

# Mémoire sur la Stratégie gouvernementale de développement durable

*Révisée (2015-2020 – Projet)*



Déposé par Communauto

Février 2015

## Communauto : une entreprise pionnière du domaine de l'écomobilité



Fondée en 1994, Communauto fait figure de pionnière en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services d'autopartage à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Elle compte également parmi les plus grandes entreprises du genre dans le monde.

Communauto se définit comme une entreprise à vocation environnementale, sociale et urbanistique, qui dessert plus de 32 000 abonnés grâce à un parc de 1 200 voitures offertes en libre-service, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, en complément du transport en commun et des modes de transport actifs. Les voitures de Communauto sont accessibles dans 390 stations établies à Montréal, Québec, Gatineau et Sherbrooke et plus récemment, à Paris en France.

Toujours en avance sur les tendances, Communauto a inauguré récemment le premier système de véhicules 100% électriques et hybrides en libre-service sans réservation au Canada en lançant AutoMobile.

Par sa mission, Communauto favorise un urbanisme plus centré sur les personnes que sur l'automobile, et contribue à en réduire la dépendance en offrant une alternative pratique et économique. Parce que l'autopartage permet une rationalisation de l'usage de cette dernière, Communauto participe activement à l'effort de réduction du taux de motorisation de la population, ainsi que du nombre de kilomètres parcourus en automobile.

## Principaux axes de recommandation du mémoire de Communauto

- 1 Reconnaître l'autopartage comme un service d'utilité publique contribuant au développement durable.
- 2 Encourager une réglementation souple et facilitante de l'utilisation de l'espace public.
- 3 Privilégier les flottes captives et institutionnelles à l'aide d'incitatifs financiers pour accélérer l'électrification des transports.

En tant que citoyenne corporative engagée dans son milieu et dans le développement durable, Communauto souhaite participer à l'évolution de la Stratégie gouvernementale de développement durable (SGDD) en exposant ses réflexions sur les opportunités et les défis pour lesquels Communauto envisage des pistes de solutions, ou entend répondre directement par ses services.

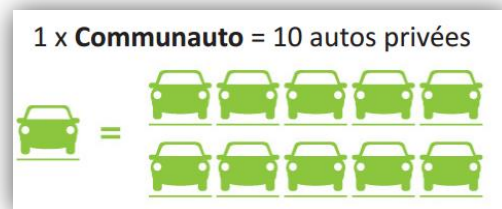
Pour ce faire, elle a formulé ses commentaires et recommandations en ciblant certaines orientations du document, soit les 02, 06 et 08.

## Orientation O2 de la SGDD - Développer une économie prospère d'une façon durable : verte et responsable

### Axe 1 : Reconnaître l'autopartage comme un service d'utilité publique et une option de transport collectif.

#### Contribution de Communauto à cette orientation

L'autopartage constitue une alternative à la fois pratique et économique à la propriété d'un véhicule, en plus d'être plus souple que la location. L'autopartage se positionne avantageusement dans le cocktail transport en étant le chaînon manquant dans l'offre d'alternatives capables de réduire la dépendance à l'auto. Dans sa forme plus développée de libre-service avec réservation, la complémentarité avec les autres modes de transport représente des gains sociaux, économiques et environnementaux tangibles. Même si de nouvelles formes de libre-service ou de partage d'auto sont actuellement en développement, telles que le Prêt entre Personne ou le véhicule libre-service sans réservation (libre-service dit intégral, ou LSI) qui fait présentement l'objet d'un premier projet à Montréal, le modèle d'autopartage avec réservation est déjà bien implanté au Québec et a fait ses preuves au cours des dernières années.



Il faut savoir, qu'en moyenne, un véhicule de Communauto remplace 10 véhicules privés, en plus de réduire de 35% le nombre de kilomètres parcourus en automobile. À titre d'exemple, une étude réalisée en 2012 démontre qu'un ménage abonné à Communauto utilise l'auto pour seulement 14.4% de ses déplacements, ce qui est 3,6 fois moins qu'un ménage comparable possédant une auto, ou 5,4 fois moins qu'un ménage possédant deux autos. Comme la même étude en témoigne, ce même ménage est donc davantage porté à utiliser les modes de transports collectifs et actifs. Rappelons ainsi que le programme DUO auto + bus, qui combine autopartage et transport en commun, a généré une augmentation des titres de transport mensuels de la STM de 18 % parmi les 3 500 abonnés participants, et encore davantage à Québec.

