

# équiterre

## MOBILITÉ PARTAGÉE

Éliminer les barrières réglementaires  
dans les villes canadiennes



# MOBILITÉ PARTAGÉE

Éliminer les barrières règlementaires dans les villes canadiennes

Préparé pour :



[www.equiterre.org](http://www.equiterre.org)

Rédigé par :



[www.dunsky.com](http://www.dunsky.com)

## Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier les représentants des organismes suivants pour leurs observations et leur contribution à la réalisation du présent rapport : Équiterre (Annie Bérubé et Sidney Ribaux) ; Coop Carbone (Vincent Dussault) ; les villes de Montréal, Toronto et Vancouver ainsi que les fournisseurs de solutions Car2Go, Communauto, Téo Taxi, Uber et Zipcar.

### À Propos de Dunsky expertise en énergie

Basée à Montréal, Dunsky Expertise en énergie appuie une vaste clientèle afin de créer un avenir énergétique plus durable. La clientèle de Dunsky comprend notamment des gouvernements, des entreprises énergétiques, des entreprises privées et des organismes sans but lucratif de partout en Amérique du Nord.

#### EXPERTISE

- Energy Efficiency & Demand Management
- Renewable Energy & Distributed Resources
- Sustainable Mobility

#### SERVICES

- Assess clean energy opportunities
- Design policies, plans, programs and strategies
- Evaluate performance

#### CLIENTELE

- Governments
- Utilities
- Private firms
- Non-profits

#### SELECT CLIENTS



# À PROPOS D'ÉQUITERRE

Avec 140 000 sympathisants, 20 000 membres, 200 bénévoles et 40 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec.

Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements.

## Mission

Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

## Vision

D'ici 2030, Équiterre aura contribué, en partenariat avec les communautés locales, à l'émergence de politiques publiques ainsi que de pratiques citoyennes et corporatives favorisant une économie sobre en carbone et un environnement sans produits toxiques.

## Champs d'intervention

Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques.

## À titre d'exemple, Équiterre :

- Témoigne devant des commissions parlementaires à Québec et à Ottawa ;
- Participe à des processus de consultations du public comme le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), l'Office national de l'énergie (ONÉ) et l'Office de consultation publique de Montréal;
- Participe aux débats publics dans les médias traditionnels et sur les médias sociaux;
- Publie des mémoires et des rapports de recherches en appui à ses positions;
- Rencontre des élus des trois niveaux de gouvernements;
- Lance des pétitions et organise des évènements publics comme des conférences de presse et des marches.

# TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SOMMAIRE</b>   | <b>5</b>  |
| <b>1. CONTEXTE : MOBILITÉ PARTAGÉE</b>  | <b>7</b>  |
| Introduction  | 7         |
| Structure du rapport  | 8         |
| <b>2. LA MOBILITÉ PARTAGÉE AU CANADA</b>  | <b>9</b>  |
| Les différents types de mobilité partagée   | 9         |
| La mobilité partagée à travers le Canada  | 12        |
| Tendances en matière de mobilité partagée   | 13        |
| Cadre réglementaire actuel  | 16        |
| <b>3. LES BARRIÈRES QUI ENTRAVENT LA MOBILITÉ PARTAGÉE</b>                          | <b>20</b> |
| Barrières de l'industrie de l'autopartage   | 21        |
| Barrières de l'industrie du service commercial de covoiturage                       | 23        |
| Barrières de l'industrie du taxi  | 24        |
| Barrières au covoiturage  | 26        |
| Barrières communes à l'ensemble de l'industrie de la mobilité partagée              | 26        |
| <b>4. PROCHAINES ÉTAPES POUR ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE</b> | <b>29</b> |
| Principales conclusions   | 29        |
| Prochaines étapes   | 33        |
| Qu'est-ce qui nous attend ?   | 34        |
| <b>ANNEXE A : GUIDE D'ENTREVUE</b>  | <b>36</b> |
| Guide d'entrevue pour les acteurs de l'industrie                                    | 36        |
| Guide d'entrevue pour les municipalités   | 37        |
| <b>ANNEXE B : AUTRES OPTIONS DE MOBILITÉ PARTAGÉE</b>                               | <b>40</b> |
| <b>ANNEXE C : RÉFÉRENCES</b>  | <b>42</b> |

# SOMMAIRE

Nos paysages de rues sont en pleine mutation : les technologies de pointe contribuent à offrir aux gens une variété toujours grandissante d'options en matière de transports, et on observe le façonnement d'une culture dont l'intérêt envers l'expérience de la mobilité plutôt qu'envers le véhicule lui-même ne cesse de croître. Il en résulte ainsi une émergence de services de mobilité partagée.

Les services de mobilité partagée ont fait l'éloge de tout leur potentiel environnemental et social, ainsi que de toutes les retombées économiques liées à la diminution de la congestion routière et de l'engorgement des stationnements, aux économies réalisées par les ménages, à l'augmentation de l'achalandage du transport en commun et de l'activité générée autour des carrefours de transport en commun, à la diminution des kilomètres-véhicules parcourus et des émissions de gaz à effet de serres (GES) associées. En outre, la mobilité partagée pourrait permettre aux gens des collectivités éloignées de parcourir les premiers ou derniers kilomètres qui les séparent des services de transport en commun.

Alors, qu'est-ce qui entrave le développement des options de mobilité partagée à plus grande échelle et nous empêche de tirer pleinement profit de tous ces avantages ?

Ce rapport examine les barrières réglementaires auxquelles la mobilité partagée se trouve confrontée dans les trois plus grandes villes canadiennes, soit Montréal, Toronto et Vancouver. Nous examinons la façon dont des changements apportés à la réglementation et aux politiques pourraient favoriser un usage accru des options de mobilité partagée et ainsi concourir à atteindre des objectifs plus vastes en matière d'économie, de santé et de climat.

Enfin, puisque la mobilité partagée évolue rapidement et qu'elle pose, par le fait même, des défis immédiats aux responsables des règlements et des politiques, nous proposons les trois recommandations suivantes :

## Action 1 : Réévaluer la réglementation en vigueur

Les organismes de réglementation et les responsables de politiques doivent réévaluer les règlements existants afin de déterminer comment ils peuvent intégrer ces nouvelles options de mobilité partagée tout en préservant la sécurité et l'intérêt du public, encourager l'innovation et soutenir des initiatives politiques de portée plus générale.

### **Action 2 : Partager et analyser les données**

Le partage de données entre les gouvernements, les sociétés de transport et l'industrie de la mobilité partagée permet de mieux comprendre et évaluer les relations entre les différents modes de transport. La planification et la conception s'en verront améliorées, tout comme la mesure et l'évaluation des perspectives collectives qu'offrent les réseaux intégrés de mobilité des points de vue social, environnemental et économique.

### **Action 3 : Coordonner les efforts de tous les intervenants concernés**

Il est essentiel d'adopter une approche intégrée dans le processus d'examen des règlements ou des politiques liées à la mobilité partagée et de susciter la participation de tous les intervenants concernés. Le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle clé en colligeant des informations dans le but de créer un modèle de référence ou une « boîte à outils » pouvant être utilisée ou adaptée par les organismes de réglementation. Ce modèle de référence viserait à promouvoir les règlements et les politiques intégrés, faire connaître les pratiques exemplaires, déterminer les possibilités d'harmonisation avec le secteur public, de partenariats public-privé et de financement en plus de contenir des informations sur les technologies novatrices et des analyses qui favoriseraient le développement de la mobilité partagée.

# 1. CONTEXTE : MOBILITÉ PARTAGÉE

## Introduction

La mobilité partagée fait référence à tout un éventail de solutions novatrices de transport qui offrent des choix de transport motorisé autres que le transport en commun comme options de substitution à la propriété individuelle de voiture. Étant donné que les solutions de mobilité partagée peuvent contribuer à réduire la propriété individuelle des voitures ainsi que leur utilisation, elles ont le potentiel d’entraîner, entre autres avantages, une diminution de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, la mobilité partagée peut présenter un grand intérêt pour les responsables de politiques qui souhaitent atteindre les objectifs environnementaux et connexes. Même si l’offre de services de mobilité partagée augmente, elle pourrait connaître une croissance encore plus marquée si ce n’était des barrières règlementaires qui, bien qu’elles soient souvent bien involontaires, freinent son essor.

| RETOMBÉES DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE   |
|---|
| Les retombées potentielles de la mobilité partagée touchent à chacun des trois piliers du développement durable : |
| <b>Environnemental</b>  |
| Diminution des émissions de GES   |
| Amélioration de la qualité de l’air   |
| Augmentation du nombre d’usagers du transport en commun   |
| <b>Social</b>   |
| Diminution de la congestion routière  |
| Amélioration de la santé  |
| Économies réalisées par les ménages   |
| <b>Economique</b>   |
| Diminution des coûts des infrastructures et de leur maintenance   |
| Augmentation de l’activité économique autour des carrefours de transports en commun                               |

Équiterre a confié à Dunsky Expertise en énergie le mandat de déterminer quelles sont les barrières règlementaires qui entravent l’adoption à plus grande échelle de la mobilité partagée dans les trois plus grandes villes du Canada : Toronto, Montréal et Vancouver. Aux fins de ce rapport, ces trois villes sont replacées dans le contexte actuel de l’industrie elle-même : ses intervenants et leurs activités courantes, les tendances et les plans de croissance future à l’échelle du pays. Nous formulons ensuite des recommandations d’options possibles qui

permettraient aux responsables de politiques d'éliminer les barrières, ou, du moins, d'intervenir afin d'assurer la croissance continue des services de mobilité partagée.

## Structure du rapport

Le présent rapport est structuré comme suit :

### Section 2 — La mobilité partagée au Canada

Cette section fournit un aperçu des options de mobilité partagée disponibles dans les trois villes à l'étude ainsi que du cadre réglementaire actuellement en vigueur.

### Section 3 — Les barrières qui entravent la mobilité partagée

Cette section comprend un résumé des principales barrières auxquelles chaque option de mobilité partagée est confrontée de façon individuelle, ainsi que les barrières auxquelles toute l'industrie se heurte actuellement et les répercussions qui en découlent.

### Section 4 — Prochaines étapes pour accélérer le développement de la mobilité partagée

Nous formulons dans cette section cinq conclusions clés tirées d'entrevues réalisées auprès d'intervenants de différents secteurs de la mobilité partagée que les responsables de politiques devraient envisager. Nous énonçons ensuite les prochaines étapes possibles afin de favoriser les solutions de mobilité partagée dans tout le pays.

Des **annexes** se trouvent en fin de document.

## 2. LA MOBILITÉ PARTAGÉE AU CANADA

### Les différents types de mobilité partagée

Les services de mobilité partagée offrent de nombreux avantages des points de vue environnemental et social, en plus d'engendrer des retombées économiques qui découlent d'une diminution de la congestion routière et de l'engorgement des stationnements, des économies réalisées par les ménages, d'une augmentation de l'achalandage du transport en commun et de l'accroissement de l'activité autour des carrefours de transport en commun, de la diminution des kilomètres-véhicules parcourus et des émissions de gaz à effet de serre (GES). En outre, la mobilité partagée pourrait permettre aux gens des collectivités éloignées de parcourir les premiers ou derniers kilomètres qui séparent leur domicile des lieux de convergence des transports en commun.

La présente étude met l'accent sur les options de mobilité partagée disponibles dans les trois plus grandes villes canadiennes, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que sur les types de barrières réglementaires qui entravent la croissance et l'adoption de leurs options respectives (voir le Tableau 1 ci-après). Les modes de transport étudiés sont l'autopartage et le service de covoiturage commercial, qui incluent le prêt de voiture entre personnes, les services de taxi et le covoiturage classique.

