts

Communauto

Benoît Robert, président

Courriel : brobert@communauto.ca

Téléphone : (514) 842-4545

CAN – Cooperative Auto Network

Tracy Axelsson, directrice

Courriel : tracy@cooperativeauto.net

Téléphone : (604) 685-1393

Ressources

- Communauto (www.communauto.com)
- CAN (www.cooperativeauto.net)

Mise en contexte

L'état de la circulation automobile des centres urbains de Vancouver, de Montréal et de Québec s'aggrave, comme dans toutes les villes canadiennes d'ailleurs. De nombreuses études d'organismes régionaux, provinciaux, et municipaux démontrent qu'il n'y a pas que la congestion qui s'aggrave, mais qu'il en va aussi de même pour les problèmes de santé et d'environnement reliés aux émissions des véhicules, à la qualité de l'air qui se dégrade et à l'augmentation des taux de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Problématique

Le Canada s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre au pays de 6 % sous les niveaux de 1990, entre 2008 et 2012. Bien que les politiques et les moyens de mise en œuvre n'aient pas encore été élaborés, le transport des personnes retient déjà l'attention puisque les automobiles personnelles et les camions légers produisent 15 % des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Au niveau provincial, les gouvernements du Québec et de la Colombie-Britannique se sont engagés à prendre des mesures pour réduire les émissions de GES, tant de sources publiques que privées. Toutefois, aucune de ces provinces ne se sont dotées de politique favorisant l'auto-partage.

Au niveau local et régional, nombre de municipalités et d'organismes régionaux de planification et de transport ont appuyé financièrement et politiquement des programmes d'auto-partage.

Les villes de Montréal, Québec, Sherbrooke, Gatineau et Longueuil ont accordé des permis de stationnement particuliers pour les véhicules de Communauto - prononcer « comme une auto » (Communauto achète des permis de stationnement pour ses véhicules). L'arrondissement d'Outremont a octroyé une place de stationnement sur rue, une première au Québec. De plus, à Québec, le Réseau de Transport de la capitale (RTC) s'est associé à Communauto et offre à ses membres une réduction de 10 % du prix de tous les laisser-passer du système de transport.

TransLink, l'organisme régional de transport du Grand Vancouver a appuyé le Cooperative Auto Network (CAN) par l'octroi de places de stationnement désignées autour de stations choisies le long du trajet du SkyTrain, le système de transport rapide du Grand Vancouver. Par ailleurs, la ville de Vancouver permet aux véhicules du CAN de stationner dans les places réservées aux détenteurs de permis, et elle a commencé à accorder des places de stationnement réservées aux véhicules du CAN sur les rues des quartiers densément peuplés du centre-ville de Vancouver. Comme dans le cas de Communauto, CAN doit payer pour les places de stationnement de ses véhicules. Aussi à Vancouver, il y a une place de stationnement gratuite réservée pour un véhicule du CAN à l'hôtel de ville.

Buts et objectifs

Les problèmes environnementaux et sociaux découlant de la dépendance croissante des Canadiens vis à vis de l'automobile est bien connu. L'automobile personnelle qui est l'une des sources importantes de GES au pays produit 15 % des émissions de GES du Canada. De plus, les émissions des automobiles sont directement reliées à un certain nombre de problèmes de santé, dont certaines maladies cardiovasculaires et respiratoires. Sans compter les liens entre l'automobile personnelle et les fléaux que sont l'étalement urbain, la congestion routière et la dégradation généralisée de l'environnement.

Le concept d'auto-partage permet à des utilisateurs occasionnels de se partager les coûts d'utilisation selon une tarification proportionnelle à l'usage. C'est un mode d'utilisation écologique et économiquement raisonnable pour les besoins d'un grand nombre de personnes, que ce soit pour des courses nécessitant un véhicule, des déplacements de loisir ou même pour le travail. L'auto-partage, ou en « libre-service » comme on dit chez Communauto, comporte de nombreux avantages environnementaux, dont :

- Réduction du nombre d'automobile en circulation;
- Amélioration de la qualité de l'air ambiant et réduction des émissions de gaz à effet de serre;

- Promotion d'une collectivité moins dépendante de l'automobile, et
- Réduction des besoins d'espace de stationnement dans les zones urbaines ainsi que dans les zones de développement domiciliaire comportant des véhicules d'auto-partage.

Actions

Le concept d'auto-partage s'est d'abord développé en Europe où plus de 200 000 personnes de 350 villes sur le continent sont membres d'organismes d'auto-partage. Sur la planète, l'auto-partage est actuellement utilisé dans plus de 600 villes.

