



**Mémoire sur la  
Politique Québécoise de Mobilité Durable**

**Préparé par Communauto**

**20 juin 2013**

# Résumé des recommandations |

## 1. La PQMD, une approche élargie qui doit être maintenue

### Recommandation 1 |

Que le MTQ intègre la planification de l'urbanisation, des réseaux de transports routiers, collectifs et actifs au sein de la PQMD, en la munissant de critères de choix de projets de mobilité et d'incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal.

## 2. Une mise en œuvre qui nécessite des objectifs chiffrés convergents et cohérents

### Recommandation 2 |

Que le MTQ se dote de cibles chiffrées en matière de réduction des véhicules, de leur utilisation par kilomètre parcouru, et de la part modale des transports collectifs et actifs, qui soient consolidées et harmonisées avec les objectifs des autres politiques et plans d'action gouvernementaux.

## 3. Le transport collectif : rééquilibrer son financement en priorité

### Recommandation 3 |

Que le MTQ adopte les requêtes formulées par la « Déclaration pour la mobilité durable : investir dans le transport en commun » en rééquilibrant, entre autres, les investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30% et en investissant au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif.

## 4. L'autopartage : un mode de transport alternatif et collectif à valoriser

### Recommandation 4 |

Que le MTQ reconnaisse et valorise le rôle de l'autopartage dans l'atteinte des objectifs de la PQMD en lui conférant le statut de transport collectif ainsi qu'en adoptant l'objectif de 140 000 usagers à l'horizon 2020 parmi ses priorités.

### Recommandation 5 |

Que le MTQ encourage les Villes et les arrondissements à soutenir la pénétration de l'autopartage en se dotant de mesures réglementaires facilitantes, notamment au niveau des stationnements.

#### **Recommandation 6 |**

Que le MTQ mette en place des incitatifs financiers pour les citoyens, afin de favoriser une adoption plus rapide de l'autopartage.

### **5. L'électrification des transports : des intentions louables à prioriser**

#### **Recommandation 7 |**

Que le MTQ encourage l'électrification des flottes de véhicules en autopartage, notamment par du soutien à l'implantation de bornes de recharge.

## Communauto : une entreprise pionnière |

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 27 000 abonnés grâce à un parc de près 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.

Toujours en avance sur les tendances, Communauto a inauguré récemment le premier système de véhicules 100% électriques en libre-service sans réservation au Canada en lançant *Auto-Mobile*, dont le projet pilote se déroule sur le territoire de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

De par sa mission<sup>1</sup>, 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.

En tant que citoyenne corporative engagée dans son milieu, il lui importait donc de participer à l'élaboration de la *Politique québécoise de mobilité durable* (PQMD), en exposant ses réflexions sur les défis pour lesquels Communauto envisage des pistes de solutions, ou entend répondre directement par ses services.

### 1. La PQMD, une approche élargie qui doit être maintenue |

Au lendemain des consultations menées en vue de la future PQMD, Communauto se réjouit de l'approche retenue par le ministère des Transports (MTQ). En plus d'être attendue, cette politique se devait de proposer un cadre conceptuel renouvelé et élargi aux autres modes de transport que les transports collectifs, bien que la précédente *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) ait donné lieu à des avancées significatives dans ce domaine.

---

<sup>1</sup> [http://communauto.com/abonnes/Lettre\\_MissionPhiloValeurs.pdf](http://communauto.com/abonnes/Lettre_MissionPhiloValeurs.pdf)

Il est encourageant de constater aujourd’hui, que pour une grande majorité d’intervenants, il ne serait pas possible de concevoir la mobilité durable autrement qu’en intégrant les enjeux liés au transport, à ceux liés à l’aménagement du territoire. Pour Communauto, il est fondamental que le gouvernement poursuive dans cette voie car ces enjeux, en plus d’être convergents, ont une importance éminemment stratégique sur les plans sociaux, économiques et environnementaux pour le Québec.