L'autopartage fait référence à l'utilisation partagée d'une voiture ou d'une flotte de véhicules par des utilisateurs multiples. Le service de covoiturage commercial (aussi connu sous le nom de « transport avec chauffeur » afin d'éviter toute confusion avec le covoiturage classique) consiste à utiliser une plateforme pour mettre des clients en contact avec des chauffeurs qui leur fournissent des services de transport moyennant rétribution. Les plus récentes formes de service de covoiturage commercial permettent à plusieurs clients qui empruntent un itinéraire similaire de partager une course effectuée avec un véhicule loué ; il s'agit d'une version actualisée du covoiturage classique offrant une plus grande souplesse pour les déplacements.

Dans ce rapport, nous ciblons les barrières qui entravent la mobilité partagée à l'échelle locale, municipale, provinciale et nationale, et nous proposons des actions concrètes pour tous les ordres d'administration.

Tableau 1 : Sommaire des options de mobilité partagée et des ordres d'administration concernés. (Voir le Tableau 2 pour plus de détails sur les règlements en vigueur)

| MOBILITÉ PARTAGÉE                        | DESCRIPTION   | MONTRÉAL           | TORONTO            | VANCOUVER  |
|--|---|--------------------|--------------------|--|
| <b>AUTOPARTAGE</b>                       | <p>Les programmes de partage de voiture mettent un parc privé de véhicules de passagers à usage personnel à la disposition d'abonnés qui y ont accès selon leurs besoins. Les abonnés bénéficient ainsi d'un véhicule, mais sans les coûts et les responsabilités qu'ils devraient assumer s'ils en possédaient une.</p> <p><i>L'autopartage en trace directe permet aux utilisateurs de prendre possession d'un véhicule et de le laisser dans n'importe quelle aire de service désignée. L'autopartage en boucle nécessite de prendre possession du véhicule et de le retourner à un endroit désigné. Les fournisseurs canadiens de services d'autopartage incluent Car2Go, Car Share Atlantic, Communauto, Entreprise CarShare, EVO, Modo et Zipcar.</i></p> | Local et municipal | Local et municipal | Local et municipal   |
| <b>SERVICE COMMERCIAL DE COVOITURAGE</b> | <p>Le service commercial de covoiturage ou le prêt entre personnes s'applique lorsqu'un « intermédiaire en services de transport » met un passager en lien avec un chauffeur qui détient un véhicule personnel, habituellement à l'aide d'une application, afin qu'il effectue la course.</p> <p><i>Les fournisseurs de services commerciaux de covoiturage incluent Uber (États-Unis et Canada) et Lyft (États-Unis seulement).</i></p>  | Provincial         | Municipal          | Non réglementé   |
| <b>SERVICE DE TAXI</b>                   | <p>Un taxi est un type de véhicule que l'on peut louer pour amener un seul passager ou un petit groupe de personnes d'un lieu de départ jusqu'à la destination de leur choix. Les taxis diffèrent des autres formes de transport en commun, qui transportent les passagers entre des lieux prédéterminés par le fournisseur du service, et non par le passager.</p>   | Provincial         | Municipal          | Municipal, provincial et le Conseil des transports de passagers (Passenger Transportation Board) |
| <b>COVOITURAGE CLASSIQUE</b>             | <p>Le covoiturage « classique » s'effectue lorsque plus d'une personne utilisent la même voiture pour effectuer un trajet. Les personnes qui ont la même destination et qui habitent près l'une de l'autre ont recours à la forme la plus courante de « covoiturage ».</p> <p><i>Les entreprises qui effectuent le jumelage de covoitureurs incluent CarpoolWorld, Kangaride, Netlift et Ride Share au Canada, et Uber Pool et Open Ride aux États-Unis.</i></p>  | Provincial         | Provincial         | Provincial   |

**Ce rapport est axé sur les solutions de mobilité partagée, incluant l'autopartage, le service commercial de covoiturage, les services de taxi et de covoiturage avancé.**

Les autres services, y compris le vélopartage, le prêt de voiture entre personnes (PEP), le transport en commun et le micro-transit font partie intégrante du réseau de mobilité partagée, mais ne font pas l'objet de la présente analyse. L'Annexe B présente une description de chacune de ces options.

Alors que la contribution de la technologie modifie la façon dont les gens se déplacent dans les villes et que de nouveaux services voient le jour afin de tirer profit de cette économie commune, aucun consensus clair n'a encore été établi en ce qui concerne la définition et la compréhension de ces nouveaux modes de transport.

La Figure 1 illustre comment toutes les options de mobilité partagée sont interreliées et comment elles peuvent être regroupées en différentes catégories, selon le type de service offert (autopartage ou service commercial de covoiturage) et leur modèle d'affaires (entre personnes ou entre consommateurs et entreprises). Les fournisseurs de services qui exercent des activités à l'extérieur du Canada ont également été inclus afin d'illustrer la diversité d'options et de modèles qui existent, et faciliter la lecture de ce rapport.

Figure 1 : Éventail des options de mobilité partagée

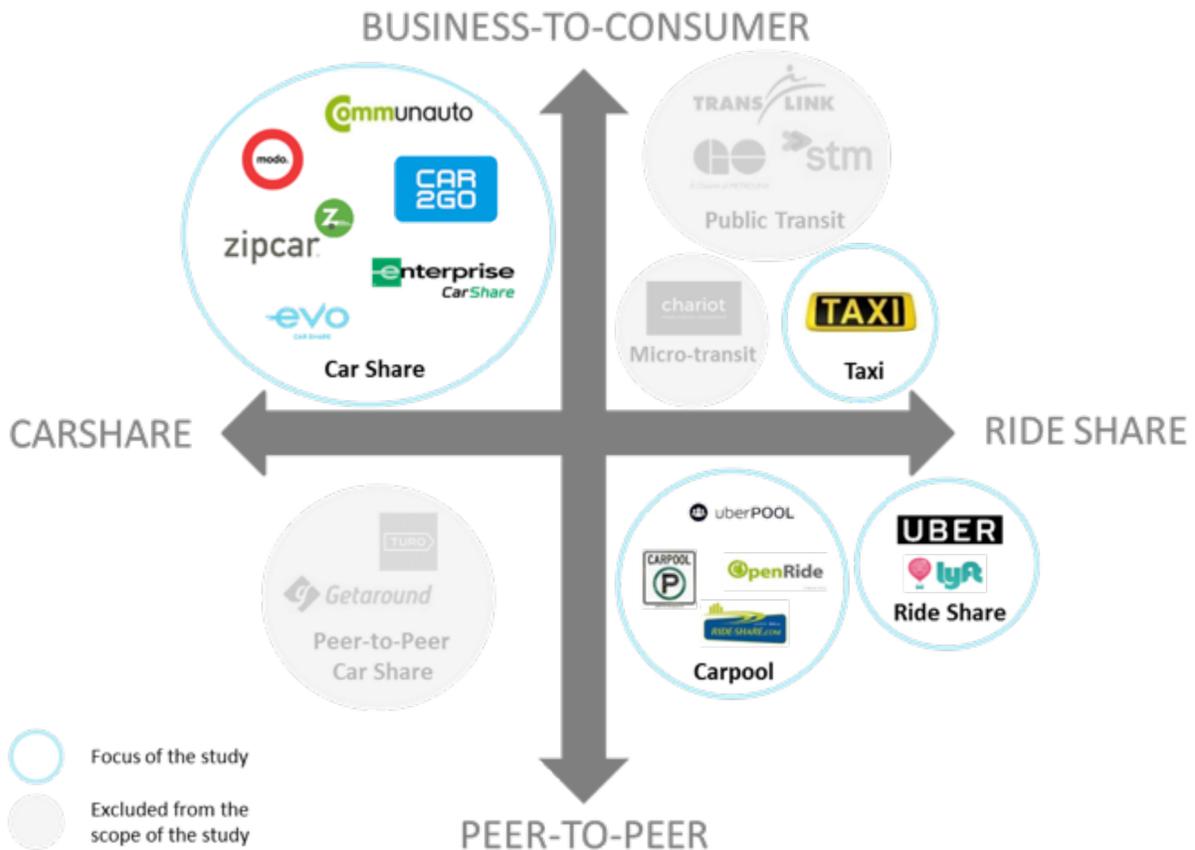
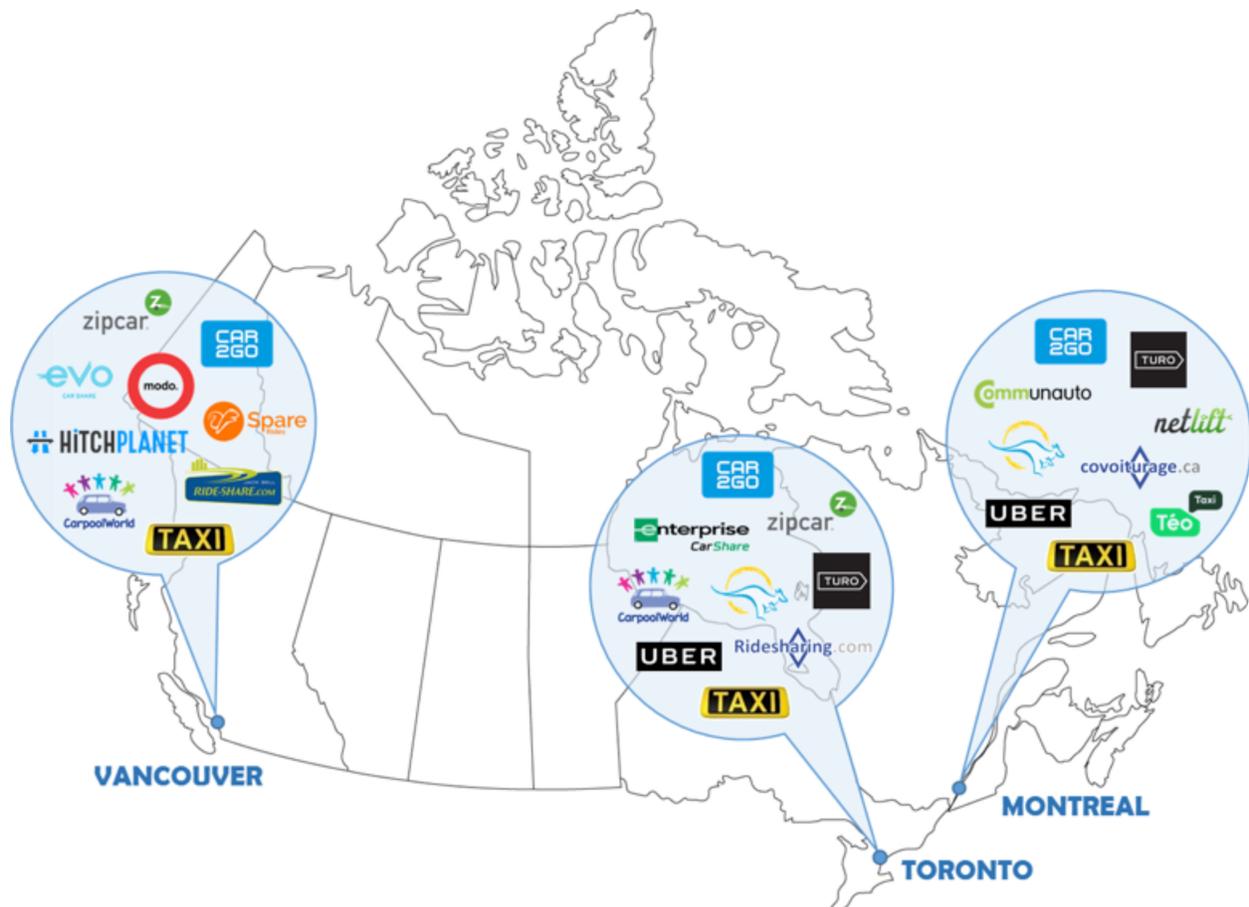


Figure 1 : Spectrum of shared mobility options

## La mobilité partagée à travers le Canada

La Figure 2 présente un aperçu des options de mobilité partagée disponibles dans les trois municipalités à l'étude dans ce rapport. Elles ont chacune au moins deux fournisseurs de services d'autopartage qui desservent leur région, et la ville de Vancouver en compte quatre. L'entreprise Car2go est la seule qui est présente dans les trois municipalités. L'entreprise Turo s'est récemment implantée sur le marché canadien en tant que fournisseur du premier service d'autopartage entre personnes dans les villes de Toronto et Montréal. Chacune des villes possède également plusieurs options de covoiturage, dont certaines existent depuis longtemps, et on voit s'ajouter de nouveaux joueurs qui s'appuient fortement sur la technologie afin de stimuler le marché (notamment l'entreprise Spare à Vancouver). Les taxis sont présents dans les trois villes, avec un nouveau venu à Montréal qui offre une flotte de véhicules 100 % électriques (TéoTaxi). On retrouve la compagnie de service commercial de covoiturage Uber à Toronto et Montréal uniquement étant donné qu'elle n'est pas encore autorisée à opérer à Vancouver.