Lancée en 1994, Communauto est la plus importante organisation d'auto-partage en Amérique du Nord. Tant comme fournisseur de service de transport que comme organisme écologique, Communauto promeut vigoureusement l'auto-partage comme solution écologique et économiquement raisonnable permettant de répondre aux besoins de déplacement personnel. Présentement, cette solution permet de répondre aux besoins de près de 7 000 membres en leur offrant l'accès à 334 véhicules disséminés dans 135 stations sur les territoires des villes de Québec, Montréal, Longueuil, Sherbrooke et Gatineau.

« Au début, je voulais contribuer à réduire l'utilisation de l'automobile, et c'est toujours valide », de dire Benoit Robert, président de Communauto. « Je suis un environnementaliste pragmatique. Je veux simplement offrir une alternative aux personnes qui ne possède pas ou ne veulent pas posséder une automobile. Je me vois comme quelqu'un qui offre un service aux membres, tant pour l'utilité que par idéalisme. »

Le Cooperative Auto Network (CAN) qui a été fondé en 1997 est le deuxième plus ancien organisme d'auto-partage en Amérique du Nord. Présentement, cet organisme offre à près de 2 000 membres l'accès à plus de 92 véhicules situés dans les quartiers de Vancouver, Burnaby, North Vancouver, New Westminster, Courtenay, Whistler, Nanaimo, Tofino et de l'île de Cortes. « Pour quel motif avez-vous besoin d'une automobile? » demande Tanya Paz, directrice d'exploitation du CAN. « L'auto-partage offre aux gens l'accès à une automobile, une camionnette ou une fourgonnette au besoin – sans devoir assumer les coûts de propriété et les inconvénients de l'entretien et de stationnement. »



L'auto-partage est une option environnemental et économique de plus en plus populaire auprès des jeunes familles (et Communauto et CAN offrent des véhicules avec des ancrages pour siège d'enfant). Photo : Mathieu Lamarre

Communauto et CAN utilisent un mode de fonctionnement semblable, où chaque membre doit acheter une part d'adhésion remboursable de 500 \$ pour devenir membre. En plus, chaque utilisateur doit payer une mensualité modeste ainsi qu'un tarif à l'heure d'utilisation et par kilomètre parcouru, selon une variété de plans adaptés aux besoins des membres. En général, les forfaits proposés visent à répondre à un usage mensuel minime (environ 120 km par mois), modéré (jusqu'à 300 km) et plus intense (300 km et plus). Le déboursé mensuel moyen des membres de Communauto et CAN est d'environ 125 \$, alors qu'il s'élève à 400 \$ par mois en moyenne au Canada pour l'utilisation d'une automobile privée.

Ce ne sont pas les membres qui assument les frais d'entretien et d'essence. Les montants payés par les membres pour l'essence apparaissent comme crédits sur leurs relevés de compte mensuel.

Les automobiles de Communauto et du CAN sont assurées tant pour une utilisation au travail que pour le loisir. Et, comme c'est le cas pour une automobile privée, les frais d'utilisation peuvent être déduits au titre de frais d'entreprise lorsque les véhicules sont utilisés pour le travail.

On peut réserver une automobile en ligne ou par téléphone. Après avoir réservé, le membre prend possession du véhicule à l'endroit convenu, et l'y ramène après usage, à l'heure convenue. Les membres inscrivent alors les distances parcourues et le temps d'utilisation dans un journal de bord. À chaque fin de mois les membres reçoivent un relevé de compte détaillé. Communauto a commencé à installer un ordinateur à

bord de ses véhicules pour l'enregistrement automatique des déplacements.

Les véhicules de Communauto et du CAN peuvent être réservés à l'heure - même à la demi-heure - ou pour des périodes plus longues, selon les besoins. Les véhicules sont stationnés en des endroits commodes pour les membres; à Montréal, il y a des véhicules d'auto-partage en stationnement aux environs de la plupart des stations de Métro.

Le ratio du nombre de membres par véhicule est d'environ 20, tant pour Communauto que pour CAN. Bien que l'accès à un véhicule ne soit pas garanti, particulièrement durant les week-ends achalandés et les périodes de pointes des mois d'été, grâce à la formule par réservation, les membres sont virtuellement assurés d'obtenir une automobile. Les membres du CAN peuvent réserver divers types de véhicules selon leurs besoins, dont des automobiles compactes, des camionnettes, des fourgonnettes, des familiales et des véhicules hybrides. Les membres de Communauto aussi peuvent avoir accès à divers types de véhicules, grâce aux ententes convenues par l'organisme avec les agences de location Discount, Budget et Via Route.

