

Les coûts de la mobilité

Méthodes de calcul

p.1 — Combien coûte une voiture?

Dans cette section, vous en apprendrez plus sur les méthodes de calcul utilisées pour calculer les coûts d'une voiture.

p.5 — Combien coûtent les autres modes de déplacement?

Dans cette section, vous en apprendrez plus sur les méthodes de calcul utilisées pour calculer les coûts de l'autopartage, du vélo, du transport collectif et des véhicules avec chauffeur.

p.8 — Économiser sur les coûts de mobilité

Cette section précise, pour chaque profil de mobilité, l'origine des économies de la mobilité durable.

D'où viennent les chiffres utilisés?

Le coût de la mobilité varie énormément d'un ménage à l'autre en fonction d'une multitude de facteurs, notamment la taille du ménage, le lieu de résidence et les modes de transport utilisés.

Les données et les méthodes utilisées ici s'appuient sur plusieurs sources (études scientifiques, documents officiels et analyses de terrain). Les profils de mobilité sont quant à eux basés sur une étude sociodémographique indépendante menée par Carburant humain.

Combien coûte une voiture? De 3 000 \$ à 25 000 \$ par année

Le coût d'une voiture varie énormément en fonction du modèle, de son âge et de son utilisation. Selon ces variables, nous avons calculé une fourchette de coût annuel par automobile variant de 3 000 \$ à 25 000 \$. Dans la majorité des cas ce coûts varie entre 6 957 \$ et 19 202 \$. (Statistique Canada, 2023 ; Litman, 2022b ; Morency et coll., 2022)

L'analyse du coût total d'une automobile a été scindée en deux catégories de coûts :

- les **coûts fixes**, liés à la possession du véhicule;
- les **coûts variables**, liés à l'utilisation du véhicule.

Coûts fixes automobiles: de 2 875\$ à 12 156 \$ par année et par véhicule

Le coût fixe inclut les coûts qui ne sont pas proportionnels à l'utilisation, soit **la dépréciation, le financement, l'assurance et l'immatriculation**. Pour un ménage qui possède plusieurs véhicules, les calculs sont effectués pour chaque véhicule puis additionnés dans la calculatrice.

Tableau 1 : Coûts fixes annuels estimés en fonction de la taille et de l'âge du véhicule

	Petit véhicule	Véhicule intermédiaire	Gros véhicule
Voiture usagée	2 875 \$	4 983 \$	5 950 \$
Voiture neuve	6 509 \$	10 155 \$	12 156 \$

Les coûts du tableau 1 constituent un agrégat annualisé des différentes composantes du coût fixe (dépréciation, financement, assurance, immatriculation).

Par souci de simplification, la taille du véhicule est retenue pour catégoriser les véhicules. Cette approche, bien qu'imparfaite, reflète les catégories de véhicules les plus populaires au Québec :

- petit véhicule, option la plus économique qui inclut les véhicules compacts (Honda Civic),
- véhicule intermédiaire, pour les grandes berlines et VUS compacts (Toyota Rav4),
- gros véhicule, pour les camionnettes et grands VUS (Ford F-150).

Limites du calcul :

- le prix de vente (et de dépréciation) varie également à l'intérieur d'une catégorie, ce dont la calculatrice ne tient pas compte;
- le surcoût à l'achat pour un véhicule de luxe n'est pas considéré dans cette recherche.