Figure 2 : Services de mobilité partagée à l'étude dans le présent rapport



## Tendances en matière de mobilité partagée

Bien que des statistiques sur la mobilité partagée existent, elles sont généralement établies de façon indépendante pour chaque mode de transport, isolément les uns des autres. La compilation des données provenant de différents modes pose un défi puisqu'ils ne sont pas facilement comparables. Parmi les études sur le sujet, on retrouve des différences en ce qui concerne les méthodologies, les concepts et les sources de données. Par exemple, les études qui portent sur l'autopartage recensent le nombre d'abonnés au service d'autopartage et le nombre de véhicules partagés entre les abonnés, alors que les entreprises de réseau de transport déclarent habituellement le nombre de chauffeurs qui opèrent sous leur bannière. Il est important de bien différencier le service de covoiturage commercial — selon lequel le chauffeur n'a pas la même destination que ses passagers — du covoiturage classique, où un groupe de personnes effectue ensemble le trajet pour se rendre à une destination commune. Les statistiques sur le covoiturage classique ne sont pas faciles à recueillir, puisqu'il s'effectue souvent de façon informelle. Toutefois, Statistique Canada publie tous les cinq ans un suivi de l'évolution des gens qui covoiturent pour se rendre au travail. En outre, on pourrait vouloir comparer l'ampleur de ces nouvelles options de mobilité partagée à celle de systèmes plus étendus et mieux établis tels que le transport en commun, ou encore les liens entre eux. Encore une fois ici, les mesures utilisées pour évaluer l'utilisation et la popularité de ces options de mobilité diffèrent habituellement de celles utilisées pour les autres modes de transport. Les sociétés de transport en commun déclarent habituellement le nombre d'utilisateurs, tandis que Statistique Canada fournit des détails sur le nombre d'utilisateurs quotidiens.

Alors que de interrogations surgissent quant à la complémentarité et la concurrence entre les différentes options de mobilité et leur contribution aux objectifs économiques, sociaux et environnementaux, le besoin de recueillir des données sur chacun de ces modes de transport et, surtout, sur la façon dont ils sont interreliés est encore plus grand. Nous abordons cette possibilité dans la section 4 où des recommandations sont formulées.

Les statistiques pour chaque option de mobilité partagée sont présentées ci-après.

### Autopartage

Bien qu'elle connaisse aujourd'hui une évolution rapide, l'industrie de l'autopartage a fait son apparition au Canada bien avant le service commercial de covoiturage. Par conséquent, ce mode de transport a été plus abondamment étudié et sa croissance des dernières années est mieux documentée.

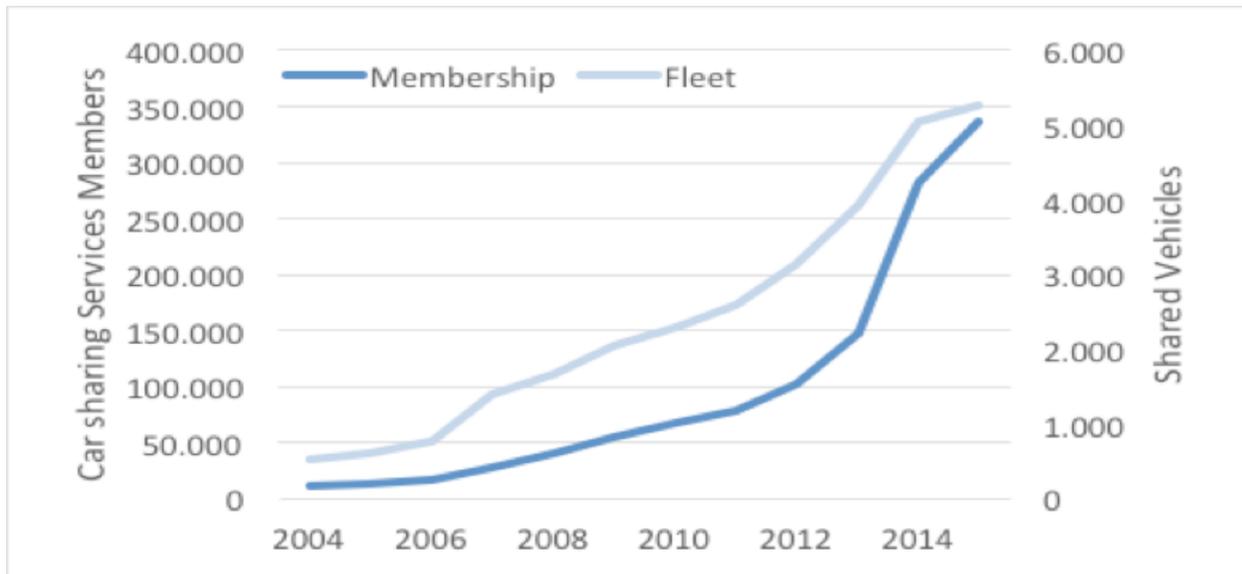


Figure 3 : Croissance du nombre d'abonnés à l'autopartage et de véhicules partagés au Canada  
 La Figure 3 illustre la croissance de l'industrie canadienne de l'autopartage au cours des 12 dernières années . Tant le nombre de véhicules du parc automobile que le nombre d'abonnés à ce service ont connu une croissance marquée au cours des deux à trois dernières années<sup>1</sup>. En effet, le nombre d'abonnés au service d'autopartage a augmenté de 230 % entre 2012 et 2015.

### Service commercial de covoiturage

L'entreprise de service commercial de covoiturage Uber a démarré ses activités au Canada dans la ville de Toronto en 2012, et elle affirme aujourd'hui avoir 15 000 chauffeurs à son service dans la ville de Toronto comparativement à 3 000 à Montréal. Uber a brièvement entrepris ses activités à Vancouver en 2012, mais a dû abandonner ce marché jusqu'à ce que la Colombie-Britannique instaure des règlements pour le service commercial de covoiturage. En août 2016, le nombre de chauffeurs uniques d'Uber ayant effectué quatre courses ou plus au Canada s'élevait à 32 000. Uber Canada a également signalé 1 270 000 passagers uniques ayant utilisé ses services entre le 1er juin et le 31 août 2016. Aucune donnée historique n'était disponible au sujet des activités d'Uber au Canada. Toutefois, un coup d'œil sur nos voisins du sud pourrait fournir une bonne indication en ce qui concerne son potentiel de croissance : aux États-Unis, le nombre de nouveaux chauffeurs a plus que doublé tous les six mois entre 2012 et 2015<sup>2</sup>.

1. SHAHEEN et COHEN. Innovative Mobility Carsharing Outlook, Carsharing Market Overview, Analysis and Trends. Université de la Californie, Berkeley, été 2015.

2. <http://www.forbes.com/sites/briansolomon/2015/05/01/the-numbers-behind-ubers-Exploding-Driver-force/#f43a8e849014>

## Taxi

À titre de comparaison, il y a environ 4 500 permis de taxi disponibles à Montréal, 10 000 à Toronto et 600 dans la ville de Vancouver (1 500 dans la zone métropolitaine). Vancouver est souvent citée comme la ville avec le plus faible ratio de taxis par habitant.

## Covoiturage classique

Selon le recensement canadien de 2011, 74 % des navetteurs, soit 11,4 millions de travailleurs, se rendaient au travail en voiture. Un autre 5,6 %, ou 867 100 personnes, effectuaient le trajet en tant que passagers. De tous les navetteurs qui effectuaient le trajet en voiture, 17 % ont déclaré pratiquer le covoiturage (14,2 % à Montréal ; 17,7 % à Toronto et 16,6 % à Vancouver)<sup>3</sup>, et les autres effectuaient le trajet seuls<sup>4</sup>. Il s'agit d'une augmentation par rapport à 15 % en 2006 et à 13 % en 2001<sup>5</sup>. Le recensement canadien dénombre également les navetteurs qui utilisent les transports en commun et ceux qui se déplacent en taxi (les trajets parcourus en taxi ne sont pas indiqués sur le graphique en raison de la faible part qu'ils représentent, soit 0,1 %) (Figure 4).

**L'autopartage est perçu comme une activité commerciale, mais les abonnés le considèrent plutôt comme un usage personnel adapté — c'est une zone grise. Les règlements ne sont pas conçus pour les zones grises.** » [Traduction libre]

Tracey Cook, directrice générale

Service des permis municipaux et des normes de Toronto

On constate cette tendance envers un usage accru de la mobilité partagée partout au pays. Selon l'Association canadienne du transport urbain, l'utilisation du transport en commun a connu une croissance modeste au cours des dernières années<sup>6</sup> alors que le nombre de personnes ayant recours aux autres modes de transport a augmenté rapidement. Cette croissance marquée du nombre de personnes qui se déplacent en véhicule en tant que passagers ou en ayant recours aux options de covoiturage dénotent une forte demande pour les options de mobilité partagée.

3. <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/2011003/c-g/c-g02-fra.cfm>

4. [http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003\\_1-fra.cfm](http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003_1-fra.cfm)

5. [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2012/tc/T41-1-73-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-73-fra.pdf)

6. <http://cutaactu.ca/ridership2015/francais.html>

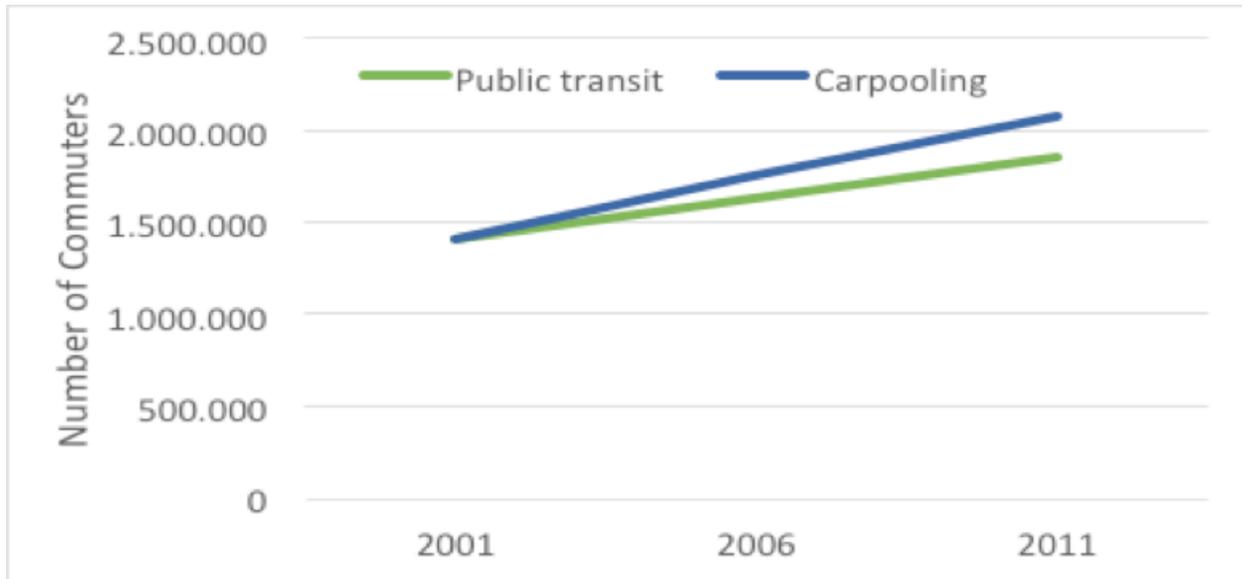


Figure 4

## Cadre réglementaire actuel

Si on observe une croissance comparable parmi les différentes options de mobilité partagée étudiées, on constate également une grande diversité parmi les approches réglementaires adoptées par les villes à l'étude.