**Contexte et limites actuelles** - L'autopartage a été développé au Québec sans aide financière publique et a généré les ressources nécessaires pour garantir son développement. Des mesures additionnelles permettant d'accélérer son adoption demandent par contre la mise en place d'incitatifs financiers pour les ménages québécois afin qu'ils réduisent leur motorisation grâce à l'autopartage. Communauto estime que l'engagement financier pour les caisses publiques pourrait être très limité tout en permettant d'obtenir un effet incitatif intéressant pour la population.

Dans la nouvelle politique énergétique du Québec, le Plan d'action sur les changements climatiques dispose d'un budget total de 3.2 milliards de dollars dont 1.8 sont prévus pour des actions qui visent principalement l'éco mobilité (TC, covoiturage, autopartage, marche, vélo). La gouvernance actuelle donne lieu à une multiplicité de mesures de la part des gouvernements dans l'ensemble des secteurs d'activité.

**Recommandation** | Que le Ministère du développement durable et de lutte aux changements climatiques (MDDELCC), les ministères et organismes (MO) par le biais de la SGDD reconnaisse et valorise le rôle de l'autopartage dans l'atteinte de ses objectifs en lui conférant le statut de transport collectif ainsi qu'en adoptant l'objectif de 140 000 usagers à l'horizon 2020 parmi ses cibles.

**Recommandation** | Que le Ministère du développement durable et de lutte aux changements climatiques (MDDELCC) par le biais de la SGDD en place des incitatifs financiers pour les familles et les entreprises afin de favoriser une adoption plus rapide de l'autopartage.

**Recommandation** | Qu'une synergie soit établie entre les acteurs gouvernementaux impliqués dans le PLCC et que des pourparlers soient engagés avec les ministères concernés pour convenir des actions les plus pertinentes à financer pour favoriser déploiement de l'autopartage au Québec.

## Orientation O6 de la SGDD - Assurer l'aménagement durable du territoire et soutenir le dynamisme des collectivités

### Axe 2 : Encourager une réglementation souple et facilitante de l'utilisation de l'espace public.

#### Contribution de Communauto à cette orientation

Il est clair que les automobiles privées ne sont pas utilisées de façon très efficace et que leur présence exerce une pression sur l'aménagement du territoire et la disponibilité de l'espace en milieu urbain. Pour tout véhicule personnel en circulation, on compte environ entre 3 et 6 places de stationnement par véhicule.

Dans la grande région de Montréal, les véhicules privés passent plus de 95% de leur temps stationné lors d'un jour moyen de semaine. Pour les véhicules en auto-partage, le pourcentage d'inutilisation oscille entre 40% et 50%. Donc une utilisation beaucoup plus dynamique de l'espace public dans le cas de l'autopartage.

L'acquisition d'un terrain, la construction du stationnement et l'entretien constituent les trois principales variables qui déterminent le coût total d'une place de stationnement. Ainsi, chaque véhicule personnel engendre entre 177\$ et 350\$ de coût de stationnement par mois. La présence de véhicules en libre-service diminue la pression exercée par la voiture individuelle sur l'espace public. Communauto verse près d'un million de dollars par année en redevance de stationnement au secteur privé et aux municipalités du Québec.

**Contexte et limites actuelles** - La collaboration de l'administration publique au développement de l'autopartage est essentielle pour développer le service afin qu'il amène les bénéfices environnementaux, urbanistiques et sociaux attendus. Cette collaboration consiste à faire connaître le service aux citoyens et à soutenir le déploiement d'un réseau de points de service le plus proche possible des utilisateurs potentiels, ce qui, à l'état actuel implique l'utilisation du domaine public et privé. Même si l'autopartage fait partie des mesures prévues dans certains plans de transport, l'administration municipale tarde à soutenir son déploiement avec autant d'ardeur que d'autres grandes villes dans le monde (Londres a identifié 500 espaces pour l'autopartage sur la voirie entre 2009 et 2011; Sidney a installé plus de 190 espaces sur la voirie en 2011; Paris, 5000 espaces réservés pour Autolib' et tout récemment 200 pour l'autopartage en boucle).

Communauto encourage vivement le MDDELCC à saisir les villes et les arrondissements sur l'importance de soutenir l'implantation de l'autopartage par des mesures à la fois réglementaires et financières. Leur engagement est crucial pour faciliter le déploiement de l'autopartage à grande échelle. Au nombre de ces mesures et considérant les gains qu'offre l'autopartage, il faudrait sérieusement envisager la mise en œuvre de nouvelles règles de gestion des espaces publics et plus particulièrement le stationnement, afin de déployer une

offre adéquate pour soutenir la demande et son potentiel de développement. On peut ainsi penser à l'importance de développer le nombre de places de voirie dédiées aux stations d'autopartage en boucle, pour rapprocher de manière optimale ces points de départ des usagers actuels et futurs.