Tableau 2 : Détail des composantes du coût fixe agrégé

Catégorie	minimum	maximum	
Dépréciation ^a	1 500 \$	9 225 \$	^a 1500 \$ correspond à la moyenne sur cinq ans d'une voiture à 16 789 \$, l'équivalent d'une Honda Civic usagée moyenne. (AutoHebdo, 2024) À titre de référence, un véhicule neuf de 67 093 \$ est associé à une dépréciation de 6768 \$. (Morency et coll., 2022) Les montants sont basés sur la courbe de dépréciation de Burnham et coll. (2021) et en continuité avec le rapport de la Morency et coll. (2022), Litman (2022b) et Fulton, Brown et Compostella (2020). ^b Le financement est proportionnel au coût de dépréciation et établi à environ 12 % de celui-ci, entre le 11 % de Burnham et coll. (2021) et 14 % de Morency et coll. (2022). ^c Le coût d'assurance est élastique, mais pas proportionnel avec le coût du véhicule. Les références varient de 499 \$ (Statistique Canada, 2023) à 1017 \$ pour un véhicule à 67 093 \$ (Morency et coll., 2022), avec une moyenne de 897 \$ (GAA, 2024) ^d Un montant fixe de 650 \$ a été attribué dans le calculateur pour refléter une hypothèse incluant l'immatriculation dans le Grand Montréal de 390 \$ (SAAQ, 2025), un abonnement CAA (2024) de 114 \$ et 150 \$ de stationnement (Statistique Canada, 2023). Le montant « divers » varie énormément selon les sources, la méthodologie et les usages. Litman (2022b) évaluait entre 200 \$ US et 2000 \$ US pour cette catégorie.
Financement ^b	165 \$	1 250 \$	
Assurance ^c	556 \$	1 200 \$	
Divers ^d	240 \$ (650 \$)	750 \$ (650 \$)	

À noter que hormis un montant discrétionnaire de 150 \$ (Statistique Canada, 2023) inclus dans le coût fixe agrégé, les coûts du stationnement ne sont pas inclus dans le modèle. Le coût du permis de conduire n'est pas intégré au modèle de calcul car il est indépendant de la possession.

Le **type de motorisation** ayant une incidence sur le prix d'achat et donc sur la dépréciation, le coût fixe total est ajusté en fonction du type de motorisation du véhicule.

Tableau 3 : Facteur multiplicateur du coût fixe agrégé selon le type de motorisation

Essence ou diesel	Hybride	Hybride rechargeable ¹	Électrique ¹
0,9	1	1,1	1,25

Ces facteurs ont été déterminés en comparant les modèles les plus populaires dans le Guide de l'Auto (2025) ainsi que Protégez-vous (2025) et se basent sur l'Étude sur la comparaison du coût total de possession des véhicules à essence et électriques (Bourque et Ramacieri, 2019) et Roulons électrique (2022).

¹ Le modèle ne tient pas compte d'éventuelles subventions à l'achat de certains types de véhicules.

Coûts variables automobiles : de 0,10 à 0,39 \$ par kilomètre

Le coût variable s'ajoute au coût fixe d'une voiture. Proportionnel à l'utilisation, il est le résultat du coût au kilomètre (\$/km) multiplié par la distance parcourue (km). Le coût au kilomètre comprend la consommation de carburant, l'entretien et des frais divers.

Le **milieu de vie** est le premier déterminant du coût variable, qu'il influence sous plusieurs aspects. Par exemple, en milieu urbain, les distances sont plus courtes, mais le véhicule consomme plus de carburant au kilomètre (par ex. intersections et congestion).

Tableau 5 : Coûts variables estimés en fonction du milieu

Milieu	Grande ville	Ville moyenne	Proche banlieue	Banlieue éloignée (ARTM)	Banlieue éloignée (hors ARTM)	Petite ville	Village ou milieu rural
kilométrage de base ^a	6 000	9 000	9 000	12 000	12 000	12 000	21 000
coût/km entretien	0,10 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,07 \$	0,07 \$	0,07 \$	0,06 \$
coût/km divers ^c	0,040 \$	0,035 \$	0,030 \$	0,030 \$	0,025 \$	0,025 \$	0,020 \$
profil de consommation de carburant ^d	ville	combiné					route

^a L'étude de Beaudin, Julien et Benatia (2024) a estimé des déplacements moyens pour [chaque quartier du Canada](#). Ces proportions ont été adaptées en fonction d'une moyenne québécoise de 15 000 km par année.

