

ANNEXE E
Formulaire de Rapport d'achèvement du projet

277 Rue Riverside
 Saint-Lambert, Québec, J4P 1A5
 28 mars 2018

Renseignements de base

Numéro du FMV :15054
Nom du Bénéficiaire de la Subvention : Société d'innovation en environnement
Nom du Projet : Projet pilote d'implantation du Système d'autopartage de véhicules électriques en région (SAUVÉR) Québec
277 Riverside St-Lambert, J4P 1A5 450-466-9710 y.hennekens@yhccenvironnement.com
Date du Rapport d'étape du projet : 28 mars 2016

1. Résumé de l'initiative

a. Veuillez décrire brièvement le projet pilote réalisé, et expliquer clairement son objet.

Le projet tel que décrit dans la demande de financement à la FCM devait permettre de tester la viabilité technique et économique dans l'ajout de 1 à 2 véhicules électriques au sein de la flotte de véhicules des six (6) municipalités participantes (Plessisville, Bromont, Nicolet, Rivière-du-Loup, Témiscouata-sur-le-Lac et Sainte-Julienne) et servir un système d'autopartage « communautaire » entre la municipalité, un ou des partenaires et des utilisateurs tiers.

Au total, ce sont dix (10) Vé qui ont été acquis et une dizaine (10) de bornes installées dont une de niveau 3.

Pour la Société d'innovation en environnement (SIE) et ses partenaires municipaux, les résultats ainsi que les données devaient procurer des informations essentielles pour améliorer le concept et ou pour apporter des solutions et des outils permettant à moyen terme :

- D'intégrer le maximum de véhicules électriques dans la flotte municipale et dans la communauté avec une cible potentielle de 50% des véhicules de promenade;
- De réduire la taille des flottes de véhicules de promenade dans les municipalités en optimisant via l'autopartage les véhicules électriques et conventionnels.

Les hypothèses de départ

1er enjeu : Intégration des véhicules électriques

Considérant le type d'utilisation faite de leurs véhicules, les municipalités représentent un des meilleurs potentiels, sinon le marché idéal, pour l'intégration de véhicules électriques et une base essentielle pour l'électrification du transport au Québec et au Canada.

- Un bilan environnemental direct positif des émissions polluantes (GES, COV, etc.) : Les résultats démontrent des utilisations plus élevées que prévues pour les Vé et des réductions de GES importantes (Voir Tableaux 1 et 2 et Annexe Étude de faisabilité technique FMV 13039).
- L'utilisation d'une énergie moins chère que les carburants pétroliers : Les résultats démontrent des économies intéressantes (Voir Tableaux 8, 9 et 10)

2ième enjeu : Optimisation de l'utilisation des véhicules de promenade municipaux et autopartage

Le projet SAUVÉR Québec a permis de tester une première fois, la viabilité technique et économique dans l'ajout de véhicules électriques au sein de la flotte de véhicules des municipalités participantes qui servent d'outils pour un système d'autopartage « communautaire » entre la municipalité, des partenaires et des utilisateurs tiers.

Pour les municipalités en région, l'autopartage des véhicules de la municipalité ou de ses partenaires représente une forme de changement modal novateur. Dans une municipalité de petite ou de moyenne taille éloignée des grands centres urbains, la présence de transport en commun est très limitée. On constate également la difficulté à maintenir la rentabilité de transports collectifs que ce soit des services de taxi ou des services spécialisés de navette.

Les résultats démontrent une utilisation intéressante du mode autopartage. Les résultats sont progressifs. Toutefois, l'intérêt pour ce genre de services est très élevé.

3ième enjeu : Développement du concept de la route électrique

L'importance du lieu de la recharge et de l'échange des services a été défini pendant la réalisation du premier projet pilote.

b. Dans quel but ce projet pilote a-t-il été réalisé (en d'autres mots, que voulait réaliser le Bénéficiaire, et pourquoi)?

L'intégration de véhicules électriques et autopartage : Considérant le type d'utilisation faite de leurs véhicules, les municipalités représentent un des meilleurs potentiels, sinon le marché idéal, pour l'intégration de véhicules électriques et une base essentielle pour l'électrification du transport au Québec. De plus, l'intégration de véhicules électriques dans les flottes municipales et l'optimisation de leur utilisation grâce à l'autopartage constituent une opportunité pour l'ensemble de leurs communautés.

La route électrique verte RéV au Québec et au Canada : L'intégration des véhicules électriques dans les flottes municipales et parallèlement, l'établissement d'un système d'autopartage communautaire avec ces nouveaux véhicules avec des bornes de niveau 1 à 3 permettront d'établir la base d'un réseau de transport électrique au Québec et au Canada.

Un système qui favorise une forme de changement modal pour les municipalités en région : Pour les municipalités en région, l'autopartage des véhicules de la municipalité ou de ses partenaires (Organismes municipaux, OBNL, entreprises) dans le cas précis du projet pilote, les véhicules électriques SAUVÉR, représente une forme de changement modal novateur.

c. Si l'auteur principal de la demande n'est pas une municipalité, expliquez brièvement pourquoi il a entrepris cette initiative.

Le projet a été réalisé par la Société d'innovation en environnement (SIE) qui a chapeauté les travaux des consultants ainsi que la participation des municipalités et de leurs partenaires.

