



**Le transport rémunéré de
personnes au service de la
mobilité durable**

Mémoire déposé par Équiterre

à la Commission sur le Transport et l'environnement
dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré
de personnes par automobile

Mai 2019

SOMMAIRE

Équiterre est heureuse de contribuer à la réflexion entourant la modernisation de l'approche réglementaire qui encadre le transport rémunéré de personnes par automobile. Nous souhaitons, par ce mémoire, mettre notre expérience en matière de transport au service du virage proposé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Selon Équiterre, la modernisation du cadre réglementaire est significative dans la poursuite des efforts pour l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable du Québec (PMDQ). Moyennant quelques modifications proposées dans ce mémoire, Équiterre pense que le projet de loi permettrait au transport rémunéré de personnes de jouer un rôle important dans la mobilité durable.

Dans ce mémoire déposé à la Commission sur le Transport et l'environnement, Équiterre souligne quelques impacts potentiels du déploiement de ce type de mobilité sur la congestion, les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des transports collectifs et actifs. Afin d'assurer la cohérence du projet de la loi 17 avec la Politique de mobilité durable du Québec ainsi que les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre, nous sommes d'avis que ces objectifs doivent être clairement ajoutés au projet de loi.

Nous soulignons également que plusieurs recherches relèvent des impacts négatifs du déploiement massif de ces mobilités sur la congestion. Afin d'éviter ces impacts, nous pensons que le projet de loi doit aller plus loin pour optimiser l'utilisation des véhicules des services de transport rémunéré de personnes et pour inciter davantage le covoiturage. Équiterre émet aussi des recommandations afin que le Québec soit mieux outillé pour analyser les impacts potentiels de l'arrivée massive de ces nouvelles mobilités. Nous mettons de l'avant l'importance des données accumulées par les opérateurs de services de transport rémunéré de personnes et nous recommandons que le projet de loi exige des opérateurs la transmission de leurs données opérationnelles anonymisées au ministère à des fins de planification du territoire, planification des transports et de recherches. Dans le contexte où la mobilité converge vers l'autonomisation, ces données sont cruciales dans la compréhension de la mobilité des personnes et nécessaire pour rectifier le tir si des impacts négatifs s'avèrent.

TABLE DES MATIÈRES

DESCRIPTION DE L'ORGANISME	4
INTRODUCTION.....	5
1. CLARIFICATION TERMINOLOGIQUE	6
2. COCKTAIL TRANSPORT: RÔLE DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES.....	6
3. IMPACTS POTENTIELS: L'EXPÉRIENCE AMÉRICAINE	8
4. L'OPTIMISATION DE L'UTILISATION DES VÉHICULES POUR DIMINUER LA PART DES DÉPLACEMENTS EN AUTO-SOLO ET LA CONGESTION	9
5. L'IMPORTANCE DES DONNÉES POUR MIEUX COMPRENDRE ET PLANIFIER LA MOBILITÉ	10
6. OPTIMISATION DE L'OFFRE: LE RÔLE DES AUTORITÉS MUNICIPALES	12
7. LE COVOITURAGE COMME ÉLÉMENT CLÉ DU COCKTAIL TRANSPORT	13
8. DES MESURES COMPLÉMENTAIRES POUR CONTRER LA CONGESTION ET RÉDUIRE LES GES DU TRANSPORT DES PERSONNES	14
CONCLUSION.....	15
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	16
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	17

DESCRIPTION DE L'ORGANISME

Depuis plus de 25 ans, 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. Il vise à contribuer 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. L'organisme intervient dans les domaines de l'agriculture biologique et locale, des transports, du bâtiment durable, de la consommation responsable et des changements climatiques.

S'appuyant sur une équipe de 53 employés motivés dans ses bureaux à Montréal, Québec et Ottawa, Équiterre propose des solutions concrètes par la voie de ses projets d'accompagnement, de sensibilisation, de mobilisation et de recherche. L'organisation intervient également sur la scène publique et auprès des décideurs pour que les lois, règlements, politiques ou pratiques favorisent une société juste et durable.

Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent au Québec et l'un des plus respectés au Canada avec 22 600 membres, plus de 1 million de visiteurs uniques sur son site Internet, 130 000 sympathisants, plus de 1600 parutions médiatiques et plus de 125 000 fans sur les réseaux sociaux.

Parmi ses réalisations d'envergure, notons :

- Promotion du [Cocktail transport](#) depuis 2003. Des centaines de milliers de québécois sensibilisés à ce mode de transport alternative à l'utilisation solo de la voiture;
- Mise en place de la campagne de sensibilisation [Rendez-vous branchés](#) faisant la promotion de l'électrification des transports à travers le Québec;
- Publications de plusieurs rapports et mémoires sur de nombreux sujets incluant : les habitudes de consommation, l'aménagement du territoire, le transport, l'agriculture, la fiscalité, les changements climatiques et l'énergie. Pour une liste complète des publications d'Équiterre : www.equiterre.org/publications;
- Coordination du plus grand réseau d'agriculture soutenue par la communauté au monde avec plus de 113 fermes fournissant des aliments frais, biologiques et locaux à plus de 57 000 personnes via 550 points de chute partout au Québec;
- Direction du projet de la Maison du développement durable, un bâtiment de démonstration de 60 000 pieds carrés certifié LEED Platine pour les nouvelles constructions (premier au Québec). C'est maintenant une entreprise sociale financièrement indépendante et un pôle de rencontres, d'éducation, de réflexions et d'innovations sur le développement durable;
- Mobilisation de 1 000 000 employés en entreprises par la conception et le déploiement du Défi climat;
- Contribution à l'adoption, au Québec, des objectifs de réduction des gaz à effet de serre les plus ambitieux en Amérique du Nord, de la norme Véhicules zéro émission (VZE) et à l'annonce de la révision de la *Loi sur les pesticides*;
- Sensibilisation des citoyens et des décideurs québécois sur les enjeux des changements climatiques. Équiterre a été choisi par les Nations Unies pour être le secrétariat des ONG pendant la conférence sur le climat à Montréal en 2005;
- Lauréat de plusieurs prix pour la reconnaissance de ses projets ou de ses leaders.

Pour un aperçu plus détaillé de l'organisme, voir les rapports annuels, dont celui de 2018, [disponible en ligne](#).

INTRODUCTION

La récente publication de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec nous rappelait qu'il était urgent de diminuer les émissions de GES du secteur des transports. En effet, c'est le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec en 2016 en générant 33,8 Mt éq. CO₂ soit 43,0 % des émissions totales¹. Entre 1990 et 2016, le transport routier a vu ses émissions de GES augmenter de 52,3 %. Cette hausse est notamment attribuable à l'accroissement du nombre des véhicules légers, notamment des automobiles (15%), mais surtout des camions légers (234 %) depuis 1990.

Cette augmentation fulgurante du nombre de véhicules sur les routes a eu pour effet de faire exploser les coûts de la congestion depuis les dernières années. Seulement pour la région métropolitaine, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) les évalue à 4,2 milliards de dollars pour l'année 2018². S'attaquer à la congestion permettrait donc de diminuer les coûts liés aux pertes de temps causées par les retards, réduire l'utilisation additionnelle des véhicules, réduire à la consommation additionnelle de carburant et réduire les émissions de polluants atmosphériques, notamment des gaz à effet de serre (GES).

L'arrivée d'entreprises telles que Uber et Lyft a chamboulé l'industrie du taxi partout dans le monde. Le déploiement des nouvelles technologies développées par celles-ci a complexifié le paysage de la mobilité et a soulevé plusieurs enjeux entourant l'industrie du taxi qui ne s'est pas adaptée assez rapidement à ces avancées technologiques. Ces changements rapides requièrent aux différentes instances gouvernementales de revoir leur cadre réglementaire pour inclure efficacement ces nouvelles mobilités dans le cocktail transport.