^b Les coûts d'entretien incluent les pneus, pièces de rechange et la maintenance. Ces coûts sont différenciés par milieu pour conserver le calcul proportionnel face à des distances différentes, bien que cela constitue une simplification importante. Les sources estiment une fourchette de 0,05 à 0,11 \$, soit, par année, de 744 \$ (Statistique Canada, 2023) à 1390 \$ (Morency et coll., 2022).

^c Les coûts divers représentent les contraventions et certains autres coûts. À titre de référence, Statistique Canada (2023) inclut un montant de 107 \$ pour les « services d'utilisation, de sécurité et de communication » et l'étude sur les coûts de mobilité de Montréal (Beaudin, Julien et Benatia, 2024) calcule, à partir des données du SPVM, 116 \$ de contraventions par personne et par an.

^d Voir le tableau 7.

La **consommation de carburant** au kilomètre est d'abord déterminée par le type de véhicule.

Tableau 6 : Consommation et coût du carburant estimés en fonction du type de véhicule

	Petit véhicule	Véhicule intermédiaire	Gros véhicule	Un coût du carburant de 1,55 \$/L est utilisé. L'écart de consommation entre les voitures usagées et neuves est calculé à partir des modèles 2025 les plus vendus et leur contrepartie 2015 (RNC, 2025 ; Guide de l'auto, 2025). Le coût du carburant reflète également les données de Morency et coll. (2022), la calculatrice CAA (2024) ainsi que les données 2021 de Statistique Canada (2023).
Voiture usagée	0,12 \$/km (7,7 l/100km)	0,16 \$/km (10,3 l/100km)	0,22 \$/km (14,2 l/100km)	
Voiture neuve	0,11 \$/km (7,1 l/100km)	0,14 \$/km (9,0 l/100 km)	0,21 \$/km (13,5 l/100km)	

La consommation de carburant est ensuite ajustée en fonction du **type de motorisation** et du profil de consommation déterminé par le milieu de vie (cf. tableau 5).

Tableau 7 : Facteurs d’ajustement du coût kilométrique du carburant en fonction du type de motorisation et du profil de consommation selon le milieu de résidence ^a

Profil de consommation	Type de motorisation	Essence ou diesel	Hybride	Hybride rechargeable	Électrique ^b
Ville		1,12	0,76	0,67	0,17
Combiné		1,00	0,73	0,63	0,16
Route		0,88	0,70	0,60	0,15

^a Ces ajustements sont principalement basés sur la consommation des modèles les plus populaires dans le Guide de consommation de carburant 2025 (RNC) et le Guide de l’auto (2025).

^b Le coût de l’électricité s’appuie sur la 2e tranche du tarif D d’Hydro-Québec (2024).

Le kilométrage déterminé par le milieu de vie (tableau 5) est ensuite ajusté en fonction de cinq variables :

- le nombre de véhicules par ménage,
- la taille du ménage,
- le nombre de détenteurs d’un permis de conduire,
- la part de l’automobile privée dans les déplacements réguliers du ménage,
- les déplacements longue distance et occasionnels.

Tableau 8 : Multiplicateur du kilométrage en fonction du nombre de véhicules

Nombre de véhicules	0	1	2	3	4 et plus
Multiplicateur du kilométrage	0	1	1,83	2,42	2,83

Source : Traitement des proportions observées dans les données américaines du *National Household Travel Survey* (USDOT, 2017)

Tableau 9 : Multiplicateur du kilométrage en fonction de la taille du ménage et du nombre de titulaires de permis de conduire

		Taille du ménage				
		1	2	3	4	5 et plus
Nombre de permis	1	1,00	1,12	1,25	1,35	1,42
	2		1,37	1,53	1,65	1,73
	3			1,76	1,90	2,00
	4 et plus				2,12	2,23

Source : Traitement des proportions observées dans les données américaines du *National Household Travel Survey* (USDOT, 2017)

Finalement, une distance additionnelle de 0 à 13 000 km est ajoutée pour les déplacements longue distance et occasionnels (250 km) en fonction de la fréquence de ce type de déplacement.