On retrouve dans chaque région étudiée une grande variété d'organismes de réglementation, et, souvent, plusieurs sociétés de transport public. Chaque municipalité possède un cadre réglementaire et un contexte de mobilité qui lui sont propres. Les gouvernements provinciaux peuvent fournir des ressources et orienter la réglementation, même s'ils n'ont entrepris que tout récemment d'agir en matière de mobilité partagée. Quant au gouvernement fédéral, il est responsable des versements de la TPS/TVH et de son application aux chauffeurs qui œuvrent dans l'économie de la mobilité partagée.

Les règlements sont prescrits par les autorités et visent à assurer des conditions sécuritaires aux gens qui œuvrent dans l'industrie, à maintenir la santé et la sécurité du public, à protéger les consommateurs et à améliorer le bien-être social et économique des citoyens. Des questions persistent toutefois sur la façon dont les règlements prescriptifs doivent être établis ; à savoir si les règlements en vigueur s'appliquent toujours alors que de nouveaux modèles d'affaires voient le jour et comment les règlements peuvent être conçus de façon à tenir compte des problèmes de sécurité ainsi que des enjeux liés à la congestion et à

l'environnement qui sont importants pour le gouvernement tout en faisant en sorte que les options de mobilités actuelles et nouvelles puissent prospérer dans ce nouveau contexte.

### **L'autopartage n'est pas soumis à la même surveillance réglementaire que les autres modes de transport :**

Contrairement à l'industrie du taxi, qui est fortement réglementée, ou encore au service commercial de covoiturage, qui fait l'objet d'un débat nourri en ce qui concerne sa réglementation, l'autopartage n'a pas encore suscité de controverse réglementaire. La réglementation, qui se limite à la question du stationnement pour les trois villes à l'étude, précise les exigences de stationnement sur rues et hors rue, notamment l'octroi de permis et les moments, les lieux et la durée de stationnement permis pour ces véhicules. Même si la question n'a toujours pas été soulevée, un flou persiste à savoir si l'autopartage s'inscrit simplement dans la définition de l'industrie de la location de voitures, ce qui, dans certains cas, tombe sous la surveillance réglementaire. « Les services d'entreprises d'autopartage sont considérés comme une activité commerciale, mais les abonnés les considèrent comme un usage personnel adapté — c'est une zone grise. Les règlements ne sont pas conçus pour les zones grises. » Tous les intervenants de l'industrie de l'autopartage étaient parvenus à un consensus en ce qui concerne les possibilités d'étoffer les politiques futures afin de tenir compte de l'autopartage et répondre aux autres objectifs du gouvernement qui y sont associés.

### **Bien que le service commercial de covoiturage est venu ébranler une industrie du taxi strictement réglementée, il a néanmoins activé le débat à savoir si les règlements en vigueur sont toujours applicables :**

Pour les trois villes à l'étude, il y avait peu en commun entre les compétences qui exercent une surveillance réglementaire, et aucun consensus sur la façon de réglementer le service commercial de covoiturage. La province de Québec réglemente l'industrie du taxi, tandis que ce sont les Municipalités qui ont l'autorité en la matière en Ontario. De son côté, l'industrie du taxi de la Colombie-Britannique est régie par une triade d'organismes de réglementation, soit la province, les Villes et le Conseil des transports de passagers (Passenger Transportation Board). Des trois villes, seulement Toronto a en place des règlements qui s'appliquent aux entreprises de service commercial de covoiturage. Le règlement sur les véhicules de location (Licensing of Vehicle-for-Hire bylaw), qui y a été instauré en juillet 2016, inclut maintenant un permis pour les entreprises privées de transport. Des révisions ont également permis de reformuler les exigences relatives à l'industrie du taxi en prévoyant plus de flexibilité et des conditions équitables afin que ces deux services puissent coexister.

Le Tableau 2 résume ces règlements au niveau des ordres de gouvernement municipal et provincial pour chacune des villes à l'étude.

| MOBILITÉ PARTAGÉE                        | RÈGLEMENTS EN VIGUEUR  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | MONTRÉAL   | TORONTO  | VANCOUVER  |
| <b>AUTOPARTAGE</b>                       | La réglementation du stationnement de la ville de Montréal et ses arrondissements comprend : l'octroi de permis, le stationnement sur rue et hors rue, y compris les véhicules électriques (VÉ)  | La réglementation municipale du stationnement comprend : l'octroi de permis et le stationnement sur rue et hors rue  | La réglementation municipale du stationnement comprend : l'octroi de permis et le stationnement sur rue et hors rue  |
| <b>Documents de référence</b>            | Règlement relatif au stationnement des véhicules en libre-service (Ville de Montréal)  | Code municipal de la Ville de Toronto, article 400-33  | Règlement 6059 sur le stationnement (Parking Bylaw), Règlement 2849 relatif aux rues et à la circulation (Ville de Vancouver)  |
| <b>SERVICE COMMERCIAL DE COVOITURAGE</b> | La réglementation provinciale considère le service commercial de covoiturage (tel qu'Uber) comme un service de taxi. La province réglemente les tarifs, le nombre de permis et leur prix (ajusté selon les heures d'opération), les codes de conduite et d'éthique, etc.   | La réglementation municipale stipule les exigences de tarification minimum, de certification des véhicules selon les normes de sécurité, de l'âge du véhicule, d'assurance, etc.   | Aucune réglementation — processus de consultation en cours. Une réglementation relative au service commercial de covoiturage est attendue pour la fin de 2017.         |
| <b>Documents de référence</b>            | Loi 100 (Québec)   | Code municipal de Toronto, chapitre 546 — Immatriculation des véhicules de location  | —  |
| <b>SERVICE DE TAXI</b>                   | La province réglemente les tarifs, le nombre de permis, les codes de conduite et d'éthique, etc.   | La réglementation municipale stipule les exigences relatives à la tarification, au nombre de permis, aux normes de sécurité des véhicules, à l'âge du véhicule, aux normes d'émission pour les nouveaux véhicules, à la formation en ce qui concerne les véhicules de transport adapté, etc. | La réglementation municipale régit les exigences relatives aux permis, et la réglementation provinciale fixe les tarifs.   |
| <b>Documents de référence</b>            | Loi 100 (Québec)   | Code municipal de Toronto, chapitre 546 — Immatriculation des véhicules de location  | Règlement 6066 relatif aux véhicules de location (Ville de Vancouver), la loi sur le transport de passagers (Passenger Transportation Act) de la Colombie-Britannique. |
| <b>COVOITURAGE CLASSIQUE</b>             | Pour les trois villes, les lois provinciales sur le transport stipulent que les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage ne sont pas tenus de souscrire une assurance commerciale ni d'obtenir un permis s'ils ne facturent pas aux passagers un frais supérieur au coût de la course. De plus, les chauffeurs ne sont pas autorisés à fournir plus d'un aller-retour par jour. La province de Québec a déterminé un montant maximal à facturer aux passagers (0,43\$/km). |  |  |
| <b>Documents de référence</b>            | Loi 100 (Québec)   | La Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario   | La loi sur le transport de passagers (Passenger Transportation Act) de la Colombie-Britannique.  |

**Le covoiturage classique est abordé de façon similaire dans les trois régions, même si les tarifs sont plus étroitement règlementés au Québec :**

La surveillance règlementaire du covoiturage classique est limitée, mais elle est toutefois définie de façon similaire dans les trois lois provinciales sur les transports. Les trois lois stipulent que les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage n'ont pas besoin de souscrire une assurance commerciale ou de se procurer un permis s'ils ne facturent pas aux passagers un frais supérieur au coût de la course. De plus, les chauffeurs ne sont pas autorisés à fournir plus d'un aller-retour par jour. Toutefois, dans le cadre de la révision récente du Règlement sur les services de transport par taxi du Québec, le gouvernement a inclus une disposition concernant le covoiturage, précisant que les frais facturés aux passagers ne doivent pas dépasser l'indemnité accordée aux employés du gouvernement pour l'utilisation d'un véhicule personnel (0,43 \$/km). Alors que cette disposition est censée minimiser les possibilités que les chauffeurs facturent à leurs covoitureurs des frais supérieurs au coût de la course, elle peut en revanche nuire aux personnes qui pratiquent le covoiturage avec un véhicule d'autopartage. Dans de tels cas, le coût de la course, en particulier pour les courtes distances, dépasserait probablement le montant maximal qui peut maintenant être facturé en vertu de cette loi.

### 3. LES BARRIÈRES QUI ENTRAVENT LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Les intervenants de l'industrie de la mobilité partagée ainsi que les employés municipaux des villes de Montréal, Toronto et Vancouver nous ont fait part de leurs perceptions, de leur disposition et de leur opinion en ce qui concerne la façon dont les barrières réglementaires freinent l'expansion de la mobilité partagée. Ils ont également émis des commentaires sur la façon dont la réglementation pourrait favoriser et incorporer la mobilité partagée à un réseau de mobilité entièrement intégrée. Même si cette étude avait une visée exploratoire, elle fournit néanmoins une compréhension plus approfondie et plus claire de la complexité des barrières réglementaires qui entravent la mobilité et de leurs répercussions.

Le Tableau 3 dresse la liste des entreprises qui ont été interrogées et indique leur zone de desserte.

| COMPAGNIE   | ZONE DE SERVICE |         |           |
|---|-----------------|---------|-----------|
|   | Montréal        | Toronto | Vancouver |
|  | ●               | ●       | ●         |
|  | ●               |         |           |
|  |                 | ●       | ●         |
|  | ●               | ●       |           |
|  | ●               |         |           |

Tableau 3 : Liste des intervenants de l'industrie interrogés

Selon les résultats de l'analyse documentaire et des entrevues, des barrières uniques aux différents intervenants ont été ciblées, tout comme des barrières communes à de nombreux acteurs de l'industrie.

## Barrières de l'industrie de l'autopartage

Les trois fournisseurs de services d'autopartage qui ont participé à l'entrevue ont déclaré être confrontés aux mêmes barrières. Les **quatre principales barrières** concernent les éléments suivants :

### 1. Le stationnement

La grande demande de stationnement et l'utilisation du territoire à cette fin dans les zones à forte densité urbaine représentent une problématique commune aux Villes, qui tentent de la résoudre tant bien que mal. En outre, les Villes doivent s'assurer d'offrir des espaces de stationnement en quantité suffisante aux personnes qui habitent dans les zones résidentielles. La réglementation du stationnement des véhicules d'autopartage permet généralement une combinaison de stationnement sur rue et hors rue, même si, selon les personnes interrogées, la majorité des véhicules sont relégués dans des aires de stationnement commerciales privées, comme les stationnements de centres commerciaux. Quant au stationnement sur rue, les permis peuvent s'avérer coûteux et, dans certaines zones de Montréal, il est interdit. Bien qu'elle ne possède aucune réglementation interdisant le stationnement sur rue, la Ville de Toronto limite le stationnement dans les zones résidentielles à trois heures, ce qui rend le stationnement de nuit impossible. L'entreprise Car2go a accepté de payer des amendes pour garder son service accessible à ses abonnés.