### Recommandation |

1. **Que le MTQ intègre la planification de l’urbanisation, des réseaux de transports routiers, collectifs et actifs au sein de la PQMD, en la munissant de critères de choix de projets de mobilité et d’incitatifs à l’intermodalité et au transfert modal.**

## 2. Une mise en œuvre qui nécessite des objectifs chiffrés convergents et cohérents |

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s’est engagée dans un processus de densification urbaine aux abords des grands axes de transports collectifs avec l’adoption du *Plan métropolitain d’aménagement et de développement* (PMAD). Cet outil se veut un engagement fort en faveur d’une réduction du recours à l’auto-solo, qui s’inscrit sur papier, en parfaite complémentarité des efforts qui seront consentis au sein du *Plan d’action sur les changements climatiques* (PACC 2020), notamment pour le financement des transports collectifs. Il appartient donc au MTQ, de veiller à la cohérence de ses interventions au chapitre de l’offre autoroutière, afin de prévenir drastiquement l’étalement urbain et le kilométrage parcouru. De cette cohérence dépendent les chances de succès pour le Québec, d’atteindre l’objectif qu’il s’est fixé de réduire de 25% les émissions de gaz à effet de serre à l’horizon 2020.

Pour Communauto, le cas du PMAD est un exemple patent de schéma d’aménagement et de développement qui devrait profiter de cibles quantifiables et bien documentées en matière de réduction des GES et de la circulation automobile. En plaçant le MTQ et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l’Occupation du territoire (MAMROT) sous une seule autorité, le gouvernement a pavé la voie à une opportunité de mieux coordonner et responsabiliser les différents paliers d’interventions autour de l’atteinte d’objectifs convergents.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, il sera crucial pour le gouvernement de faire respecter cette vision dans le temps, en l’articulant autour de cibles chiffrées, qui devront être déclinées par tous les niveaux d’intervenants. Pour y parvenir, la PQMD devrait notamment se doter d’objectifs globaux, comme une réduction des véhicules-kilomètres parcourus, et des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs.

## Recommandation |

2. Que le MTQ se dote de cibles chiffrées en matière de réduction des véhicules, de leur utilisation par kilomètre parcouru, et de la part modale des transports collectifs et actifs, qui soient consolidées et harmonisées avec les objectifs des autres politiques et plans d'action gouvernementaux.

## 3. Le transport collectif : rééquilibrer son financement en priorité |

Dans son document de consultation, le MTQ reconnaît d'entrée de jeu le haut niveau d'interdépendance entre l'aménagement du territoire et les transports, et la possibilité qui en découle, d'influencer les comportements de déplacements. Ces dernières années ont vu notre dépendance à l'automobile s'accroître, malgré la hausse d'achalandage et l'amélioration de l'offre de service en transport collectif. La PQTC n'est pas parvenue à favoriser le transfert modal qu'elle aurait pu, tandis que les distances parcourues et les temps de déplacement ont continué d'augmenter avec l'étalement urbain.

Sous la bannière de *Transit*, *l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*, ce constat a poussé une coalition d'acteurs du monde du transport à demander un rééquilibrage, en augmentant la part des transports collectifs à 30% des investissements totaux en transport; un objectif réaliste, alors que l'Ontario se situe déjà à 37%.

Les Villes ont résolu d'augmenter substantiellement l'achalandage et la part modale pour les transports collectifs d'ici dix ans. Ainsi, dans le cadre de la PQMD, il semblerait réaliste de mobiliser le Québec autour d'une augmentation de 40% d'achalandage et de 5% de part modale pour le transport collectif. Pour y arriver, des investissements prioritaires de l'ordre de 15 milliards \$ entre 2013 et 2021<sup>2</sup> seront nécessaires rien que dans la région montréalaise (soit 16 à 18 G \$ pour l'ensemble du Québec), pour le maintien et le développement des réseaux de transports collectifs.