Précisions sur les taxes et l’inflation

- Taxes : les taxes sont ajoutées si elles ne sont pas incluses dans la source.
- Inflation : les coûts affichés sont actualisés selon les données de juillet 2024 (Statistique Canada, 2024). L’indice spécifique d’inflation est utilisé pour les catégories lorsque possible (coût du carburant par exemple), sinon le taux global est utilisé.

Combien coûte l'autopartage? De 100 \$ à 6 334 \$ par année

Le calcul du coût d'utilisation de l'autopartage utilise deux variables: la fréquence des déplacements courts et la fréquence des déplacements longue distance (plus de 150 km).

Figure 10 : Estimation du coût de l'autopartage

		Déplacements courts ^a				
		Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Plusieurs fois par mois	Au moins une fois par mois	Quelques fois par année
Déplacements longue distance ^b	Jamais	1076 \$	568 \$	290 \$	159 \$	100 \$
	Quelques fois par année	1 880 \$	1 372 \$	1 094 \$	963 \$	904 \$
	Au moins une fois par mois	2 425 \$	1 917 \$	1 639 \$	1 508 \$	1 449 \$
	Plusieurs fois par mois	3 484 \$	2 976 \$	2 698 \$	2 567 \$	2 508 \$
	Au moins une fois par semaine	6 334 \$	5 826 \$	5 548 \$	5 417 \$	5 358 \$

^a Données moyennes estimées: déplacements de 5 km et d'une durée de 2 h.

^b Données moyennes estimées: déplacements de 150 km et d'une durée de 2 jours.

Les calculs sont basés sur les tarifs de Communauto (2024a) en vigueur à la fin de 2024, échelonnés en fonction du coût kilométrique réel de Communauto (2024b) des usages types (24 à 3090 \$). Les forfaits (abonnement et assurance) les plus avantageux ont systématiquement été retenus. Les profils sélectionnés se basent aussi sur l'usage décrit dans quatre publications (Communauto, 2016 ; Morissette, 2021 ; Sioui et coll., 2010 ; Morency et coll., 2007 ; Morency et coll., 2011).

Combien coûte le transport collectif? De 100 \$ à 2 352 \$ par année

Le calcul du coût des déplacements en transport collectif repose sur deux variables: la fréquence d'utilisation et le tarif, qui varie lui-même selon le milieu et l'accès à un tarif réduit.

À noter que :

- Pour l'application d'un tarif réduit, une réduction de 60 % a été considéré.
- La calculatrice permet d'inscrire la gratuité.
- Chaque membre du ménage est considéré séparément.

Figure 11 : Estimation du coût du transport collectif (plein tarif)

	Banlieue éloignée du Grand Montréal ^a	Autres milieux ^b	Équivalent	^a Les tarifs retenus sont ceux de la zone ABC de l'ARTM (ARTM, 2025). ^b Les tarifs retenus sont une moyenne approximative entre la zone tarifaire A de l'ARTM et les tarifs RTC, RTC métropolitain, Sherbrooke, Saguenay, Trois-Rivières, ARTM bus et ARTM AB (ARTM, 2025 ; RTC, 2025 ; STO, 2025; STS, 2025a; STS, 2025b; STTR, 2025). À noter que certains tarifs s'éloignent significativement de cette moyenne (passes mensuelles de la zone AB 160 \$, 96 \$ réduit, passe 65+ de Sherbrooke 45 \$). ^c Les tarifs retenus sont ceux de l'achat de billets groupés (carnet de 10 billets).
Régulièrement, avec un abonnement toute l'année	2 352 \$	1 200 \$	12 passes mensuelles	
Régulièrement, avec un abonnement quelques mois par année	1 424 \$	740 \$	6 passes mensuelles 42 billets uniques ^c	
Plusieurs fois par semaine	708 \$	399 \$	10 billets uniques par mois ^c	
Plusieurs fois par mois	177 \$	100 \$	30 billets uniques par année ^c	

Combien coûte un vélo? De 175 \$ à 1379 \$ par année

Comme celui d'une voiture, le coût d'un vélo comprend des coûts fixes (amortissement du prix d'achat) et des coûts variables (par ex. accessoires, entretien, contraventions). L'estimation de ces coûts a été faite de façon détaillée par type de vélo (voir tableau 13), mais leur variabilité en fonction du type d'utilisation n'est pas prise en compte par le modèle.