**Recommandation** | Que le MDDELCC encourage les ministères et organismes (MO) et les municipalités québécoises à soutenir la pénétration de l'autopartage en se dotant de mesures réglementaires facilitantes, notamment au niveau des stationnements et des espaces publics.

**Recommandation** | Que le MDDELCC par le biais de sa Stratégie offre des incitatifs pour les entreprises et les MO offrant à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour l'autopartage.

## Orientation O8 de la SGDD - Favoriser la production et l'utilisation d'énergies renouvelables et l'efficacité énergétique en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre

**Axe 3 : Privilégier les flottes captives et institutionnelles à l'aide d'incitatifs financiers pour accélérer l'électrification des transports.**

### Contribution de Communauto à cette orientation

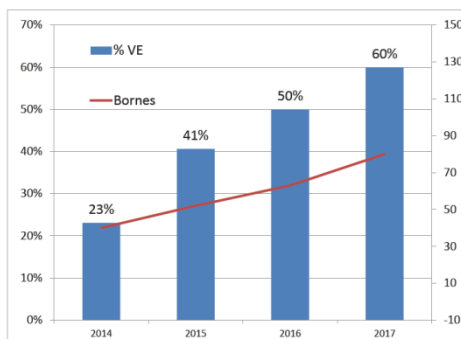
Chaque abonné de Communauto fait économiser à la société québécoise près de 1,2 tonnes d'émission de GES par an. Afin de concourir à la diminution du nombre de véhicules sur la route et de contribuer à un développement urbain moins dépendant de l'auto, il est donc impérieux de soutenir la croissance de l'autopartage, pour consolider les succès acquis par ce mode de transport et réduire les GES.

À moyen terme, Communauto estime que l'autopartage pourrait atteindre l'objectif des 140 000 usagers d'ici les prochaines années, c'est-à-dire environ 8 % des ménages de la région de Montréal et de Québec. Dans certains quartiers de Montréal, cet objectif a été atteint. Elle contribuerait ainsi à remplacer un peu plus de 57 000 véhicules, ce qui représenterait près de 168 000 tonnes de GES d'économisées, soit près de 3% de la cible prévue dans la première phase du Plan de lutte aux changements climatiques (PACC) 2020, pour un coût virtuellement nul.



Communauto est en mesure d'électrifier une partie importante de sa flotte de véhicules en libre-service sans réservation et de mettre en place un réseau de recharge sur le domaine public à partager avec les citoyens. Elle s'est fixé comme cible l'électrification de 60% de sa flotte automobile.

Scénario d'évolution du parc électrique des véhicules *Auto-mobile*



L'atteinte de cet objectif est possible grâce au partenariat avec la société ADD Énergie, leader québécois dans le domaine des bornes de recharge (plus de 1000 bornes déjà installées pour l'infrastructure de recharge du Circuit Électrique et

du RéseauVER) et la collaboration du Circuit Électrique, une initiative d'Hydro-Québec.



**Contexte et limites actuelles** – La condition minimale pour atteindre cet objectif de 60% réside dans la détermination de règles communes à tous les opérateurs actuels et futurs. L'autopartage en libre-service doit pouvoir compter un certain nombre d'espaces de stationnement et de vignettes universelles pour se développer.

Au niveau de l'électrification du véhicule particulier, il faut malheureusement constater le rythme d'adoption plutôt lent des technologies actuellement disponibles sur le marché, et en corollaire, leur coût qui demeure encore élevé pour le consommateur moyen. Dans le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques (PAVE), le gouvernement a mis en place, à l'instar d'autres juridictions à l'international, plusieurs incitatifs fiscaux pour accélérer l'acquisition de ces véhicules électriques ou hybrides.

Communauto considère qu'en raison de l'état du marché et de leur rapport coût/bénéfice pour la société, ces mesures gagneraient à d'abord privilégier les flottes captives et institutionnelles.

**Recommandations** | Que la SGDD encourage l'électrification des flottes de véhicules en autopartage, notamment par des incitatifs fiscaux en privilégiant les flottes captives et institutionnelles.

**Recommandation** | Que la SGDD soutienne l'implantation de bornes de recharge sur le domaine public et encourage les municipalités à se doter de règles communes à l'égard de futurs exploitants.