Cela revient à dire qu'il faudrait consacrer au moins 1 G\$ de plus par année que ce que propose le cadre québécois actuel. C'est la conclusion de la déclaration intitulée « *Déclaration pour la mobilité durable : investir dans le transport en commun* », signée par plus d'une trentaine d'organismes, dont Communauto, qui fut remise au ministre le mois dernier.

À cet effet, Communauto soutien la requête de :

---

<sup>2</sup> CMM, *Le PMAD contribuera à la future politique de mobilité durable. Volet gouvernance et financement*. Présentation, 23 mai 2013, p. 5.

- suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs ;
- rééquilibrer les investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30% ;
- augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence ;
- que le gouvernement quintuple d'ici 2015 les revenus du Fonds vert pour améliorer l'offre de transport, afin d'en dédier les 2/3 au développement des services de transports collectifs.

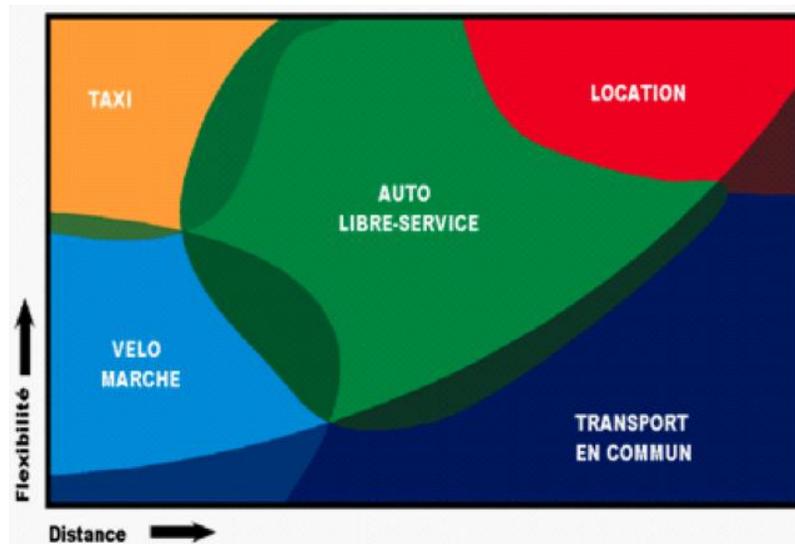
### Recommandations |

- 3. Que le MTQ adopte les requêtes formulées par la « Déclaration pour la mobilité durable : investir dans le transport en commun » en rééquilibrant, entre autres, les investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30% et en investissant au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif.**

## 4. L'autopartage : un mode de transport alternatif et collectif à valoriser |

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 (Figure 1) 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.

**Figure 1 : Positionnement des services de transport selon leur rapport flexibilité/distance requise**



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 projet pilote 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

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

<sup>3</sup> Tecsult inc., 2006. *Le projet auto + bus : évaluation d’initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*. 247 p. [http://www.communauto.com/abonnes/PT-CS\\_RapportFinal\\_jul06.pdf](http://www.communauto.com/abonnes/PT-CS_RapportFinal_jul06.pdf)

<sup>4</sup> Sioui, L., Morency, C. et Trépanier, M. *How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada*. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7:52–69, 2013.

davantage à Québec. Au passage, chaque abonné fera économiser à la société québécoise près de 1,2 tonnes d'émission de GES par an<sup>5</sup>.

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.

À moyen terme, Communauto estime que l'autopartage pourrait atteindre l'objectif des 140 000 usagers d'ici 2020, et contribuer ainsi à remplacer un peu plus de 57 000 véhicules, ce qui représenterait près de 168 000 tonnes de GES d'économisées<sup>6</sup>, soit près de 3% de la cible prévue dans la première phase du PACC 2020<sup>7</sup>, pour un coût virtuellement nul.