#### Restrictions de la Ville de Toronto en matière de stationnement

La réglementation municipale de la ville de Toronto n'empêche pas explicitement le stationnement sur rue, mais elle limite le stationnement à 3 heures dans les zones résidentielles durant la nuit. L'entreprise Car2go a accepté de payer des amendes pour garder son service accessible à ses abonnés.

### 2. La visibilité

Les intervenants de l'industrie ont affirmé que la signalisation qui sert à reconnaître et à promouvoir les zones désignées d'autopartage est souvent difficile à percevoir, ce qui sème la confusion auprès des chauffeurs. Les personnes interrogées croient que la signalisation doit être plus claire et que les espaces de stationnement dédiés aux véhicules d'autopartage doivent se trouver dans des zones plus visibles et plus accessibles afin de compléter le transport en commun. L'entreprise Zipcar a indiqué qu'elle travaille de concert avec les Villes

afin de produire des panneaux qui répondent à leurs spécifications, mais que celles-ci offrent peu ou pas de collaboration en ce qui concerne les façons dont la signalisation pourrait être améliorée. De plus, la visibilité est intrinsèquement liée aux règlements de stationnement. En effet, le stationnement hors rue diminue la visibilité de l'autopartage auprès d'utilisateurs potentiels comparativement au stationnement sur rue.

### 3. Les exigences de stationnement pour les nouvelles constructions

La Ville de Vancouver ainsi qu'un arrondissement de Montréal ont en place des dispositions progressistes concernant la substitution d'aires de stationnement des nouvelles constructions qui permettent une réduction de cinq et six places de stationnement respectivement pour chaque espace de stationnement de véhicule d'autopartage. Les représentants de la Ville de Vancouver ont également indiqué qu'il y a en vigueur des dispositions permettant de réserver les meilleurs espaces de stationnement pour les véhicules d'autopartage afin d'améliorer leur visibilité et leur facilité d'utilisation. Désigner des espaces de stationnement dédiés aux véhicules d'autopartage dès le début du processus de conception des nouvelles constructions est crucial afin d'assurer, d'une part, que les résidents aient à leur disposition suffisamment d'options de mobilité et, d'autre part, garantir que les non-résidents de l'immeuble aient accès à des véhicules d'autopartage. Tous les intervenants doivent se concerter à cette étape du processus, y compris les promoteurs, les futurs résidents ainsi que les employés de la Ville responsables du zonage, de l'octroi de permis et de la planification de l'aménagement du territoire. Même s'ils reconnaissent que certaines zones font exception, les intervenants de l'industrie de l'autopartage qui exercent leurs activités à Montréal considèrent que les règlements actuels en matière de zonage sont dépassés et qu'ils leur font obstacle. Ils souhaitent que la substitution d'espaces de stationnement pour les nouvelles constructions devienne pratique courante. Le service d'urbanisme de la Ville Toronto a indiqué que rien dans la réglementation actuelle ne permet de remédier à cette situation, mais que plusieurs projets de nouvelles constructions offrant très peu ou pas d'espaces de stationnement ont été approuvés au cas par cas. À mesure que l'on voit ces pratiques devenir de plus en plus courantes, il conviendrait de concentrer nos efforts pour faire en sorte que davantage d'options de mobilité partagée soient mises à la disposition des résidents de ces nouveaux bâtiments.

### 4. Des objectifs conflictuels

Les personnes interrogées ont cité les objectifs politiques contradictoires parmi les principales barrières. Tous les répondants ont affirmé que le faible coût de possession d'une voiture, le stationnement bon marché et les mesures incitatives qui encouragent l'achat de véhicules plus écoénergétiques tels que les véhicules électriques favorisent le voiturage en solo. Par exemple, une stratégie d'électrification peut d'une part entraîner une augmentation des ventes de

véhicules électriques (afin de respecter des objectifs en matière de climat), mais peut, d'autre part, favoriser le voiturage en solo et nuire à l'atteinte d'autres objectifs de politiques tels que la réduction de la congestion routière, de l'utilisation de terrains aux fins de stationnement et des coûts d'infrastructures liées aux voitures. Les frais gouvernementaux et les taxes, y compris les frais de conformité réglementaire et les taxes fédérales et provinciales sur les services de taxi, les services commerciaux de covoiturage et l'autopartage excèdent généralement les coûts marginaux d'utilisation d'un véhicule personnel, ce qui contribue à décourager les chauffeurs d'effectuer la transition vers ces options de recharge. En outre, les taxes routières, les taxes de stationnement et les péages qui visent à réduire la congestion routière peuvent en fin de compte nuire à une industrie qui cherche à atteindre le même but. Comme autre exemple, dans le cadre de sa Stratégie d'électrification des transports, la Ville de Montréal commencera à réduire le nombre de permis disponibles pour les véhicules non électriques afin d'inciter les entreprises de services d'autopartage à renouveler leurs flottes de véhicules. Alors que l'industrie de l'autopartage a déjà entrepris d'incorporer des véhicules électriques à son parc automobile, le resserrement rapide de cette contrainte est jugé coûteux et pourrait freiner certains projets d'expansion de services. La priorité actuellement accordée aux infrastructures pour les véhicules électriques (bornes de recharge) n'est pas propice au modèle d'autopartage puisque la plupart des bornes de recharge sont installées au cœur du centre-ville alors qu'elles seraient beaucoup plus profitables aux entreprises de services d'autopartage si elles se trouvaient dans les quartiers résidentiels où les véhicules sont stationnés durant la nuit.

## Barrières de l'industrie du service commercial de covoiturage

Uber est actuellement le seul fournisseur de service commercial de covoiturage qui exerce ses activités dans deux des trois villes à l'étude, mais ses représentants ont tout même largement contribué à identifier la façon dont les règlements en vigueur freinent la croissance de toute cette industrie. Deux barrières ont notamment été ciblées :

### 1. Les assurances

Étant donné que le service commercial de covoiturage gagne un nombre grandissant d'utilisateurs, de nombreuses questions surgissent quant à la couverture d'assurance nécessaire pour assurer la protection des chauffeurs, de leurs passagers, et quand elle devrait s'appliquer. Le modèle d'affaires du service de covoiturage pose un défi aux assureurs qui doivent déterminer quelle est la protection appropriée et quelles sont les périodes d'utilisation du véhicule à des fins commerciales et à des fins personnelles. Un chauffeur qui offre des services au nom d'une entreprise de service de covoiturage peut posséder l'application sans nécessairement effectuer des courses. Dans quelle mesure l'entreprise de covoiturage devrait-

elle les couvrir ? L'Organisme ontarien de réglementation des assurances est le deuxième après l'Alberta à avoir approuvé la couverture d'assurance pour les chauffeurs qui fournissent des services de covoiturage. Alors que les règlements font actuellement l'objet de consultations dans les autres provinces, cette question devra faire partie des discussions.

## 2. Les règlements en vigueur ne sont pas conçus pour les nouveaux modèles d'affaires

Les entreprises de covoiturage et de taxi offrent toutes deux des services de transport avec chauffeur. Toutefois, devraient-elles être soumises aux mêmes règlements ? Uber estime que son modèle d'affaires diffère grandement de celui de l'industrie du taxi puisque plusieurs de ses chauffeurs considèrent cette activité comme un emploi secondaire plutôt qu'à temps plein étant donné que de 50 % à 55 % de ses chauffeurs passent 10 heures ou moins par semaine sur la route. La rigidité des exigences d'obtention d'un permis de taxi, telles que les demandes en personne, la vérification des antécédents et la formation en classe, peut s'avérer dissuasive pour un chauffeur qui n'est pas sur la route plus de cinq heures par semaine. Le plafonnement des prix et de l'offre contribue également à créer des conditions peu enviables. Fait intéressant, la Ville de Toronto avait initialement intenté une poursuite judiciaire contre Uber afin d'exiger que ses chauffeurs obtiennent un permis de taxi en vertu du régime de réglementation existant, mais la Cour a statué que la définition d'un service de taxi ne s'applique pas au modèle Uber. Par conséquent, la Ville de Toronto a profité de l'occasion pour revoir son règlement et y ajouter de nouvelles catégories de permis pour les sociétés de transport privées. Elle a ainsi reconnu la singularité du modèle d'affaires de ces compagnies en leur permettant de maintenir leurs relations d'affaires avec leurs chauffeurs et en leur attribuant la responsabilité du respect des règlements. Il est à noter qu'Ottawa a mis en place un règlement similaire. Les villes d'Ottawa et de Toronto représentent conjointement 70 % du marché des voitures de location en Ontario. La province de Québec a récemment adopté une loi qui considère les entreprises de services de covoiturage, telles qu'Uber, au même titre que les entreprises de taxi, avec, cependant, une période d'essai de 90 jours afin de réviser les règlements et envisager de possibles modifications.

## Barrières de l'industrie du taxi

L'industrie du taxi existe depuis longtemps et elle est fortement ancrée dans une doctrine uniforme pour toutes les villes. Comment les règlements pourraient-ils fournir une plus grande flexibilité à cette industrie afin de lui permettre de rester concurrentielle dans ce nouveau contexte ? L'entreprise Téo Taxi a soulevé quelques pistes de solutions énoncées ci-après.

## 1. Le transfert de permis

En général, les chauffeurs de taxi possèdent un permis de taxi qui est associé à un seul véhicule, et le processus pour transférer le permis à un autre véhicule est laborieux. Bien que ce processus puisse être approprié pour les chauffeurs qui possèdent un seul taxi, il l'est beaucoup moins en ce qui concerne les flottes importantes de véhicules. Pour les plus grandes flottes de véhicules, le nombre de permis ne correspond pas nécessairement au nombre de véhicules, c'est pourquoi un transfert facilité des permis serait nécessaire afin d'optimiser l'utilisation des permis lorsqu'un véhicule est hors d'usage. Cette barrière administrative actuelle s'avère encore plus contraignante pour les flottes de véhicules électriques étant donné que ceux-ci doivent fréquemment être mis hors d'usage pour être rechargés. L'entreprise Téo Taxi exerce actuellement ses activités dans le cadre d'un projet pilote de deux ans et, de ce fait, a été exemptée de cette mesure réglementaire et autorisée à posséder plus de véhicules que de permis. Le coût élevé de l'immatriculation des véhicules et des primes d'assurance peuvent également restreindre la flexibilité des services de taxi. En comparaison, le service de covoiturage offert par Uber au Québec met actuellement à l'essai un frais par kilomètre afin de couvrir les coûts d'assurance. La pertinence des primes d'assurance doit être déterminée en considérant que les taxis contribuent à diminuer le taux de possession de véhicules et, par le fait même, les réclamations soumises aux assureurs.

## 2. Contraintes d'itinéraire

Les chauffeurs de taxi sont actuellement soumis à une réglementation sévère en ce qui concerne les zones de dessertes. Par exemple, à Montréal, chaque chauffeur de taxi exerce ses activités dans une zone déterminée, et le point d'origine ou la destination de chaque course doit se trouver dans cette zone. Cela exige des chauffeurs de taxi qu'ils parcourent des distances supplémentaires pour les courses qui se terminent à l'extérieur de leur zone de desserte puisqu'ils doivent revenir dans leur propre zone avec un taxi inoccupé afin d'y prendre de nouveaux clients. En outre, les taxis qui terminent une course ont la possibilité de conduire jusqu'à ce qu'un client les hèle ou de se rendre dans une zone d'attente désignée, mais ils ne peuvent se stationner sur la rue. Dans les deux cas, une telle pratique augmente la distance parcourue par les taxis et, par le fait même, les émissions de GES ainsi que la congestion. Encore une fois, ces obstacles sont encore plus astreignants pour les compagnies de taxi qui possèdent des flottes de véhicules électriques, pour lesquelles chaque kilomètre parcouru est important en raison de la durée d'autonomie limitée du véhicule que permet la batterie. Les taxis électriques souhaitent maximiser l'utilisation du véhicule pour le transport de clients (et rentabiliser leur investissement dans un véhicule à meilleure efficacité énergétique), et non pour circuler dans la ville sans client à bord. Encore une fois, ces règles ont été allégées pour Téo Taxi dans le cadre du projet pilote de services de taxi électriques d'une durée de deux ans.