La Société d'innovation en environnement (SIE) est un organisme à but non lucratif qui conçoit et réalise des projets innovants pour le développement durable et la protection de l'environnement. Sa mission est de développer et promouvoir des projets et des services pour soutenir dans une perspective de développement durable, les nouvelles technologies pour la protection de l'environnement, la production d'énergie renouvelable et la réduction des gaz à effet de serre auprès des communautés.

d. Veuillez résumer les activités réalisées dans le cadre de ce projet pilote, conformément à l'annexe A. Note : Votre résumé devrait être basé sur les renseignements fournis dans vos précédents Rapports d'étape. Veillez à expliquer brièvement (en quatre ou cinq phrases) comment ce projet pilote a été réalisé, c'est-à-dire quelle a été l'approche (ou la méthodologie) retenue pour répondre aux objectifs du projet pilote. S'il y a lieu, veuillez décrire tous les processus de consultation publique qui se sont déroulés dans le cadre de cette étude et leurs effets sur le projet pilote.

Le premier projet pilote SAUVÉR a débuté en mai 2016 et se termine officiellement en mars 2019. Le plan de travail du projet comportait cinq (5) phases de réalisation.

La Phase 1 - Élaborer le plan du projet pilote s'est déroulé entre le mois de juillet 2015 et le démarrage officiel du projet en mai 2016. La Phase 2 - Préparer et organiser le projet pilote a débuté en mars 2016 et s'est terminé en avril 2017. Cette deuxième phase était essentielle pour le développement des outils, l'acquisition des équipements (bornes et véhicules électriques) et la mise en place des services. Cette phase de préparation s'est réalisée en étroite collaboration avec la Ville de Plessisville où les modules et le système ont été testés.

La Phase 3 - Réaliser le projet pilote a débuté en septembre 2016 à Plessisville et à des dates différentes pour chacune des autres municipalités participantes à des dates différentes et se termine entre la fin 2018 et mars 2019.

Phase Test : Les services ont d'abord été mis en place à Plessisville afin de valider les approches. Durant cette Phase 3, les activités suivantes ont été réalisées :

Contrat avec les partenaires et utilisateurs

Adaptation des véhicules

Installation des bornes

Démarrage système SAUVÉR – Municipalité

La Phase 4 - Analyser et formuler des recommandations a débuté en janvier 2018 et se terminera au début mars 2019. Cette phase permettra de réaliser les rapports et les recommandations pour la suite du projet.

Finalement, la Phase 5: Préparer le rapport est la dernière étape administrative pour obtenir le dernier versement de la FCM et sera complétée en mars 2019.

Voir rapport FMV15054_SAUVER_Qc_Rapport_final_(10avril), p.8-10

e. Des modifications importantes ont-elles été apportées ou sont-elles prévues quant à l'étendue ou au coût du projet pilote décrits dans l'Accord ou dans un Rapport d'étape du projet qui a déjà été présenté (le cas échéant)? Dans l'affirmative, expliquez brièvement pourquoi.

Aucune modification a été apportée à l'étendue et au coût du projet décrits dans l'Accord.

f. Quel a été le coût du projet pilote et comment a-t-il été payé?

Le coût total du projet en date du 28 mars est de 757 572,76 \$.

Les municipalités ont payé le solde du coût tel que détaillé dans le fichier comptable.

g. À peu près combien de temps (en mois) a-t-il fallu pour réaliser le projet pilote?

35 mois au total

h. Quel est le lien entre le projet pilote et les plans, pratiques, lignes directrices ou politiques de la municipalité qui déjà en place, et comment contribue-t-il aux objectifs de viabilité de la municipalité?

Toutes les municipalités participantes ont réalisé leurs inventaires et leurs plans d'action sur la réduction des émissions de GES. De plus, les plans d'action visaient spécifiquement le volet transport et planifiaient des projets pour l'intégration de véhicules électriques et hybrides.

Finalement, la participation au projet pilote SAUVÉR pour chacune des municipalités découle des résultats de l'étude et des recommandations formulées dans les rapports finaux des participants.

Plessisville – Ville principale

Membre de PPC,

Inventaire et plan d'action réalisé en 2012 : VÉHICULES PROPRES - VÉHICULES ÉLECTRIQUES
(Référence : Projet CNTA Inv et PA Corp Plessisville; p.18, IV-29 -30)

Rapport SAUVÉR (FMV 13039)

Nicolet

Membre de PPC

Inventaire et plan d'action réalisé en 2012 : VÉHICULES PROPRES - VÉHICULES ÉLECTRIQUES
(Référence : Projet CNTA Inv et PA Coll Nicolet - Collectivité; p.18, IV – 6 – 7)

Rapport SAUVÉR (FMV 13039)

Témiscouata-sur-le-Lac

Membre de PPC

Inventaire et plan d'action réalisé 2013 : VÉHICULES PROPRES - VÉHICULES ÉLECTRIQUES
(Référence : IPA Collectivité; p.12, IV – 13 – 14)

Rapport SAUVÉR (FMV 13039)

Bromont

Réalisation de son PDD en 2012

Inventaire et plan d'action réalisé en 2013 : (Référence : Bromont Plan d'action Bromont, p.23, 35)

Rapport SAUVÉR (FMV 13039)

Rivière du Loup

Membre de PPC

Inventaire et plan d'action réalisé en 2014 : VÉHICULES PROPRES - VÉHICULES ÉLECTRIQUES
(Référence : YHC RdL PA (2014-05-15) IPA p.16, 21, I – 17 – 18, II-7-9)

Rapport SAUVÉR (FMV 13039)

Ste-Julienne

Inventaire et plan d'action réalisé en 2014

Rapport SAUVÉR En cours de réalisation (hors projet FMV 13039)

2. Situation de la collectivité

a. Veuillez brosser un portrait succinct (en cinq ou six phrases) de la collectivité dans laquelle ce projet pilote a été réalisé, notamment sa population, sa zone géographique, sa démographie et ses facteurs économiques généraux. (Note : Ces renseignements sont facilement accessibles dans la section Profil des communautés du site Web de Statistique Canada au www.statcan.ca.)