Tableau 12 : Estimation du coût annuel total selon le type de vélo

Type de vélo	Vélopartage	Vélo bon marché	Vélo moyen	Vélo haut de gamme	Vélo électrique abordable	Vélo très haut de gamme	Vélo électrique haut de gamme ou vélo cargo
Coût annuel total	175 \$	175 \$	417 \$	699 \$	699 \$	1 379 \$	1 379 \$

Le coût du vélopartage est basé sur les grilles tarifaires des réseaux québécois. Le coût du vélo privé est calculé à partir des données et des estimations de Vélo Québec ainsi que d'un ensemble d'hypothèses.

Tableau 13 : Composantes du coût annuel du vélo

Type de vélo	Vélopartage	Vélo bon marché	Vélo moyen	Vélo haut de gamme	Vélo électrique abordable	Vélo très haut de gamme	Vélo électrique haut de gamme ou cargo
Amortissement annuel ^b	123 \$ abonnement ^a	57 \$	143 \$	325 \$	325 \$	934 \$	934 \$
Accessoires et entretien ^c		400 \$/7 ans	1000 \$/7 ans	2275 \$/7 ans	1625 \$/5 ans	6538 \$/7 ans	4670 \$/5 ans
Contraventions ^d	52 \$	55 \$	230 \$	322 \$	322 \$	392 \$	392 \$
		52 \$	52 \$	52 \$	52 \$	52 \$	52 \$

^a Abonnement saisonnier bixi (7 mois) sans supplément électrique ou abonnement annuel àVélo (6 mois; déplacements 30 min). (BIXI, 2024 ; àVélo, 2024)

^b La durée d’amortissement varie de 5 à 10 ans selon les sources (Litman, 2022a). Une période de 7 ans a été retenue pour les vélos classique et une période de 5 ans pour les vélos électriques. Le coût d’achat amorti d’un vélo régulier varie de 66 \$ à 477 \$, reflétant un coût d’achat variant entre 158 \$ et 2100 \$, ou de 1360 \$ à 6000 \$ dans le cas d’un vélo électrique. (Beaudin, Julien et Benatia, 2024 ; Poirier et Thériault, 2021 ; Vélo Québec, 2020 ; Litman, 2022a)

^c La meilleure information pour l’entretien et les accessoires provient de l’État du vélo 2020 (Poirier et Thériault, 2021), avec une moyenne de 81 \$ par an. Litman (2022a) estime plutôt 100 \$ US d’entretien pour un vélo régulier et de 200 \$ US à 400 \$ US pour un vélo électrique.

^d Le montant des contraventions provient de Beaudin, Julien et Benatia (2024) et est basé sur les données du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), comme pour l’automobile.

Combien coûte une voiture avec chauffeur (taxi/Uber)? De 0 à 2 080 \$ par année

Le coût d’usage d’un taxi ou d’un autre type de voiture avec chauffeur est directement lié à sa fréquence d’utilisation.