### 3. Les exigences en matière de formation

Les réglementations des villes de Montréal et de Vancouver exigent que les chauffeurs de taxi suivent une formation pour être admissibles à l'obtention d'un permis de taxi. Du côté de la ville de Vancouver, la formation obligatoire consiste à suivre une formation intitulée TaxiHost Pro d'une durée de cinq jours, alors qu'au Québec, les chauffeurs de taxi doivent suivre un cours de cinq semaines (150 heures), ce qui dissuade du même coup les chauffeurs occasionnels potentiels à se lancer dans cette pratique. Dans le cadre de la révision du règlement sur les véhicules de location (Vehicle for Hire Bylaw), la Ville de Toronto n'exige plus de ses chauffeurs de taxi qu'ils suivent une formation assurée par la Ville comme condition préalable à l'obtention d'un permis de taxi, reconnaissant ainsi le rôle de l'industrie du taxi dans l'établissement de ses propres normes et lignes directrices.

### Barrières au covoiturage

Même si la surveillance réglementaire du covoiturage est limitée, la notion de covoiturage est explicitement définie dans les lois provinciales. Le covoiturage représente une petite portion du secteur de la mobilité partagée, et aucune contrainte réglementaire n'a été soulevée pour les villes de Toronto et Vancouver. En ce qui concerne le Québec, un obstacle majeur à l'expansion du covoiturage a surgi à la suite de l'adoption de projet de loi 100 en juin 2016. En plus de limiter le montant qui peut être déboursé par l'ensemble des passagers au coût total de la course (tout comme cela est exigé dans les deux autres villes), le gouvernement du Québec a également imposé un montant maximal pouvant être facturé par kilomètre (0,43 \$/km, soit l'équivalent de l'indemnité de transport accordée aux employés du gouvernement pour l'utilisation de leur véhicule personnel). Cette approche nuit grandement au covoiturage dans le contexte de l'autopartage, où le coût d'utilisation d'une voiture en autopartage excède largement, dans la plupart des situations, ce montant établi. Cela est particulièrement vrai pour le covoiturage urbain, où les distances parcourues sont petites en comparaison des coûts d'accès à un véhicule partagé (par exemple, l'utilisation d'une voiture Communauto en libre-service coûte actuellement 0,38 \$ la minute ou 12 \$ l'heure pour leur formule d'abonnement de base Auto-mobile gratuit. Le coût pourrait donc être supérieur au montant maximum de 0,43 \$/km si la voiture est utilisée sur une courte distance).

### Barrières communes à l'ensemble de l'industrie de la mobilité partagée

Bien qu'il existe des obstacles spécifiques à chaque mode de transport de la mobilité partagée, des contraintes communes ont été soulignées pour l'ensemble de l'industrie et les sociétés publiques et privées.

### 1. Le manque de compréhension et de reconnaissance

Certaines personnes interrogées ont mentionné que l'ambiguïté des modèles d'affaires (par exemple la différence entre les services de taxi et de covoiturage commercial) est source de confusion dans l'élaboration des règlements. Certaines personnes interrogées ont déclaré avoir constaté un intérêt accru des responsables de politiques et avoir été proactives afin de délimiter clairement les différents services offerts. La compréhension du gouvernement a évolué au fil du temps, ce qui a permis d'élaborer davantage de politiques de soutien à la mobilité partagée tout en reliant ces services à d'autres initiatives de politiques. Pourtant, d'autres intervenants sont d'avis que, au Canada, l'autopartage de voiture n'est pas reconnu en tant que solution de première ligne pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les recherches démontrent que plus les gens utilisent les modes de transport partagés, plus ils sont susceptibles d'utiliser les transports en commun, de ne pas posséder de voiture et de dépenser moins sur le transport en général. L'industrie souhaite que le gouvernement reconnaisse la contribution de la mobilité partagée à la diminution du nombre total de voitures dans les villes et aux bienfaits qui en découlent, tels que la diminution de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre.

### 2. Le manque de communication

Tous les acteurs de l'industrie ont réitéré l'importance d'avoir une compréhension claire des objectifs politiques plus larges du gouvernement. Toutes les personnes interrogées ont convenu de la nécessité d'inclure les intervenants de l'industrie dans le processus d'élaboration des règlements ou des politiques, qu'ils soient reliés directement ou non à la mobilité partagée. Toutes les parties tireraient ainsi avantage d'une meilleure compréhension des effets des changements apportés aux politiques sur l'autopartage et de la façon dont ce service peut les compléter.

### 3. Le manque d'harmonisation

Des réglementations et règles qui varient d'une ville à l'autre peuvent représenter tout un défi. À Toronto, les chauffeurs de taxi et ceux d'entreprises privées de transport qui effectuent une course doivent posséder un permis de taxi émis par la Ville où se trouve le point d'origine de la course. Lorsque la destination d'une course se trouve dans une ville voisine, les chauffeurs peuvent se trouver dans une situation inefficace et même perdre des revenus lors de leur retour s'ils ne détiennent pas de permis dans plusieurs villes différentes. Une réglementation à l'échelle provinciale ou une délivrance réciproque de permis pour la mobilité interurbaine pourrait être une solution, mais ces possibilités doivent être étudiées plus en profondeur.

Le Tableau 4 fournit une synthèse des barrières spécifiques à chaque option de mobilité partagée et de celles qui s'appliquent à toute l'industrie.

| BARRIÈRES                                    | AUTOPARTAGE (trace directe) | AUTOPARTAGE (boucle) | SERVICE COMMERCIAL DE COVOITURAGE | TAXI | COVOITURAGE CLASSIQUE |
|--|-----------------------------|----------------------|-----------------------------------|------|-----------------------|
| Manque de stationnements                     | ●                           | ●                    |                                   |      |                       |
| Manque de visibilité                         | ●                           | ●                    |                                   |      |                       |
| Zonage obsolète                              |                             | ●                    |                                   |      |                       |
| Objectifs conflictuels                       | ●                           | ●                    |                                   |      |                       |
| Assurances                                   |                             |                      | ●                                 |      |                       |
| Règlements désuets                           |                             |                      | ●                                 |      |                       |
| Transfert de permis                          | ◐                           |                      | ◐                                 | ●    |                       |
| Contraintes d'itinéraire                     |                             |                      |                                   | ●    |                       |
| Exigences de formation                       |                             |                      |                                   | ●    |                       |
| Manque de compréhension et de reconnaissance | ●                           | ●                    | ●                                 | ●    | ●                     |
| Manque de communication                      | ●                           | ●                    | ●                                 | ●    | ●                     |
| Manque d'harmonisation                       | ●                           | ●                    | ●                                 | ●    | ●                     |

Tableau 4 : Synthèse des barrières qui entravent les différentes options de mobilité partagée

(Un cercle complet signifie que la barrière s'applique à toute l'industrie et un demi-cercle signifie qu'elle s'applique à une portion de l'industrie seulement)

## 4. Prochaines étapes pour accélérer le développement de la mobilité partagée

Les intervenants de l'industrie et tous les ordres de gouvernement ont la possibilité de modifier les politiques et les règlements de façon à ce qu'ils concourent à atteindre plusieurs objectifs, qu'ils tiennent raisonnablement compte des besoins des acteurs concernés et qu'ils répondent à la demande d'un nombre croissant d'utilisateurs qui souhaitent davantage « être maîtres de leurs déplacements plutôt que d'une voiture ». Au fil des entrevues réalisées pour cette étude, des éléments communs ont été soulignés par les participants, et nous les avons rassemblés en cinq conclusions que voici :

### Principales conclusions

#### La réglementation en vigueur n'est plus adaptée

Essayer d'appliquer les règlements existants à de nouveaux modèles d'affaires n'est peut-être pas approprié. Des lois de zonage désuètes et des règlements élaborés pour des services établis depuis longtemps et qui se trouvent confrontés à un changement générationnel et une évolution du mode de vie, où l'on accorde désormais moins d'importance au fait de posséder un véhicule et plus sur la mobilité, appellent à une révision de la réglementation de la part des responsables de politiques. Des projets pilotes permettent de laisser le temps aux Villes de s'adapter et de déterminer la meilleure façon d'élaborer les règlements. En outre, les règlements actuels traitent chaque option de mobilité partagée de façon indépendante, tandis que les nouveaux modèles tendent à une plus grande intégration des différents services offerts. Les règlements futurs devraient être assez flexibles pour permettre aux modèles d'affaires de combiner différents services, comme des services de taxi, d'autopartage et de transport effectués avec le même véhicule. Il sera crucial de trouver un juste équilibre entre les besoins des gouvernements et ceux des utilisateurs tout en garantissant une flexibilité qui reflète la réalité de ces nouveaux modèles d'affaires.

#### Des nouvelles approches à l'essai

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal de la ville de Montréal fait figure de pionnier en étant le premier où le stationnement sur rue a été autorisé aux détenteurs d'une vignette universelle de stationnement délivrée aux compagnies qui offrent des services d'autopartage. Après une mise en œuvre réussie, cette approche a été adoptée par d'autres arrondissements. La Ville de Vancouver a toutefois émis une mise en garde sur l'aspect prescriptif des règlements. La ville avait d'abord adopté une approche très rigoureuse dans la détermination du nombre d'espaces de stationnement dédiés aux véhicules d'autopartage, de leur emplacement, etc., mais elle s'est vite rendu compte que l'industrie possède les connaissances permettant de déterminer ces conditions.

## Travailler de concert avec les intervenants de l'industrie permet d'élaborer des politiques plus efficacement

Puisque les modèles d'affaires et les règlements diffèrent pour chaque option de mobilité partagée, il est essentiel de tenir compte de chacune d'elles dans toutes les discussions relatives aux nouvelles politiques et aux nouveaux règlements (qu'ils aient des effets directs ou indirects sur les options de mobilité partagée). Les acteurs de l'industrie de la mobilité partagée peuvent offrir du soutien, notamment en définissant clairement les différents modèles d'affaires de façon à ce que les responsables de politiques puissent élaborer des cadres politiques appropriés et bénéfiques. Ils peuvent également signaler les barrières réglementaires qui mettent leurs activités en péril (comme l'établissement d'un montant maximal que les chauffeurs peuvent facturer pour le covoiturage au Québec, ce qui mine grandement le potentiel de pratique du covoiturage urbain de la province) et proposer des solutions pour y remédier. Une approche avisée et holistique permettra de mettre sur pied un solide réseau d'options de mobilité et un système de transport multimodal vaste et efficace.

## L'harmonisation des services de mobilité entraîne de précieuses synergies

La question des transports relève de nombreux ministères au sein de tous les ordres de gouvernement parmi plusieurs régions et provinces. L'harmonisation des efforts déployés par tous les ministères et tous les ordres de gouvernement dans les différentes provinces permettrait de cibler les synergies et les objectifs communs de mobilité, de partager et coordonner des renseignements afin de mettre sur pied un réseau au sein duquel la mobilité partagée ferait partie d'un processus de planification intégré. La Ville de Montréal a adopté cette nouvelle approche alors qu'elle s'apprête à transformer son Plan de transport existant en un nouveau « Plan de mobilité » qui fournira des lignes directrices applicables dans ses différents arrondissements.