Plessisville : La Ville de Plessisville est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de l'Érable et fait partie de la région administrative du Centre-du-Québec. Plessisville est une petite ville de 4,5 km² enclavée dans une grande paroisse rurale (136 km²) qui porte le même nom et constitue la seule municipalité voisine. La population de Plessisville s'élevait en 2011 à 6 708 habitants ce qui, à cause de son très petit territoire, lui donne une densité considérable de 1 501 hab./km². La municipalité possède une structure complète de services, ce qui la rend tout à fait autonome. La Ville constitue aussi un pôle régional d'emploi avec notamment 1 500 emplois manufacturiers sur son territoire. Sa population active est à 61% dans le secteur tertiaire. Sa densité très élevée réduit les besoins en énergie (transport et infrastructures). D'autant plus que la ville a un des meilleurs taux de population allant au travail à pied ou en vélo (19%). De plus puisqu'elle est un pôle d'emploi régional, la majorité (53%) de sa population active travaille à l'intérieur de la ville, réduisant aussi les besoins énergétiques per capita et encourageant l'économie et la dynamique locale. D'ailleurs, une forte densité favorise l'implantation et l'utilisation de modes de transport collectif, notamment vers les centres régionaux. Elle présente toutefois certaines faiblesses. D'abord, en termes démographiques, sa population a connu une décroissance de -0,7% depuis 2001 et l'âge médian de sa population à 46,5 ans est 12% plus élevé que la moyenne nationale. Aussi, 75% des habitants se rendent au travail en automobile en tant que conducteur.

Bromont : La Ville de Bromont est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Brome-Missisquoi et la région administrative de la Montérégie. Elle est en bordure des Cantons-de-l'Est, de l'autoroute 10, sur les rives de la rivière Yamaska, à mi-chemin entre Montréal et Sherbrooke. La superficie de la Ville est de 114,4 km² et sa population, en 2009, était de 7 069 habitants. Sa population a connu une croissance extraordinaire durant les dernières années, passant de 4 461 habitants en 1996 à 7 069 en 2009. Cette croissance représente une augmentation cumulée de 50% pour cette période, ce qui est dix fois plus rapide que la croissance de la province de Québec.

Bromont compte deux parcs industriels d'une superficie de plus de 3 000 acres situées à l'intérieur des limites de son territoire. La Ville est un chef de file pour les industries de haute technologie qui sont principalement établies sur deux sites: le Parc scientifique Bromont regroupe plus de 4 000 emplois répartis,

notamment, dans 14 entreprises des secteurs de la microélectronique, des nanotechnologies, des nouveaux matériaux et des microsystèmes électromagnétiques ; le Parc industriel de la rue Pacifique regroupe surtout des entreprises manufacturières et de services industriels.

Témiscouata-sur-le-Lac : La Ville de Témiscouata-sur-le-Lac est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata et la région administrative du Bas-Saint-Laurent. La Ville de Témiscouata-sur-le-Lac est née en 2010 de la fusion des Villes de Cabano et de Notre-Dame-du-Lac. Témiscouata-sur-le-Lac, avec sa population de 5 096 habitants en 2011, est la plus importante Ville de la MRC de Témiscouata. Son territoire s'étend sur une superficie de 228 km² ce qui lui donnait en 2011, une densité très faible de 22 hab. /km². Située entre Rivière-du-Loup qui se trouve à 60 km au nord-ouest et Edmundston à 60 km au sud-est, la situation de Témiscouata-sur-le-Lac sur la route principale (autoroute transcanadienne) qui relie le Québec au Nouveau-Brunswick, lui confère une position de carrefour interprovincial et un relai potentiel important pour la route électrique canadienne entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. On note une décroissance démographique de 6,5 % depuis 2001. L'âge médian de sa population est 11 % plus élevé et le revenu médian par ménage est 14,5 % plus faible que la moyenne nationale. Finalement, en termes de transport, la situation relativement isolée de la Ville augmente nécessairement la longueur des déplacements notamment vers les centres régionaux. De plus, 83% des habitants de Témiscouata-sur-le-Lac vont au travail en automobile en tant que conducteur.

Rivière-du-Loup : La Ville de Rivière-du-Loup est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Elle est la plus importante ville de la MRC. Formée en 1998 à partir de la fusion de la Ville de Rivière-du-Loup et de la Municipalité de Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup, cette nouvelle ville comptait en 2011 une population de 19 011 habitants, soit 0,25% de la population du Québec, ce qui en fait également la deuxième plus grande ville et un centre important de la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Rivière-du-Loup a connu une croissance démographique de 7% entre 2001 et 2011, contrairement à la région dans laquelle elle est située qui a plutôt connu une décroissance. D'une densité de 229 habitants/km², Rivière-du-Loup s'étend sur une superficie de 83 km². Sa richesse foncière s'élève aujourd'hui à 1490 M\$. Le revenu médian des ménages était en 2006 de 42 198\$, soit 10% sous la moyenne nationale.