Tableau 14 : Estimation du coût annuel d’une voiture avec chauffeur (taxi/Uber)

Fréquence d’utilisation	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Quelques fois par année	Jamais
Coût annuel	2 080 \$	1 040 \$	300 \$	75 \$	0 \$
Équivalent ^a	20 \$ deux fois par semaine (104)	20 \$ chaque semaine (52)	25 \$ chaque mois (12)	25 \$, 3 fois par année	

^a Une hypothèse de 20 \$ (pour les déplacements très fréquents) à 25 \$ par déplacement a été retenue, multipliée par la fréquence d’utilisation. Le prix de la course reflète la moyenne des déplacements en voiture avec chauffeur (Statista, 2025b)

Combien coûtent les déplacements interurbains (autocar, train)? De 0 à 3686 \$ par année

Le coût d’usage du transport collectif interurbain dépend de sa fréquence d’utilisation.

Tableau 15 : Estimation du coût annuel des déplacements interurbains en transport collectif

Fréquence	Plusieurs fois par mois ^a	Au moins une fois par mois ^a	Quelques fois par année	Une fois par année	Jamais
Coût annuel	3 686 \$	2 074 \$	576 \$	192 \$	0 \$
Équivalent	48 trajets de 77 \$ (24 allers-retours)	24 trajets de 86 \$ (12 allers-retours)	6 trajets de 96 \$ (3 allers-retours)	2 trajets de 96 \$ (aller-retour)	

L’hypothèse retenue est celle d’un coût moyen de 96 \$ par aller simple, multiplié par une fréquence choisie. Ce montant correspond au coût moyen par passager sur le corridor Québec-Montréal-Ottawa (VIA Rail, 2024).

^a Un voyageur fréquent est considéré comme bénéficiant de réductions réduisant le coût par trajet.

Économiser sur les coûts de mobilité

Le potentiel d'économies a été estimé en comparant, pour plusieurs profils de ménage, des comportements de mobilité économes (moins d'usage de la voiture, véhicules plus petits, motorisation électrique) à des comportements moins durables (plus d'usage de la voiture, véhicules plus gros, motorisation à essence).

Pour chacun de ces profils, choisir la mobilité économe revient à éliminer certains coûts, mais aussi à en ajouter, puisque certains déplacements en voiture sont remplacés par d'autres modes.

Tableau 16 : Économies potentielles estimées selon le profil des ménages

Profil de mobilité	Économie approx.	Détail des coûts éliminés	Détail des dépenses ajoutées
Champion·nes de la mobilité	5 000 \$	– 7 336 \$ (petit véhicule à essence neuf peu utilisé [6600 km]).	+1 917 \$ Communauto (usage hebdomadaire) +341 \$ Transport collectif (abonnement saisonnier) +225 \$ Taxi/Uber (usage une fois par mois)
Ménage électrisant	5 000 \$	– 6 863 \$ (remplacement d'un <i>gros</i> véhicule neuf à <i>essence</i> par un <i>petit</i> véhicule neuf <i>électrique</i>) – 953 \$ (passage de <i>tous les déplacements</i> à la majorité des déplacements faits en voiture)	+559 \$ Transport collectif +1 729 \$ 3 vélos (dont 2 vélos électriques)
Explorateur·trices du cocktail mobilité	12 000 \$	– 15 966 \$ (élimination d'un gros véhicule à essence intermédiaire neuf (2e véhicule, bien utilisé [19 700 km]) – 769 \$ (passage de <i>tous les déplacements</i> à la majorité des déplacements faits en voiture)	+2 954 \$ Transport collectif (1 abonnement annuel, billets réguliers et réduits) +874 \$ 2 vélos (bon marché + électrique) +225 \$ Taxi/Uber (usage une fois par mois plutôt qu'une fois par année)
Ambassadeur·trices des modes actifs et collectifs	6 000 \$	– 6 296 \$ (véhicule à essence intermédiaire usagé peu utilisé [6600 km])	+192 \$ Déplacements interurbains
Automobilistes économes	3 000 \$	– 3 631 \$ (remplacement d'un véhicule <i>intermédiaire</i> par un <i>petit</i> véhicule) – 405 \$ (passage de <i>tous les déplacements</i> à la majorité des déplacements faits en voiture)	+699 \$ Vélo électrique
Automobilistes à brancher	5 000 \$	– 5 203 \$ (remplacement d'un <i>gros</i> véhicule neuf à <i>essence</i> par un <i>petit</i> véhicule neuf <i>électrique</i>)	

Note : Les économies sont été arrondies pour faciliter la communication et peuvent refléter un compromis entre plusieurs variations du profil de mobilité.