### L'exemple de la STM

La Société des transports de Montréal (STM) a établi des partenariats avec des entreprises d'autopartage et de vélopartage afin d'offrir des rabais sur les services combinés.

## Les partenariats sont bénéfiques pour tous

Toutes les personnes interrogées ont convenu que davantage de collaboration et de partenariats serait bénéfique. L'implantation rapprochée de services d'autopartage, de vélopartage et de transport en commun, dans ce qui est souvent désigné comme des « carrefours de mobilité », offre d'immenses possibilités de services entièrement intégrés et de mobilité « au-delà du dernier kilomètre » pour les usagers. L'autopartage et le service commercial de covoiturage complètent ces autres modes de transport : ils ne leur font pas concurrence. Plusieurs partenariats avec des sociétés de transport et de systèmes de réseaux

ferroviaires de banlieues et avec des universités ont été soulignés. Déjà, des partenariats entre des fournisseurs de services de transport en commun et de services de mobilité privés, tels que les compagnies de services commerciaux de covoiturage et de micro-transit ont été conclus, ce qui permet d'offrir des services dans les zones à faible densité urbaine afin de relier les usagers provenant des zones suburbaines aux carrefours de mobilité. Des partenariats public-privé permettront de cibler clairement les défis et les possibilités liés à la lutte à la congestion routière et à l'engorgement des stationnements ainsi qu'à l'amélioration de la mobilité urbaine grâce à une meilleure intégration des services complémentaires en plus de fournir des données précieuses sur les déplacements et les liens intermodaux.

### Des mesures incitatives pourraient soutenir l'expansion de l'autopartage

Des mesures incitatives tant financières que non financières pourraient servir à soutenir les options d'autopartage et les bienfaits sociétaux qui en découlent :

#### Incitatifs financiers

Les incitatifs financiers constituent des outils efficaces pour encourager les consommateurs à acheter des véhicules à occupation simple. Les personnes interrogées ont suggéré les incitatifs financiers potentiels suivants comme mesures à envisager :

##### Gouvernements provinciaux et fédéral

- Des mesures incitatives gouvernementales pour alléger les frais d'abonnement et d'applications pourraient être offertes pour soutenir les abonnés au service d'autopartage ;
- Des crédits d'impôt provinciaux ou fédéraux pourraient être accordés aux usagers (du transport public, par exemple), aux fournisseurs de services de mobilité partagée et aux entreprises qui adoptent la formule d'autopartage ;
- Des mesures incitatives pour les véhicules électriques (VÉ). Le Québec et l'Ontario offrent des incitatifs pour les véhicules électriques, qu'ils soient à usage individuel ou partagé (taxi ou autopartage) : les incitatifs pourraient être encore plus importants pour les flottes de véhicules d'autopartage utilisés par plusieurs abonnés.

##### Administrations municipales

- Les administrations municipales pourraient diminuer les prix des permis de stationnement et/ou offrir des prix de stationnement plus bas pour les véhicules électriques ;
- Des revenus garantis permettent d'encourager de nouveaux marchés de mobilité partagée grâce au partage de risques. À titre d'exemple, les municipalités pourraient soutenir les nouveaux prestataires de services de mobilité partagée dans leur collectivité en comblant l'écart entre les coûts d'abonnement et le coût mensuel estimé pour mettre les véhicules à la disposition des abonnés tout en diminuant progressivement les revenus garantis à

mesure que le nombre d'abonnés augmente et que l'industrie peut se soutenir seule financièrement. Parallèlement, les propriétaires d'immeubles pourraient fournir une garantie de revenus aux entreprises d'autopartage en échange de voitures laissées en libre-service sur leur site et/ou en offrant aux locataires l'usage exclusif des véhicules durant certaines heures. Une telle approche pourrait être particulièrement efficace dans les zones qui ne sont pas propices à l'autopartage afin d'encourager l'adoption de cette option.

### Incitatifs non financiers

Les incitatifs non financiers peuvent permettre d'accroître la visibilité de l'autopartage et d'offrir à ses utilisateurs des avantages supplémentaires, y compris :

- Une norme de véhicules zéro-émission (VZE), qui a notamment été instaurée au Québec et qui est actuellement envisagée par d'autres provinces, permettrait aux constructeurs automobiles qui vendent des véhicules électriques aux compagnies de services d'autopartage d'accumuler des crédits supplémentaires dans le but de respecter la norme VZE, tout en présentant l'avantage de réduire le nombre total de véhicules vendus ;
- Des espaces de stationnement dédiés situés près des carrefours de transport en commun public et de transport actif (sentiers de marche et pistes cyclables) sont des gages de réussite pour les entreprises d'autopartage ;
- Le développement de produits d'assurance, en partenariat avec l'industrie de l'assurance et les organismes de réglementation, qui reconnaissent la réalité des modèles d'affaires de la mobilité partagée et ses bénéfices potentiels (y compris des chauffeurs de taxi, des fournisseurs de service commercial de covoiturage, des covoitureurs, des utilisateurs de l'autopartage, etc.) ;
- Des politiques complémentaires qui visent à réduire l'occupation simple de véhicules et soutiennent la mobilité partagée, notamment l'augmentation des frais de stationnement et la tarification de la congestion. Il est à noter que la tarification de la congestion pourrait s'avérer bénéfique pour le covoiturage, mais pourrait en revanche nuire à l'autopartage à moins que les utilisateurs soient exemptés de ce péage ;
- Des partenariats en matière de flottes de véhicules entre le gouvernement et/ou des entreprises privées de flottes de véhicules et des compagnies d'autopartage, grâce auxquels la flotte de véhicules du gouvernement serait remplacée complètement ou en partie par des véhicules d'autopartage ;
- D'autres initiatives permettant d'accroître la visibilité, par exemple l'accès gratuit aux parcs nationaux.

## Prochaines étapes

Nos principales conclusions recommandent des actions que les responsables de politiques peuvent mettre en œuvre afin de saisir les occasions qu'offre l'innovation en matière de mobilité partagée. De nouvelles formes de gouvernance et d'élaboration de politiques sont nécessaires, et il est impératif que les gouvernements définissent clairement et mettent à jour les objectifs stratégiques des politiques. Grâce à l'harmonisation du secteur public, à une communication transparente et une collaboration entre les industries publique et privée, il sera possible d'aligner les objectifs communs, de répondre aux différents besoins et de permettre aux nouveaux modèles d'affaires de se développer.

Toutefois, l'élaboration de règlements adaptés et visionnaires qui intègrent à la fois les modes de transports nouveaux et existants prendra un certain temps. Trois étapes initiales pourraient permettre de jeter les bases à partir desquelles les organismes de réglementation et les responsables de politiques pourront aller de l'avant :

### Action 1 : Examiner les règlements en vigueur

Puisque le milieu de la mobilité partagée évolue et change rapidement, les organismes de réglementation et les responsables de politiques doivent réévaluer les règlements existants afin de déterminer comment ils peuvent intégrer ces nouvelles options de mobilité partagée tout en préservant la **sécurité et l'intérêt du public**, encourager **l'innovation** et soutenir des initiatives de politiques plus générales. Tout en procédant à cet examen des règlements, il est crucial de **consulter les intervenants de l'industrie et les autres compétences** afin de i) mieux comprendre ces innovations et savoir où résident les défis et les possibilités qu'elles offrent ii) cibler les éléments et les objectifs communs et iii) s'appuyer sur l'expertise et l'expérience des autres.

**Les administrations municipales** : s'assurent que la croissance de la mobilité partagée serve le bien public et les objectifs généraux de transport.

**Les gouvernements provinciaux** : élaborent un cadre réglementaire provincial en matière de location de véhicules qui détermine les normes minimales tout en permettant des variations à l'échelon municipal.

### Action 2 : Analyser les effets d'une approche intégrée de la mobilité partagée

Alors que de récentes études ont fait l'éloge des bienfaits de la mobilité partagée, il peut être encore difficile pour les gouvernements de comprendre comment il est possible de mesurer et évaluer les retombées de la mobilité partagée des points de vue environnemental, économique et social. Le **partage de données** entre le gouvernement,

les sociétés de transport et les acteurs de l'industrie de la mobilité partagée permet de mieux comprendre et évaluer les relations entre les différents modes de transport. La **planification et la conception** s'en verront améliorées, tout comme la **mesure et l'évaluation** des perspectives collectives qu'offrent les réseaux intégrés de mobilité des points de vue social, environnemental et économique.

**Les administrations municipales** : assurent la collaboration entre les organismes publics et les fournisseurs de services de mobilité partagée.

**Les gouvernements provinciaux et fédéral** : établissent des normes ouvertes pour les données en matière de transport et exigent le partage de données.

**Le gouvernement fédéral** : soutient les activités de recherche sur les effets de la mobilité partagée.

### Action 3 : Coordonner les efforts de tous les intervenants concernés

Les enjeux liés à la mobilité relèvent de ministères de tous les ordres de gouvernement, d'organismes de réglementation, des sociétés de transport, de l'industrie et d'organismes sans but lucratif. La consultation et la communication entre tous les acteurs concernés faciliteront l'adoption d'une approche globale qui tienne compte de la mobilité sous tous ses angles. Le **gouvernement fédéral** pourrait jouer un rôle clé en colligeant des informations afin de créer un modèle de référence ou une « boîte à outils » pouvant être utilisée ou adaptée par les organismes de réglementation. Ce modèle de référence promouvrait les règlements et politiques intégrés, ciblerait les pratiques exemplaires ainsi que le financement disponible et faciliterait le **partage du savoir**. Une telle approche entraînera une harmonisation et une coordination des ressources, stimulera le partage de renseignements et de connaissances et maximisera l'utilisation de technologies innovatrices pour accroître l'accès à la mobilité partagée pour le plus grand bénéfice de tous.

## Qu'est-ce qui nous attend ?

Alors que des questions persistent sur la meilleure façon d'aborder la réglementation relative à la mobilité partagée, une chose est sûre : notre système de transport est sur le point de connaître un bouleversement majeur. **À quoi ressemblera notre réseau futur de mobilité ?** Les personnes interrogées ont fourni un aperçu de leur vision de l'avenir en ce qui concerne la mobilité partagée. Au cours de la prochaine décennie, les participants à l'étude prévoient que de nouveaux modèles d'affaires, tels que le micro-transit, continueront de voir le jour ; l'autopartage, les services commerciaux de covoiturage et de taxi vont converger ; le soutien au transport actif, comme le vélopartage, continuera de croître ; le transport motorisé

connaîtra une transition au profit de l'électrification et de l'automatisation, et davantage de gens ne posséderont pas de véhicule, ce qui diminuera les besoins d'espaces de stationnement dans les zones à forte densité urbaine.

Chacune de ces évolutions des tendances peut influencer considérablement la planification urbaine et notre façon de nous déplacer dans nos villes. L'automatisation viendra fort probablement modifier le paysage de la mobilité en plus de poser de nouveaux défis en matière de réglementation. Les responsables de politiques devraient entreprendre dès maintenant une réflexion sur la façon dont la mobilité partagée peut compléter les véhicules autonomes afin d'éviter d'éventuels effets secondaires (ou effets de rebond) liés à l'utilisation de cette technologie. Puisque l'autonomie permettra aux chauffeurs de porter leur attention ailleurs que sur la route, la demande de mobilité pourrait augmenter, et, corollairement, la congestion ainsi que les kilomètres parcourus par les usagers aussi. Les organismes de réglementation de partout auraient tout intérêt à adopter une approche proactive en ce qui concerne ces prédictions qui sont encore à un stade précoce de leur évolution.