Dans ce mémoire, Équiterre souligne l'importance de ce projet de loi sur la mobilité durable, l'aménagement du territoire, la réduction de la congestion et la réduction des émissions de GES. En se basant sur les expériences d'autres grandes villes, Équiterre met de l'avant des mesures qui devraient être mis en oeuvre afin de mieux comprendre les effets de l'assouplissement réglementaire et d'éviter les impacts négatifs qui pourraient en résulter.

¹ Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990, Source: [Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques](#)

² Les coûts de la congestion ont doublé en dix ans et ont atteint 4,2 milliards pour 2018, Source: [Communauté Métropolitaine de Montréal](#)

1. CLARIFICATION TERMINOLOGIQUE

Afin d'éviter les confusions, nous proposons dans le présent document d'utiliser les appellations suivantes pour distinguer le « taxi traditionnel » des autres services de transport rémunéré de personnes, que nous nommons « taxi banalisé », ainsi que du « covoiturage ». Nous recommandons également de réserver le terme « covoiturage » seulement lorsque la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle le chauffeur se déplace, même lorsqu'il s'agit d'un trajet de plus de 100 km.

À cet effet, nous pensons que le covoiturage longue distance devrait être inclus à juste titre dans le projet de loi, et pas seulement en exception à l'article 150. Le Québec est un pionnier en la matière. Ces services cohabitent harmonieusement avec les autres modes et font partie du cocktail transport de nombreuses personnes depuis plusieurs années. Nous recommandons globalement de définir d'entrée de jeu ces termes dans le projet de loi.

RECOMMANDATION 1

Définir clairement les différentes catégories de transport rémunéré de personnes et distinguer le covoiturage qu'il soit de courte ou longue distance en spécifiant que la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle le chauffeur se déplace.

2. COCKTAIL TRANSPORT: RÔLE DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

Équiterre travaille depuis plusieurs années à la promotion du cocktail transport. Né dans les années 90 dans le cadre d'une réflexion visant à favoriser l'usage du taxi, au ministère des Transports du Québec, ce terme a par la suite été popularisé par Vélo Québec et Équiterre.

Le cocktail transport est un mélange intelligent de moyens de transport pour que chacun puisse effectuer ses déplacements sans recourir uniquement à la voiture solo, mais aussi aux modes de transports actifs et collectifs, au taxi, à la location ou au partage de voitures, au covoiturage, etc. En combinant ces moyens de transport, il est possible de se déplacer efficacement sans posséder de voiture ou, si le lieu de résidence ne le permet pas, de réduire l'utilisation de son véhicule afin de préserver l'environnement, de réaliser des économies et d'améliorer sa qualité de vie et la santé publique. Ce concept ne vise pas l'abandon de la voiture, mais plutôt une utilisation plus équilibrée de celle-ci grâce à des moyens complémentaires.

Dans le cadre des consultations entourant la Politique de Mobilité Durable du Québec, Équiterre et Vivre en ville (2017) soulignaient dans leur mémoire que *“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”*.

Équiterre est d'avis que la mobilité partagée, incluant le transport rémunéré de personnes, fait partie intégrante de la solution pour tendre vers une mobilité plus durable qui permettrait de diminuer la congestion et les émissions de GES du transport des personnes (Équiterre, 2017). La mobilité partagée peut notamment participer à retarder l'achat d'une voiture et ultimement éviter que d'autres choix reliés à un mode de vie centré sur l'auto, sans réelle prise en compte du coût marginal d'utilisation, soient réalisés.

Dans la forme actuelle du projet de loi, les objectifs de réduction de la congestion et de réduction des GES ne sont pas explicites. En effet, tel que stipulé à l'article 1, *“le projet de loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective d'équité. Il vise également à favoriser l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité”*.