L'administration municipale de la Ville de Rivière-du-Loup possède une trentaine de bâtiments (sur un total d'une centaine d'infrastructures ayant un compte énergétique) ainsi que 153 équipements motorisés, dont 93 outils, auxquels s'ajoutent 9 remorques non motorisées.

La Collectivité de la Ville de Rivière-du-Loup comptait en 2008 13 462 véhicules immatriculés à la SAAQ constitués de 13 252 véhicules routiers et 2 210 véhicules hors route. Les secteurs commerciaux et des services, ainsi que le tourisme et la culture occupent néanmoins une part dominante de son économie avec 70% des entreprises de la Ville dans le secteur tertiaire. La Ville constitue également un important pôle régional d'emploi ce qui en fait la destination de nombreuses migrations journalières interurbaines. En effet, sa situation de carrefour régional lui confère un poids important lorsqu'il s'agit de favoriser des modes de transport durables et efficaces.

Sainte-Julienne : La Municipalité de Sainte-Julienne est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Montcalm et la région administrative de Lanaudière. Son territoire s'étend sur une superficie de 99,26 km² ce qui lui donnait en 2011, une densité de 90 hab. /km². Sainte-Julienne est limitrophe de Rawdon au nord, Saint-Esprit au sud, Saint-Alexis et Saint-Jacques à l'ouest et finalement Saint-Calixte à l'est. Joliette et Mascouche se situent approximativement à 30 km et le centre-ville de Montréal à 65 km de Sainte-Julienne. La municipalité comptait une population de 9 331 personnes en 2011. On note une croissance démographique de 16,9 % entre 2006 et 2011 et l'âge médian pour Sainte-Julienne, était de 42,9 ans comparativement à 41,9 ans pour le Québec.

Nicolet : La ville de Nicolet est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Nicolet-Yamaska et la région administrative du Centre-du-Québec. Sa population s'élève à 7 633 habitants répartis sur un territoire de 96 km², soit une densité de 80 hab./km². Elle se trouve en bordure du grand lac Saint-Pierre. Le secteur nord-est de la Ville est d'ailleurs inclus dans la réserve de la Biosphère du Lac Saint-Pierre de l'UNESCO. La Ville a connu une décroissance démographique de 3,9% depuis 2001 et le revenu médian de ses ménages est de 14% sous la moyenne nationale. Nicolet est aussi reconnue comme un pôle régional de commerces et de services et sa population active œuvre à 74% dans le secteur tertiaire. Puisque la Ville constitue un pôle régional de commerces et services, 71% de sa population active travaille à l'intérieur même de la Ville, favorisant l'économie et la dynamique locales et réduisant les navettes vers d'autres villes. D'autant plus que 12% de cette population se rend au travail à pied ou en vélo. Par ailleurs, 82% de la population active se rend au travail en automobile.

b. Veuillez indiquer brièvement (en deux ou trois phrases) la taille et la structure de l'administration municipale, et le nombre approximatif d'employés municipaux à temps plein.

Plessisville : L'administration municipale de la Ville de Plessisville compte 17 bâtiments et 23 véhicules dont 10 sont des véhicules outils. La ville compte 61 employés.

Nicolet : L'administration municipale de la Ville de Nicolet compte 27 bâtiments et 78 véhicules municipaux dont 58 sont des équipements motorisés stationnaires et 6 des véhicules outils. La ville compte 36 employés.

Témiscouata-sur-le-Lac : L'administration municipale de la Ville de Témiscouata-sur-le-Lac comptait, en 2009, 51 infrastructures municipales avec un compte de consommation énergétique. Elle comptait aussi 47 équipements motorisés dont 41 sont des véhicules roulants et 6 des outils motorisés. La ville compte 41 employés.

Bromont : Le parc des véhicules de la municipalité compte 69 véhicules. La quasi-totalité du parc des véhicules de la Ville a été achetée avant 2011. La ville compte 107 employés.

Rivière du Loup : L'administration municipale de la Ville de Rivière-du-Loup possède une trentaine de bâtiments (sur un total d'une centaine d'infrastructures ayant un compte énergétique) ainsi que 153 équipements motorisés, dont 93 outils, auxquels s'ajoutent 9 remorques non motorisées. La ville compte 100 employés.

Sainte-Julienne : 3 052 unités de résidence permanente et 394 unités (chalet)

563 hectares de superficie; 345 hectares d'espace construit et 218 hectares d'espace vacant (39 %)

3. Qui sont les membres de l'équipe?

a. Veuillez indiquer brièvement (en quatre ou cinq phrases) l'identité des personnes ayant pris part au projet pilote, et leur appartenance respective, sans omettre les employés et les responsables municipaux qui ont encadré le projet pilote, et tous les consultants qui y ont contribué.

Le chargé de projet était Yves Hennekens, Directeur du SIE et créateur du concept SAUVÉR. CV

Le consultant technique était Louis-Philippe Rispoli, ingénieur et concepteur chez Briococoncept Consulting inc.

L'expert avisé était Sylvain Castonguay, président de Nordresa. Monsieur Castonguay qui détient une impressionnante feuille de route dans le domaine du transport électrifié sera l'avisé technique.