Bibliographie

- À VÉLO (2024). *Tarifs*. [lien](#).
- AUTOHEBDO (2024). « Indice des prix AutoHebdo Juin 2024 », *actualité automobile*. [lien](#).
- ARTM [AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN] (2024). *Ventes mensuelles 2019-2023*, échange courriel réalisé le 10 avril 2024.
- ARTM [AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN] (2025). *Grille tarifaire: transport collectif*. [lien](#).
- BEAUDIN, Gabrielle, Muriel JULIEN et David BENATIA. *Mobilité Montréal : Les coûts sociaux des transports*. Rapport d'étude, HEC Montréal. 69p. [lien](#).
- BIXI (2024). *Tarifs*. [lien](#).
- BURNHAM, Andrew et coll. (2021). *Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains*. Article réalisé par Argonne National Laboratory, Energy Systems Division, Lemont, Illinois, États-Unis pour le compte du U.S. Department of Energy. 227p. [lien](#).
- CAA [ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES] (2012). « Coûts d'utilisation d'une automobile : Édition 2012 » *Coûts de conduite*, [lien](#).
- CAA [ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES] (2024). *Choisissez votre carte de membre*. [lien](#).
- CAA [ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES] (2024). *Calculez et comparez dès aujourd'hui les coûts qui se rapportent à la possession et à l'utilisation de divers véhicules à essence, hybrides et électriques!* [lien](#).
- COMMUNAUTO (2016). *Consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles VertMTL*. Mémoire de Communauto déposé à l'OCPM [Office de consultation publique de Montréal], mars 2016, [lien](#).
- COMMUNAUTO (2024a). *Tarifs, Montréal*. [lien](#).
- COMMUNAUTO (2024b). *Répartitions des coûts d'utilisation pour l'année 2023*, Échange courriel réalisé le 8 août 2024.
- CRE [CENTRE RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT] de Montréal (2023). *Livre blanc* [lien](#).
- FULTON, Lew, Austin BROWN et Junia COMPOSTELLA (2020). *Generalized Costs of Travel by Solo and Pooled Ridesourcing vs. Privately Owned Vehicles, and Policy Implications*. Institute of Transportation Studies, Université de Californie. 43p [lien](#).
- GAA (2024). *Coût de l'assurance automobile* [lien](#).
- Guide de l'auto (2024). *Informations automobiles* [lien](#).
- Hydro-Québec (2024). *Tarif D* [lien](#).
- BOURQUE, Gilles et Jonathan RAMACIERI (2019). *Comparaison du coût total de possession des véhicules à essence et électriques*. Note de recherche de l'IRÉC [Institut de recherche en économie contemporaine]. 28p. [lien](#).
- PRATTE, Colin et Bertrand SCHEPPER (2023). *Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins*. IRIS [Institut de recherche et d'informations socioéconomiques]. [lien](#).
- VPTI [VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE] (2009). *Transportation Cost and Benefit Analysis II - Cost Summary and Analysis*. 15p [lien](#).
- LITMAN, Todd. (2022a). *Transportation Cost Estimates : A summary of the costs to users and communities of various travel modes*. VPTI [Victoria Transportation Policy Institute]. 14p. [lien](#).
- LITMAN, Todd (2022b). *Transportation Cost and Benefit Analysis II - Vehicle Costs*. VPTI [Victoria Transportation Policy Institute]. 25p. [lien](#).
- MORENCY, Catherine, Martin TRÉPANIÉ, Bruno AGARD, Basile MARTIN et Joël QUASHIE(2007). « Car sharing system: What transaction datasets reveal on users' behaviors ». Article présenté lors de la conférence, *The 10th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems - ITSC 2007*, Seattle, Washington, États-Unis, 30 septembre au 3 octobre 2007. 7p. [lien](#).