Résultats

Communauto et CAN ont réussi à atteindre bon nombre de leurs objectifs d'entreprise, dont :

- **Aider les membres à diminuer leurs coûts de déplacement.** Les membres de ces deux organismes ne payent en moyenne que 125 \$ par mois pour tous leurs besoins de transport, ce qui représente un montant moindre que le seul coût des assurances pour les propriétaires d'automobiles privées.
- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre.** Comme les membres de l'auto-partage conduisent moins, ils polluent moins. À partir du profil d'utilisation de ses membres, CAN estime qu'un membre type est responsable de l'émission de 0,32 tonne d'équivalent CO₂, soit environ 10 fois moins qu'un conducteur moyen.
- **Réduire la distance totale parcourue par véhicule.** Les membres du CAN parcourent en moyenne 1 400 km par année, soit environ 10 fois moins qu'un conducteur moyen.
- **Réduire le nombre de véhicule sur la route.** Une enquête menée en 2004 auprès des membres de Communauto a montré que 48 % des membres se sont débarrassés de leur véhicule après être devenu membre de l'organisme, et qu'un 21 % d'entre eux ont annulé leur projet d'achat d'un véhicule. L'enquête a également montré que seulement 11 % des membres

ou de leur partenaire possédaient un véhicule. La plus récente enquête menée auprès des membres du CAN (2000) a montré que seulement 14 % des membres du CAN ou leur partenaire possédaient un véhicule.



Véhicules du CAN et de Communauto (photo) stationnés en des endroits commodes sur le territoire de la collectivité qu'elles desservent. Photo : Raymond Masson

Participants

Pendant ses premières années, le CAN a reçu de l'aide financière et l'appui de *VanCity Savings Credit Union*, de *Cooperators' Insurance*, et d'Environnement Canada.

Communauto a reçu de l'aide financière par l'entremise de plusieurs programmes provinciaux pour l'aider à lancer ses services sur le territoire des villes de Québec et de Montréal. Cette aide financière comprenait une garantie de prêt du gouvernement provincial de 50 000 \$.

Ressources

Avec des bureaux à Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau, Communauto emploie 16 personnes à temps plein, et son budget annuel d'opération est de 3,5 M\$.

Le CAN emploie l'équivalent de 6 personnes à plein temps dans son bureau chef du centre de Vancouver, et son budget annuel d'opération est de 1 M\$.

Leçons apprises

Voici certains des leçons apprises lors du développement et de la mise en œuvre de programmes d'auto-partage :

- **Il faut commencer modestement.** Lorsqu'on veut lancer un service d'auto-partage dans une nouvelle ville, plutôt que de viser à s'approprier le plus grand marché possible permettant d'atteindre le seuil de rentabilité (600 membres, en gros), il faut créer ce

marché – avant de se l'approprier. L'auto-partage est un concept encore trop nouveau en Amérique du Nord pour escamoter cette étape cruciale. L'analyse de données provenant de Communauto et de trois des plus grands organismes d'auto-partage en Europe (Mobility en Suisse, StattAuto à Berlin et StadtAuto à Brème) ont montré qu'il faut de trois à quatre années pour attirer les premiers 300 à 400 membres, et que ce n'est qu'avec la sensibilisation de la collectivité et la publicité de bouche à oreille que la croissance s'accélère. En conséquence, à moins de disposer de beaucoup de capital de départ, il est très risqué d'essayer de lancer une opération de grande envergure.

- **Circonscrire un marché bien ciblé.** Vu l'impossibilité de répondre à tous les besoins des clients avec un nombre limité de véhicules et un nombre limité de places de stationnement, il est d'une importance critique de bien circonscrire un marché. Le premier marché ciblé par Communauto a été celui des « particuliers qui ne conduisent que rarement et n'ont besoin d'un véhicule que quelques fois par mois ». Leur marché suivant a été celui « des travailleurs autonomes qui ont parfois besoin d'un véhicule à chaque jour pour plusieurs semaines consécutives ». Afin d'intéresser ces derniers, Communauto a lancé un tarif adapté à la semaine de travail, quand elle a disposé d'un assez grand nombre de véhicules pour répondre adéquatement à cette demande, sans compromettre la qualité du service aux autres membres.
- **Conserver un mode de fonctionnement simple.** Pour assurer la santé financière, il est important d'assurer la fiabilité des services de base avant d'ajouter d'autres services aux membres qui soient plus complexes sur le plan administratif ou logistique (par ex., la possibilité de prendre livraison d'un véhicule à un endroit et le laisser ailleurs). Il faut également éviter d'instaurer des systèmes de fonctionnement où les services doivent s'adapter à la technologie plutôt que l'inverse.
- **Assurer une bonne formation tant des cadres supérieurs que des subalternes.** En matière d'auto-partage, il est fréquent qu'une formation des seuls cadres supérieurs ne garantisse pas que les niveaux subalternes possèdent les connaissances et l'attitude requises. Il importe de former et d'assurer l'encadrement du personnel des niveaux subalternes, particulièrement en ce qui a trait à la gestion et à l'application des règles de stationnement.
- **Collaborer avec les promoteurs immobiliers afin d'offrir le service d'auto-partage dans les quartiers en développement.** Travailler en collaboration avec les promoteurs immobiliers est une belle occasion d'implanter des services d'auto-partage intégrés à de