Monsieur Alain Desjardins, directeur général de la Ville de Plessisville agira à titre de conseiller spéciale pour le déploiement des services et pour l'analyse des performances sur le terrain dans le cadre de la réalisation complète du projet pilote. La Ville de Plessisville est le partenaire principal dans le cadre du projet pilote SAUVÉR. CV

Razi Shirazi, analyste sénior chez YHC Environnement depuis plus de 10 ans occupera le poste d'analyste pour la réalisation des analyses et des rapports.

Johanne Ouellet, directrice chez YHC Environnement, agira à titre d'agent de liaison avec les municipalités participantes et leurs partenaires. Mme Ouellet détient une très grande expérience dans le domaine des communications et dans le secteur municipal.

b. Avez-vous un chargé de projet qui a joué un rôle clé dans la réalisation du projet pilote? Dans l'affirmative, veuillez préciser son nom, son titre et ses coordonnées, et décrire son rôle dans la réalisation du projet pilote.

Dans son rôle de conseiller spéciale pour le déploiement des services et pour l'analyse des performances sur le terrain Alain Desjardins ainsi que la Ville de Plessisville ont joué un rôle clé et avec le succès du projet pilote.

Alain Desjardins

Directeur Général

Ville de Plessisville

819-362-3284 poste 2232

4. Retombées environnementales, économiques et sociales

Paramètre du projet pilote (énergie, eau, matières résiduelles, autre)	Unités	Rendement de référence avant le projet (par véhicule)	Rendement prévu après la réalisation (par véhicule)
Émissions de gaz à effet de serre (10,000km)	Tonnes CO ₂ /a	3,1	0,009
Consommation d'énergie (10,000 km)	GJ	44	6

a. Les retombées environnementales escomptées à la suite de ce projet pilote sont décrites dans le tableau ci-dessus. Veuillez faire état des résultats finaux mis à jour.

Références : Voir rapport FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), p.8-10

GES : Voir pages 14-19

GJ : Voir pages 16-19

Projet total	GES évités (kg éq. CO2) 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
	41 888	59 470	1 412	2 005	16 949	24 058

SPARK	GES évités (kg éq. CO2) 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Spark - Plessisville	2 224	2 975	74	99	889	1 189
Spark - 408 - Bromont	1 761	2 975	59	99	704	1 189
Spark - 409 - URB - Bromont	2 272	3 039	76	101	908	1 215
Spark - Nicolet	1 645	2 201	53	71	637	852
Spark - TSL	5 368	7 181	185	248	2 222	2 972
Spark - Rdl	1 217	1 628	41	54	487	651
Spark - Ste-Julienne	3 744	5 008	129	173	1 549	2 072
Total	9 241	13 198	308	440	3 695	5 276

VOLT	GES évités (kg éq. CO2) 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Volt - Plessisville	7 018	10 224	234	341	2 806	4 087
Volt - Nicolet	5 157	7 512	166	242	1 996	2 908
Volt - TSL	11 482	16 727	396	577	4 752	6 922
Total	23 657	34 463	796	1 160	9 553	13 917

b. Quelles sont les retombées sociales du projet pilote (si elles sont connues)?

Les retombées sociales du projet découlent d'un changement de perception, de mentalité et de comportement :

- a) Vis-à-vis l'utilité et la performance des véhicules électriques dans les flottes municipales;
- b) Le partage de véhicules (électriques) municipaux avec des citoyens et des partenaires de la communauté.

L'utilisation des Vé a contribué à consolider l'électrification des transports dans les régions plus éloignées du Québec (i.e. à l'extérieur des grands centres métropolitains).

Les activités d'autopartage des municipalités ont aussi contribué à changer les mentalités et les comportements pour partager des véhicules dans les communautés.

L'engouement de nombreuses municipalités au Québec et au Canada pour le concept d'autopartage constitue une retombée sociale majeure pour le projet pilote.

c. Quelles sont les retombées économiques ou financières du projet pilote (si elles sont connues)?

Références : FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), p.8-10 Voir pages 20-21

Projet total	Économies 1,15\$ le litre 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
	16 892 \$	25 144 \$	570 \$	848 \$	6 835 \$	10 171 \$

SPARK	Économies 1,15\$ le litre 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Spark - Plessisville	875 \$	1 229 \$	29 \$	41 \$	350 \$	491 \$
Spark - 408 - Bromont	693 \$	1 229 \$	23 \$	41 \$	277 \$	491 \$
Spark - 409 - URB - Bromont	894 \$	1 256 \$	30 \$	42 \$	357 \$	502 \$
Spark - Nicolet	648 \$	909 \$	21 \$	29 \$	251 \$	352 \$
Spark - TSL	2 113 \$	2 968 \$	73 \$	102 \$	874 \$	1 228 \$
Spark - Rdl	479 \$	673 \$	16 \$	22 \$	192 \$	269 \$
Spark - Ste-Julienne	1 474 \$	2 070 \$	51 \$	71 \$	610 \$	856 \$
Total	7 176 \$	10 334 \$	243 \$	349 \$	2 911 \$	4 191 \$

VOLT	Économies 1,15\$ le litre 2018-12-31					
	Total		Mensuel		Annuel	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Volt - Plessisville	2 882 \$	4 393 \$	96 \$	146 \$	1 152 \$	1 756 \$
Volt - Nicolet	2 118 \$	3 228 \$	68 \$	104 \$	820 \$	1 250 \$
Volt - TSL	4 716 \$	7 188 \$	163 \$	248 \$	1 952 \$	2 975 \$
Total	9 716 \$	14 810 \$	327 \$	498 \$	3 924 \$	5 981 \$

d. Quelles sont les retombées environnementales, sociales, économiques ou financières escomptées si le projet pilote devait donner lieu à la réalisation d'un projet? Veuillez mentionner toutes les économies prévues en raison des gains d'efficacité opérationnelle.