- MORENCY, Catherine, Martin TRÉPANIÉ et Bruno AGARD (2011). « Typology of carsharing members ». Article présenté lors de la conférence *90th Transportation Research Board*, Washington D.C., États-Unis, 23 au 27 janvier 2011. 14p. [lien](#).
- MORENCY, Catherine, Brigitte MILORD, Jean-Simon BOURDEAU, Hubert Verreault et Nazmuk KHAN (2022). *Les camions légers : Impacts de la transformation du parc de véhicules légers au Québec*, volet 3. Étude commandée par Équiterre, Chaire mobilité de Polytechnique Montréal. 120p. [lien](#).
- MORISSETTE, Joliann (2021). *Caractérisation des impacts environnementaux de l'autopartage à Montréal*. Mémoire de maîtrise. 170p. [lien](#).
- PROTÉGEZ-VOUS (2025). *Record historique de ventes d'autos neuves au Québec*. [lien](#).
- RNC [RESSOURCES NATURELLES CANADA] (2025). *Guide de consommation de carburant 2025*. 43p. [lien](#).
- ROULONS ÉLECTRIQUE (2022). *Calculs : Économies par 20 000 km et surcoût d'acquisition (formules révisées)*, Coûts. [lien](#).
- RTC [RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE] (2025). *Grille des tarifs, Tarifs et achat*. [lien](#).
- SAAQ [SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC] (2024). *Coût du renouvellement de l'immatriculation – Véhicules de promenade (automobiles ou autres), Tarifs et amendes*. [lien](#).
- SIOUI, Louiselle, Catherine MORENCY, Martin TRÉPANIÉ, Marco VIVIANI et Benoît ROBERT (2010). « How Carsharing affects the travel behaviours of households? » Article présenté lors de la conférence *12th World Congress on Transport Research*, Lisbonne, Portugal, 11 au 15 juillet 2010, Transportation Research Board. 19p. [lien](#).
- STATISTA (2025a). *Ride hailing - Canada, Shared Mobility*, Market Insights. [lien](#).
- STATISTA (2025b). *Taxi - Canada, Shared Mobility*, Market Insights. [lien](#).
- STATISTIQUE CANADA (2010). *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle 2009*. Division des transports. 47p. [lien](#).
- STATISTIQUE CANADA (2023). *Tableau 11-10-02222-01 Dépenses des ménages, Canada, régions et provinces, Données, Enquête sur les dépenses des ménages*. [lien](#).
- STATISTIQUE CANADA (2025). *Tableau 18-10-0004-07 Indice des prix à la consommation, données mensuelles, variation en pourcentage, non désaisonnalisées, Canada, provinces, Whitehorse et Yellowknife — Transports, Données*. [lien](#).
- STO [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS] (2025). *Tarifs réguliers, Grille tarifaire, Tarifs et paiements*. [lien](#).
- STS [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DU SAGUENAY] (2025a). *Tarifs, Tarifs et distributeurs*. [lien](#).
- STS [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE] (2025b). *Titres et tarifs, Tarifs et achats*. [lien](#).
- STTR [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE TROIS-RIVIÈRES] (2025). *Tarifs et dépositaires* [lien](#).
- USDOT [UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION] (2017). *National Household Travel Survey*. [lien](#).
- POIRIER, André et Josée THÉRIAULT (2021). *État de la pratique du vélo au Québec en 2020*. Analyse et rapport réalisés pour le compte de Vélo Québec avec une enquête réalisée par Léger Marketing. 181p. [lien](#).
- VÉLO QUÉBEC (2020). *À vélo en milieu urbain : trucs et conseils*. 11p. [lien](#).
- VÉLO QUÉBEC (2024). Échange courriel réalisé le 26 août 2024.
- VIA RAIL (2024). *Rapport annuel 2023*. 150p. [lien](#).