# ANNEXE A : GUIDE D'ENTREVUE

## Guide d'entrevue pour les acteurs de l'industrie

Les acteurs suivant ont été sondés : Car2Go, Communauto, ZipCar, Uber et Téo Taxi

### Partie A : Tendances historiques et opérations actuelles

1. Quand votre compagnie a-t-elle vu le jour ?
2. Combien de membres avez-vous ? De combien de véhicules dispose votre flotte? (Communauto et Automobile)
3. Quel est votre modèle d'affaires actuel ?
4. Quel est votre modèle d'opération (en boucle vs en libre-service)?
5. Quels changements avez-vous observés depuis le début de l'implantation de Communauto au Canada ? (Compétition avec les autres acteurs, avec Uber, avec les compagnies de location d'auto, croissance du service et du nombre de membres...)
  - a. Comment Communauto s'intègre-t-elle avec les autres modes de transport, tels que le covoiturage, Uber, les autres modes de transport ?
  - b. Comment l'autopartage et le covoiturage au sens large ont-ils modifié l'industrie du taxi, ou la façon dont ils opèrent aujourd'hui ?

### Partie B : Barrières règlementaires

1. Quelles sont les lois et réglementations (municipales, provinciales, fédérales) qui encadrent l'industrie de l'autopartage au Canada (ou dans vos futurs marchés potentiels)?
  - a. Comment affectent-elles (positivement ou négativement) vos opérations ?
2. Y a-t-il suffisamment de stationnement dédié à l'autopartage dans les zones desservies? (ex. zones réservées avec marquage au sol, stationnement sur rue et hors rue, stationnement avec bornes, mais offert gratuitement aux abonnés de l'autopartage, réduction dans les stationnements municipaux...)
3. Y a-t-il des frais municipaux qui sont présentement transférés aux membres, et qui pourraient être réduits pour limiter la barrière du coût?
4. Est-ce que les villes dans lesquelles vous opérez offrent des incitatifs pour que des places de stationnements dédiées soient incluses lors des nouveaux développement (rés, comm)?
5. Rencontrez-vous d'autres barrières règlementaires?
6. Qu'en est-il de la nouvelle réglementation à Montréal sur les véhicules en libre-service électriques?

7. Comment les réglementations/politiques publiques peuvent-elles encourager la population à réduire l'utilisation de leur véhicule et à privilégier l'autopartage?

### Partie C : Projets d'expansion

1. Pouvez-vous partager avec nous vos futurs projets d'expansion? (Vos réponses ne seront pas partagées avec d'autres joueurs de l'industrie et l'information recueillie sera présentée de manière agrégée dans notre rapport final).
2. Quelles sont les barrières réglementaires qui selon vous pourraient freiner vos futurs projets d'expansion ?
  - a. Qu'est-ce qui aiderait à les lever ?
3. Comment les réglementations, lois et politiques publiques peuvent-elles encourager davantage de personnes à se départir de leur véhicule personnel tout en conservant un niveau de mobilité suffisant ?
 

En considérant notamment la proximité des lieux de vie et de travail, les facteurs extérieurs tels que la qualité des services de transport public, le prix du carburant, les taxes et péages routiers, l'évolution des perceptions des usagers, etc.

  - a. Avez-vous établi des partenariats avec la Ville/les promoteurs immobiliers/les services de transport en commun/les entreprises/les universités, afin d'élargir l'offre de transport durable ? (En proposant par ex. des incitatifs et récompenses à l'utilisation de modes de transport durables, en utilisant des campagnes marketing, en intégrant les différents modes de transport ensemble et en offrant des rabais à leur utilisation commune, en travaillant au niveau du stationnement)

## Guide d'entrevue pour les municipalités

Les municipalités sondées : Montréal, Toronto, et Vancouver

### Partie A : Barrières réglementaires à l'autopartage

8. Quelles compagnies d'autopartage opèrent sur le territoire de Montréal ?
9. Quelles sont les lois et réglementations (municipales, provinciales, fédérales) qui encadrent l'autopartage dans votre municipalité ?
10. Y a-t-il suffisamment de stationnement dédié à l'autopartage (par ex. zones de stationnement réservées avec marquage au sol, stationnement sur rue et hors rue, stationnement avec parcomètre gratuit, rabais dans les stationnements municipaux, etc.)?
11. La Ville de Montréal offre-t-elle des incitatifs ou accorde-t-elle des exemptions aux promoteurs pour diminuer le nombre de places de stationnement et intégrer l'autopartage dans les nouveaux développements (résidentiel ou commercial) (plan local d'urbanisme, zonage...) ?

12. Y a-t-il d'autres barrières présentes dans l'environnement réglementaire qui limitent le développement de l'autopartage (par ex. déneigement, limites imposées sur la taille de la flotte, frais municipaux) ?
13. Comment les réglementations, lois et politiques publiques peuvent-elles encourager davantage de personnes à se départir de leur véhicule personnel tout en conservant un niveau de mobilité suffisant ?  
En considérant notamment les questions d'urbanisme municipal, la proximité des lieux de vie et de travail, les facteurs extérieurs tels que la qualité des services de transport public, le prix du carburant, les taxes et péages routiers, l'évolution des perceptions des usagers, etc.

#### Partie B : Barrières au covoiturage commercial/VTC – Voiture de Tourisme avec Chauffeurs (de type Uber)

14. Le gouvernement du Québec a publié un projet de loi en mai, qui soumettrait les chauffeurs d'Uber au même régime que les taxis, les obligeant à acheter ou louer des permis de taxis, à payer des taxes pour chaque trajet effectué, etc.
  - a. Quel est l'impact sur la Ville de Montréal ?
  - b. La Ville de Montréal pourrait-elle adopter une réglementation différente ?

#### Partie C : Taxis

15. Y a-t-il des limites sur le nombre de taxis qui opèrent sur le territoire de la Ville de Montréal ?
  - a. Si oui, quel est l'objectif de ces limites ?
  - b. La restriction du nombre de taxis conduit-elle à des prix élevés et une moindre qualité des services, incluant de plus longs temps d'attente (notamment lors des périodes de forte demande), un service moins agréable, des voitures mal entretenues ?

#### Partie D : Barrières réglementaires au covoiturage

16. Y a-t-il des règlements municipaux ou provinciaux qui encadrent le covoiturage ?
17. Existe-t-il des barrières réglementaires ou un manque de politiques publiques qui encouragent la population à utiliser le covoiturage ?
  - a. Que fait la Ville de Montréal pour inciter ses habitants à covoiturer ?

#### Partie E : Expansion des services d'autopartage et de covoiturage

1. Quelles sont les trois principales barrières réglementaires qui pourraient freiner l'expansion des services de mobilité partagée dans le futur ?
  - a. Comment les réglementations municipales peuvent-elles aider à lever ces barrières ?

2. Quel type d'information la Ville recueille-t-elle sur l'industrie de l'autopartage, du covoiturage et des taxis ? Pouvez-vous partager cette information ? Par ex. nombre d'utilisateurs, nombre de véhicules en service, etc.
3. Avez-vous établi des partenariats avec les entreprises d'autopartage, les promoteurs immobiliers, les services de transport en commun, les entreprises privées, les universités afin d'élargir l'offre de transport durable ? (En proposant par ex. des incitatifs et récompenses à l'utilisation de modes de transport durables, en utilisant des campagnes marketing, en intégrant les différents modes de transport ensemble et en offrant des rabais à leur utilisation commune, en travaillant au niveau du stationnement)
4. Y a-t-il d'autres tendances émergentes dans le secteur de la mobilité à laquelle la Ville porte attention ? Par ex. nouveaux joueurs prêts à entrer sur le marché, nouvelles options de mobilité visant à compléter l'offre actuelle, d'autres tendances qui pourraient complètement transformer le portrait du marché actuel, etc.

## ANNEXE B : AUTRES OPTIONS DE MOBILITÉ PARTAGÉE

Il est reconnu que la mobilité partagée comprend d'autres modes de transport tels que le vélopartage, l'autopartage entre personnes, le transport en commun et le micro-transit. Ces modes de transport font partie intégrante du réseau de mobilité partagée et des discussions, mais les barrières réglementaires propres à ces modes de transport n'ont pas été examinées dans le cadre de la présente étude compte tenu de contraintes de temps et de budget. En outre, les options telles que le micro-transit sont encore au stade embryonnaire et ne sont pas offertes dans les villes à l'étude. Une description de chacune de ces options est fournie ci-après.

### Le vélopartage

Le vélopartage consiste à mettre à la disposition d'usagers des vélos qui peuvent être utilisés de façon ponctuelle ou régulière, moyennant un abonnement pour cette dernière option. Les usagers prennent possession des vélos dans l'un des lieux où se trouvent les bornes de paiement, déterminent la durée prévue de leur utilisation et retournent ensuite le vélo dans n'importe quelle autre borne de paiement de la ville. Les villes de Montréal, Toronto et Vancouver ont toutes en place des programmes de vélopartage, mais c'est à Montréal que l'on retrouve le plus grand système de vélopartage au Canada.

### L'autopartage entre personnes

Il s'agit d'une autre variante du partage entre personnes selon laquelle un propriétaire de véhicule rend sa voiture personnelle accessible à d'autres personnes qui peuvent la louer pour de courtes périodes. Ce modèle s'éloigne de la forme la plus connue d'autopartage, qui implique une flotte de véhicules détenue et gérée de façon centralisée. Une société de courtage offre le service à l'aide d'une application mobile qui sert à jumeler un propriétaire et un client. Actuellement, la compagnie Turo, qui est la seule à offrir ce service au Canada, exerce ses activités à Toronto et à Montréal.

### Le transport en commun

Le transport en commun est un service de transport de passagers que le grand public peut utiliser selon des horaires et des points d'embarquement et de débarquement prédéterminés. Le transport en commun comprend le transport en commun rapide, le train léger, l'autobus et le transbordeur.

### Le micro-transit

Le micro-transit est le nouveau venu dans la sphère de la mobilité partagée qui réinvente le transport en commun. Le micro-transit est défini comme un système de transport privé. Il propose des services semblables aux organismes publics de transport en commun, mais n'est pas soumis aux mêmes contraintes réglementaires, et il offre des services adaptés à l'évolution des comportements en matière de déplacements. Il propose généralement des itinéraires ou des horaires flexibles, et même les deux. Parmi les fournisseurs actuels de services de micro-transit on retrouve les compagnies Chariot à San Francisco et Via à Chicago, New York et Washington.

## ANNEXE C : RÉFÉRENCES

CAR2GO. Commercial Fact Sheet, juillet 2016.

VILLE DE VANCOUVER. Street and Traffic By-Law no. 2849, 3 mai 2016.

VILLE DE TORONTO. Private Transportation Company (PTC) Drivers Fact Sheet.

VILLE DE TORONTO. Private Transportation Companies (PTC) Fact Sheet.

VILLE DE TORONTO. Taxicab Drivers Fact Sheet.

VILLE DE TORONTO. Bylaw Bill no. 571.

COMMUNAUTO. Mémoire de Communauto, Consultation Publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles, VertMTL, 2016.

COMMUNAUTO. Projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal, Mémoire de Communauto, 2016.

COMMUNAUTO. Mémoire sur la Stratégie gouvernementale de développement durable, 2015.

SHAHEEN et MARTIN. The Impact of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities, 2016.

SHAHEEN et COHEN. Innovative Mobility Carsharing Outlook, Carsharing Market Overview, Analysis and Trends, hiver 2016.

SHAHEEN et coll. Shared Mobility, A Sustainability & Technologies Workshop, Definitions, Industry Developments and Early Understanding, 2015.

SHAHEEN. Trends and Trajectory of Shared Mobility. APO20 Strategy Day, 2013.

SHARED-USE MOBILITY CENTER. Shared Mobility and the Transformation of Public Transit, March 2016, 2016.

THE METRO VANCOUVER. Car Share Study, Summary Booklet, 2014.

UBER. Uber Local City Impact in Toronto (feuillet d'information), 2016.