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section V Plan de déploiement, p.53-68

5. Résultats et prochaines étapes

a. Quels sont les résultats du projet pilote?

Voir réponse 4 a), b), c) et d)

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section III Résultats et analyses, p.11-41

b. Quelles sont les prochaines étapes recommandées à la suite du projet pilote?

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section V Plan de déploiement, p.53-68

c. Quel est le coût prévu des prochaines étapes recommandées?

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section V Plan de déploiement, p.53-68

d. Quelles économies (le cas échéant) la collectivité réalisera-t-elle si elle accomplit les prochaines étapes recommandées?

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section V Plan de déploiement, p.53-68

e. Prévoyez-vous modifier les opérations, les politiques ou les programmes municipaux dans la foulée de ce projet pilote? Dans l'affirmative, veuillez décrire ces changements.

La majorité des municipalités participantes ont annoncé leur intention de poursuivre avec le déploiement du concept.

Nous travaillons avec ces dernières pour développer des programmes adaptés à leurs besoins.

f. Si vous décidez de réaliser le projet et si votre initiative est admissible, envisageriez-vous de solliciter le financement du FMV?

Oui, bien sûr.

Le FMV est un fonds bien géré et dont le fonctionnement flexible mais à la fois rigoureux depuis près de 20 ans permet de financer le développement et l'innovation pour la réalisation de projets.

6. Leçons apprises et partage des connaissances

Dans vos réponses aux questions de la présente section, veuillez tenir compte de tous les aspects de l'élaboration du projet pilote, à partir de la planification initiale jusqu'à l'achèvement de l'Étude finale, en passant par chacune des tâches essentielles.

a. Si votre municipalité prévoyait élaborer à nouveau ce type de projet pilote, que feriez-vous différemment (le cas échéant, et à la lumière de votre expérience dans l'élaboration du présent projet pilote), et pourquoi?

Sur le plan de la réalisation, le déroulement du projet s'est très bien passé. La collaboration a été optimale et les résultats ont permis d'analyser les problématiques et trouver des solutions.

b. Si votre municipalité prévoyait élaborer à nouveau ce type de projet pilote, que feriez-vous de la même façon (le cas échéant, et à la lumière de votre expérience dans l'élaboration du présent projet pilote), et pourquoi?

Pour la réalisation de projet pilote comportant des éléments de développement et d'innovation, il est important de travailler avec des municipalités motivées, ambitieuses (et pas nécessairement fortunées). Les personnes clés et l'équipe attitrée à la réalisation du projet doivent être dédiées et disponibles.

La Ville de Plessisville en particulier a relevé le défi.

c. Quels sont les obstacles ou défis (le cas échéant) auxquels votre municipalité a été confrontée dans l'élaboration du présent projet pilote, et comment les a-t-elle surmontés?

Il n'y a pas eu de défis autres que ceux anticipés à l'égard de l'implantation technologique de Vé et de l'autopartage.

d. Mis à part les résultats du projet pilote, vos travaux ont-ils produit d'autres retombées susceptibles de servir à une autre municipalité (par exemple, une nouvelle politique de développement communautaire durable, une série de règlements modèles, le concept d'une nouvelle pratique de fonctionnement, un manuel de consultation publique, un outil de mesure pour évaluer les progrès vers une plus grande viabilité, etc.)? Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement le ou les éléments et en joindre une copie au présent rapport, pour en permettre le partage avec d'autres collectivités.

Pas à notre connaissance.

e. Souhaiteriez-vous présenter votre projet pilote dans un atelier ou un séminaire en ligne de la FCM?

Oui, bien sûr.

7. Publicité et diffusion

a. Le projet pilote a-t-il bénéficié d'une reconnaissance, d'une couverture médiatique ou d'un appui public notable? Dans l'affirmative, veuillez en donner une brève description (en trois ou quatre phrases).

Le premier projet pilote SAUVÉR a bénéficié d'une grande reconnaissance et d'une très grande couverture médiatique. La presse écrite nationale et régionale ont couvert la réalisation du projet et la télévision de Radio-Canada a diffusé un reportage au Le Téléjournal de 18h00, du 15 novembre 2018 :

<https://www.facebook.com/watch/?v=1944828458965247>

https://www.facebook.com/tj18h/posts/2090867744304365?comment_id=2100140826710390&comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22R%22%7D

Voir FMV15054_SAUVeR_Qc_Rapport_final_(10avril), Section V Plan de déploiement, p.70-71

b. Y a-t-il un site Web contenant des renseignements supplémentaires sur ce projet pilote? Dans l'affirmative, veuillez indiquer l'adresse Web avec des liens vers la section pertinente.

<https://www.yhcnvironnement.com/projetsauver>

<https://www.yhcnvironnement.com/accueil>

http://yhccenvironnement.com/vid%C3%A9o_ProjetPilote_SAUV%C3%A9R_fr.mp4

8. Personnes-ressources

a. Veuillez indiquer le nom et les coordonnées (titre, adresse complète, téléphone, télécopieur et courriel) d'une personne pouvant fournir de plus amples renseignements sur le projet pilote.