### Recommandation |

- 4. Que le MTQ reconnaisse et valorise le rôle de l'autopartage dans l'atteinte des objectifs de la PQMD en lui conférant le statut de transport collectif ainsi qu'en adoptant l'objectif de 140 000 usagers à l'horizon 2020 parmi ses priorités.**

Pour atteindre cet objectif, Communauto encourage vivement le MTQ 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 du 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.

Dans le cadre de sa PQMD, le MTQ pourrait certainement investir les Villes de la mission de procéder à la mise en place de telles mesures, à l'instar des arrondissements de Rosemont-La-Petite-Patrie et de Plateau-Mont-Royal, qui viennent de lancer des projets pilotes visant à favoriser l'usage de l'autopartage. Chacun de ces deux arrondissements a décidé d'offrir en location, près de 150 places dédiées à l'autopartage et situées tout près des stations de Bixi, en modifiant, entre autres, les règlements qui régissent les opérations de déneigement et de nettoyage des rues.

---

<sup>5</sup> Tecslut inc., 2006. *Idem*.

<sup>6</sup> <http://www.communauto.com/premiereetude.html>

<sup>7</sup> [http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements/plan\\_action/pacc2020.pdf](http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf) - Graph. 4, p.50.

## Recommandation |

5. **Que le MTQ encourage les Villes et les arrondissements à soutenir la pénétration de l'autopartage en se dotant de mesures réglementaires facilitantes, notamment au niveau des stationnements.**

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 citoyens 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.

6. **Que le MTQ mette en place des incitatifs financiers pour les citoyens, afin de favoriser une adoption plus rapide de l'autopartage.**

## 5. L'électrification des transports : des intentions louables à prioriser |

Communauto prend acte des ambitions gouvernementales en matière d'électrification des transports et y souscrit. Représentant la plus importante source d'émission de GES (43 %), et considérant notre abondante disponibilité en énergie renouvelable, l'électrification graduelle des transports au Québec est autant légitime que nécessaire. Toutefois, il importe de souligner l'importante charge financière qu'exigera ce grand chantier.

De plus, l'électrification des transports répond certes aux objectifs de réduction des émissions de GES, mais n'a que peu d'influence sur le nombre de voitures en circulation, les problèmes de congestion et l'espace physique qu'occupe la voiture.

C'est pourquoi, il est de l'avis de Communauto que la priorité devrait être donnée aux transports collectifs, en veillant à ce que le financement de cette évolution technologique ne nuise pas à l'offre de service globale. 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. Bien que nobles en soit, 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.

L'autopartage représente la manière la plus efficace de conjuguer les objectifs de l'utilisation rationnelle de l'automobile, de son électrification et de l'accessibilité de ces nouvelles technologies au plus grand nombre d'utilisateurs possible.

Pour ces motifs, Communauto recommande au MTQ de prioriser le développement de l'usage collectif des flottes de véhicules en autopartage, et de les inclure dans les mesures d'électrification du transport qui seront prévues au sein de la PQMD.

À ce titre, le projet pilote dont il est fait mention plus haut dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, est un bon exemple d'initiatives susceptibles de multiplier les externalités positives de l'autopartage, en stimulant son électrification.

### Recommandation |

7. Que le MTQ encourage l'électrification des flottes de véhicules en autopartage, notamment par du soutien à l'implantation de bornes de recharge.

## Conclusion |

En conclusion, il importe à Communauto que la future PQMD considère la valeur stratégique de l'autopartage dans l'offre du transport collectif et le rôle que ce mode de transport aura à jouer dans l'atteinte des grands objectifs du MTQ. En tant que fer de lance québécois de l'autopartage, Communauto souhaite assurer le MTQ de l'entière disponibilité de ses experts, pour l'accompagner dans l'élaboration de ce chapitre de la PQMD.

### Contact

Marco Viviani  
Directeur, développement et relations publiques  
[mviviani@communauto.ca](mailto:mviviani@communauto.ca)  
+1 514 885-6910