nouveaux projets domiciliaires en copropriété au sein de quartiers existants. L'auto-partage peut permettre au promoteur d'économiser en diminuant le ratio de stationnement de son projet tout en constituant un incitatif financier supplémentaire aux acheteurs potentiels en ce qu'ils n'auront pas à posséder une automobile. À Toronto, il existe actuellement cinq nouveaux projets domiciliaires en copropriété qui comporte un service d'auto-partage.

- **C'est l'auto-partage qui convient le mieux aux horaires flexibles.** L'auto-partage convient tout à fait aux personnes qui travaillent en horaires flexibles, ou qui n'ont pas besoin d'un véhicule à chaque jour.
- **Bien qu'il soit moins dispendieux d'utiliser l'auto-partage plutôt que de posséder une automobile, cette formule peut demeurer hors de portée pour les personnes à faibles revenus.** Même si Communauto et CAN ont mis sur pied des programmes de soutien financier visant les personnes à faibles revenus, ou soit en train de le faire, il demeure que pour nombres de personnes, l'auto-partage est une solution plus dispendieuse que le transport en commun.
- **Il est plus difficile d'offrir un service d'auto-partage dans les banlieues à faible densité de population.** L'auto-partage est une solution particulièrement bien adaptée aux centres urbains densément peuplés, là où le manque d'espace aggrave les problèmes liés à la prolifération automobile. Dans les zones moins densément peuplées, il est plus difficile d'assurer un service d'auto-partage qui soit économiquement rentable et autosuffisant.



Un panneau indicateur signalant une place de stationnement réservé à Communauto. Photo : Raymond Masson

Prochaines étapes

Communauto et CAN maintiennent des stratégies d'expansion dynamiques alors qu'un nombre grandissant de personnes réalisent les avantages économiques et écologiques de l'auto-partage.

Suite à son enquête d'avril 2004 auprès de ses membres, Communauto a enclenché le train de mesures suivantes :

- La création d'un programme de fidélisation par lequel les membres de Communauto auront droit à des rabais pour différentes activités, comme le cinéma et le théâtre;
- L'ajout de 100 nouveaux véhicules à leur flotte d'ici la fin de l'année 2005;
- L'ajout de 50 nouveaux véhicules hybrides d'ici le printemps 2006 par l'entremise d'un partenariat multipartites, le Programme de démonstration en transport urbain administré par l'Agence métropolitain de transport (AMT) de Montréal;
- Élaborer un programme de prêts avec le Mouvement Desjardins destiné aux nouveaux membres qui n'auraient ne pourraient pas se permettre de déboursier les droits de 500 \$ pour la part d'adhésion;
- Implanter un programme de laisser-passer à tarif réduit pour les membres de Communauto avec des fournisseurs de transport en commun de Gatineau (Société de Transport de l'Outaouais -STO) et de Montréal (Société de transport de Montréal - STM);
- En collaboration avec la ville de Montréal, élaborer et mettre en oeuvre un plan d'action de positionnement d'espaces de stationnements pour les véhicules de Communauto; et
- Terminer l'installation d'un ordinateur à bord de tous les véhicules afin d'automatiser le pistage de chaque véhicule et la facturation de l'utilisation du membre (selon le temps d'utilisation et la distance parcourue), d'améliorer les caractéristiques antivols des véhicules, et de permettre la localisation des véhicules par GPS.

Les prochaines étapes envisagées par CAN comprennent :

- Mettre sur pied un service de gestion de flotte de véhicules adapté à des partenaires du secteur privé ou du gouvernement et par lequel les véhicules CAN de telles flottes seraient utilisées exclusivement par ces partenaires durant les heures de travail, mais offertes à tous ses membres en dehors des heures de travail;
- Lancer une nouvelle filiale corporative, CorpCAN, ce qui permettra à ses membres corporatifs (des firmes d'architectes, par ex.) de se joindre à CAN et d'offrir des véhicules de CAN pour les besoins de leurs employés;

- Mettre sur pied un cercle de membres prêteurs pour constituer un fonds spécial et un programme de prêts associé à l'intention des personnes n'étant pas en mesure de déboursier les 500 \$ pour l'achat de la part d'adhésion;
- Accroître le nombre de ses véhicules hybrides;
- Améliorer les initiatives de mise en marché visant à rehausser la notoriété du nom et la sensibilisation pour l'auto-partage, et
- Réaliser une nouvelle enquête auprès des membres.