Johanne Ouellet
Directrice développement
277 Riverside
St-Lambert, J4P 1A5
450-466-9710
j.ouellet@yhccenvironnement.com

b. Si la personne-ressource n'est plus en fonction, veuillez indiquer les coordonnées générales de l'auteur principal de la demande, comme le bureau administratif du service municipal qui a coordonné le Projet, ou une autre personne ressource du Bénéficiaire ou de l'auteur principal de la demande.

NA

EXIGENCE : La date de présentation de votre Rapport d'étape du projet diffère selon que vous recevez une contribution unique ou des contributions multiples à l'égard de votre projet. Veuillez soumettre votre Rapport d'étape du projet par courriel à l'agent de projet du FMV.

- **Contribution unique :** Vous devez présenter le rapport avant la date située à mi-chemin entre la date de signature de l'Accord et la Date d'achèvement du projet indiquée dans l'Accord. Par exemple, si l'Accord est signé le 1^{er} janvier 2011 et la Date d'achèvement du projet indiquée est le 1^{er} janvier 2013, vous devez présenter ce rapport avant le 1^{er} janvier 2012. Lorsque vous demandez la Contribution unique, vous devez soumettre un Rapport d'achèvement du projet (voir l'annexe E).
- **Contributions multiples :** Vous devez présenter ce rapport chaque fois que vous demandez une Contribution, **sauf** dans le cas de la Dernière contribution. Lorsque vous demandez la Dernière contribution, vous devez présenter un Rapport d'achèvement du projet (voir l'annexe E) plutôt qu'un Rapport d'étape du Projet.
- Vous devez également présenter ce rapport chaque fois que la FCM demande un Rapport d'étape du projet.

OBJECTIFS : Le Rapport d'étape du projet remplit deux principaux objectifs :

1. **Le suivi du Projet :** Ce rapport permet à la FCM de s'assurer que le Projet se déroule comme prévu, ou d'être informée de tout retard imprévu.
2. **Le partage des connaissances :** La FCM diffuse auprès d'autres collectivités dans tout le Canada les leçons et l'expertise acquis dans le cadre d'initiatives financées par le FMV. Les constats et les leçons acquises dont votre Rapport d'étape du projet fait état peuvent être utiles à d'autres administrations municipales qui cherchent à régler des problèmes de développement durable similaires. La FCM pourrait souhaiter obtenir un complément d'information en demandant à rencontrer le responsable du Projet.

DROITS D'AUTEUR : Comme votre rapport pourrait être publié sur notre site Web, vous devez détenir les droits d'auteur des rapports que vous nous présentez. Cela signifie que vous devez détenir tous les droits concernant le rapport et que vous pouvez en autoriser la reproduction et la distribution par les personnes de votre choix.

CONFIDENTIALITÉ : Si votre rapport contient des renseignements confidentiels que vous préféreriez ne pas rendre publics (p. ex. concernant une étude de cas ou d'autres documents produits par la FCM se rapportant à votre Projet), veuillez soumettre deux versions du rapport :

1. **Le rapport complet contenant les renseignements confidentiels :** Veuillez inscrire clairement sur ce rapport le mot « **Confidentiel** » ou tout autre terme similaire, et la FCM en assurera la confidentialité.
2. **Un rapport abrégé excluant les renseignements confidentiels :** Ce rapport pourra être publié sur le site Web de la FCM et être mis autrement à la disposition de tiers intéressés pour aider la FCM à remplir ses objectifs de partage des connaissances.

APERÇU DU CONTENU : Votre Rapport d'étape du projet doit compter environ une ou deux pages et contenir les renseignements énumérés ci-dessous. **N. B. : Vous pouvez demander à l'agent de projet du FMV de vous fournir une version de ce rapport en Microsoft Word.**

Rapport d'étape du projet

Renseignements de base

Numéro du FMV :15054

Nom du Bénéficiaire de la Subvention : Société d'innovation en environnement

Nom du Projet : Projet pilote d'implantation du Système d'autopartage de véhicules électriques en région (SAUVÉR) Québec

Date du Rapport d'étape du projet : 12 octobre 2016

État d'avancement du Projet

1. Veuillez résumer les activités terminées au moment de la préparation du rapport et les activités en cours, conformément à l'annexe A. **Note** : Si vous avez déjà présenté un Rapport d'étape du projet (dans le cas d'un projet à Contributions multiples), votre résumé devrait être basé sur les renseignements fournis dans votre précédent rapport.

La Phase 2 pour la préparation et l'organisation du projet pilote est en cours de réalisation. L'acquisition des véhicules électriques (Vé) par les municipalités a été complétée pour tous les participants. Cette Phase débutait au démarrage du projet et doit se terminer au début avril 2017 avec l'acquisition des bornes de recharges et l'implantation des équipements et des outils d'autopartage (cartes, lecteurs, logiciel et site WEB)

- Les Vé livrés et en service sont tous identifiés par les logos du projet accompagnés des logos des municipalités.
- Les Vé sont à l'essai pour l'usage interne (municipal) avant le déploiement des services d'autopartage en avril 2017.
- À ce jour, plus de la moitié des bornes ont été acquises et ou sur le point d'être installées.
- L'élaboration des outils d'autopartage (cartes, lecteurs, logiciel et site WEB) est en cours. Une version « beta » sera prête pour la fin novembre pour l'implantation dans la Ville principale de Plessisville qui sera la Ville « test » avant l'implantation complète de l'autopartage prévue en avril 2017

La Phase 3 pour la réalisation du projet pilote a également débuté en septembre 2016.

- La phase 3 a débuté pour Plessisville.
- Les contrats (conditions et modalités de l'autopartage) pour chaque municipalité sont en cours de production.
- Les outils de communication, publicité et d'information sont en cours de production.

2. Des modifications importantes ont-elles été apportées ou sont-elles prévues quant à l'étendue ou au coût du Projet décrits dans l'Accord ou dans un Rapport d'étape du projet qui a déjà été présenté (le cas échéant)? Dans l'affirmative, veuillez indiquer la façon dont l'étendue changera et, de manière générale, l'incidence de ces modifications sur les **avantages environnementaux** que vous souhaitez obtenir et le budget visé (c'est-à-dire, augmentation ou baisse; nul besoin de quantifier).

Aucunes modifications ont été apportées ou sont prévues.

3. À quelle date prévoyez-vous achever le Projet (mois/année)? S'agit-il de la Date d'achèvement du projet indiquée à l'article 2 de l'Accord?

Le Bénéficiaire prévoit que le Projet sera achevé au plus tard le 1er jour de mai, 2018.

Leçons apprises jusqu'à présent

1. Avez-vous commencé à implanter une nouvelle technologie ou une nouvelle approche (p. ex. la comptabilisation du coût complet)? Avez-vous jusqu'à présent constaté des avantages ou des inconvénients à cet égard?

Le projet SAUVÉR propose une nouvelle approche pour le partage d'équipements qui selon les études peuvent être « sous-utilisés » i.e. des véhicules de promenade. Les responsables des projets dans les municipalités doivent travailler avec les assureurs pour évaluer les impacts et les coûts sur la couverture d'assurance des équipements pour une nouvelle « façon de faire » non prévue par les couvertures d'assurance conventionnelles des municipalités. Les discussions sont en cours.

2. Quels obstacles avez-vous rencontrés jusqu'à présent, et quelles solutions avez-vous adoptées pour les surmonter?

Aucun obstacle n'a été rencontré jusqu'à présent. Au contraire, le projet contre toutes attentes, suscite beaucoup d'intérêt des citoyens et des employés municipaux. Toutefois comme le projet impose une nouvelle façon de faire, certains enjeux sont ou seront soulevés comme par exemple, l'analyse de la couverture d'assurance des Vé partagés.

3. Si vous deviez planifier de nouveau ce type de projet, à la lumière de votre expérience actuelle, que feriez-vous de différent?

Il est encore trop tôt pour se prononcer sur cette question. En fait jusqu'à ce jour, la réalisation du projet se déroule idéalement. La phase d'implantation de l'autopartage sera cruciale et elle débute progressivement au début décembre 2016 à Plessisville.

4. Avez-vous un chargé de projet qui a joué un rôle clé dans le Projet jusqu'à présent? Dans l'affirmative, veuillez préciser son nom, son titre et ses coordonnées, et décrire son rôle dans le Projet.

Non. Jusqu'ici tous les acteurs associés au projet ont joué un rôle important.

5. Si quelqu'un entreprenait un projet similaire dans une autre collectivité, quels conseils lui donneriez-vous?

Il est encore trop tôt pour se prononcer sur cette question. En fait jusqu'à ce jour, la réalisation du projet se déroule idéalement. La phase d'implantation de l'autopartage sera cruciale et elle débute progressivement au début décembre 2016 à Plessisville.

Photos et documents

Voir documents déposés dans le répertoire Dropbox FMV15054 SAUVÉR Qc

La FCM intègre des photos du Projet et des liens vers les documents du Projet aux études de cas du FMV, au contenu de son site Web et à d'autres documents d'information.

1. Indiquer et joindre tous les documents produits dans le cadre du Projet jusqu'à présent qui pourraient servir à d'autres collectivités, comme les listes de vérification, les trousseaux d'outils, les directives, les règlements, les vidéos ou les brochures d'information. Si les documents sont disponibles sur votre site Web, indiquez-en simplement les liens.

Par exemple, un projet de compteurs d'eau pourrait entraîner l'adoption d'un règlement municipal sur la consommation d'eau, ou la création d'une série de brochures d'information ou de vidéoclips en ligne à l'intention des citoyens sur les moyens de réduire la consommation.

2. Joindre des photos de haute qualité du Projet, si vous en avez, en y incluant si possible celles de personnes en action. Les photos doivent être en format JPEG ou TIFF et compter au moins 300 ppp (la résolution peut atteindre 10 Mo/10 000 Ko, mais ne peut être inférieure à 1 Mo/1 000 Ko). Pour chaque photo, prière de fournir les éléments suivants :
 - a) une description du sujet;
 - b) une mention de source identifiant le propriétaire des droits d'auteur sur la photo, ainsi que le photographe (p. ex. © 2010, Ville d'Ottawa/Jean-Paul Tremblay);
 - c) une formule de consentement signée par les personnes figurant sur la photo autorisant la FCM à utiliser ces images. **Veillez demander à l'agent de projet du FMV un formulaire de consentement à l'utilisation de photos par la FCM.**

© 2019, **Société d'Innovation en Environnement**. Tous droits réservés.

La préparation du présent projet pilote a été réalisée avec le concours du Fonds municipal vert, un fonds financé par le gouvernement du Canada et administré par la Fédération canadienne des municipalités. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs, et la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada n'assument aucune responsabilité à leur égard.