Pour assurer la cohérence de ce projet de loi avec la Politique de mobilité durable, le plan de décongestion de la région métropolitaine et nos objectifs nationaux de réduction des émissions de GES, Équiterre est d'avis que les objectifs de lutte à la congestion et de réduction des GES doivent être intégrés à même les objets du projet de loi et des règlements qui seront élaborés dans sa mise en œuvre.

RECOMMANDATION 2

Inscrire dans les objets du projet de loi la réduction de la congestion et des émissions de polluants atmosphériques, notamment des gaz à effet de serre

3. IMPACTS POTENTIELS: L'EXPÉRIENCE AMÉRICAINE

À travers le monde, l'arrivée massive des nouvelles mobilités et technologies a poussé les autorités à revoir de fond en comble leur cadre réglementaire pour permettre l'entrée d'autres entreprises, telles que Uber et Lyft, dans l'écosystème du transport rémunéré de personnes. Bien que ce cadre assurait un certain contrôle pour l'industrie du taxi traditionnel, il ne permettait pas, ou du moins n'encourageait pas, l'innovation en matière de transport rémunéré de personnes. Les autorités en la matière se sont activées pour rattraper le retard et la révision de ces cadres réglementaires désuets s'est imposée.

Le Québec n'est donc pas le premier à emboîter le pas d'une révision réglementaire du transport rémunéré de personnes. Cela a un double avantage. Nous pouvons constater les impacts de la multiplication de ces services dans les juridictions qui ont entamé ce virage avant nous, et ainsi, mieux articuler notre nouveau cadre réglementaire pour qu'il s'inscrive en cohérence avec nos objectifs nationaux de réduction de gaz à effet de serre (GES) et de mobilité durable.

Concernant les impacts du déploiement de ces services sur la mobilité, les recherches se penchant sur le sujet sont presque unanimes: les impacts sont réels, mais les études sur leur nature et leur ampleur en sont encore à leurs balbutiements. Les effets sur les véhicules-kilomètres et la congestion (Henaou et Marshall, 2018), sur les émissions de GES (Rodier et Michaels, 2019), sur les parts modales de transports collectifs et actifs (Gehrke *et al.* 2019) et sur la demande en stationnement (Henaou et Marshall, 2019) sont autant de sujets actuellement sous la loupe de chercheurs partout à travers le monde.

Certaines d'entre-elles ont mis en évidence que l'arrivée massive des entreprises des taxis banalisés dans plusieurs grandes villes américaines aurait entraîné une augmentation de la congestion, une augmentation des véhicules-kilomètres³ et des diminutions des parts modales des transports collectifs et actifs (Castiglione *et al.*, 2018; Erhardt *et al.*, 2019; Gehrke *et al.* 2019; MAPC, 2018; Rodier et Michaels, 2019; Rodier, 2018; Schaller, 2018).

Autre constat relevé est que la croissance des taxis banalisés se serait principalement produite aux dépens des transports collectifs et des transports actifs (Clewlow et Mishra, 2017; Manville et al., 2018; MAPC, 2018; Schaller Consulting, 2018). Ces résultats ont généralement été obtenus à partir de sondage dans lequel les usagers des taxis banalisés étaient interrogés sur le mode de transport qu'ils auraient autrement utilisé si ce service n'était pas disponible. Une d'entre elle démontre que 60% des usagers des taxis banalisés auraient emprunté les transports collectifs, utilisé un vélo ou marché, ou encore n'auraient pas effectué le déplacement si le service de taxis banalisés n'était pas disponible.

³ Unité de mesure qui permet d'évaluer le niveau de circulation routière et qui correspond à la somme annuelle connue ou estimée de la circulation quotidienne sur un territoire donné.

Ces résultats inquiètent les autorités et plusieurs chercheurs en transport. Toutefois, il est important de noter que les diminutions de parts modales ne s'expliquent pas seulement par le déploiement massif des taxis banalisés. Le prix du carburant, l'augmentation du taux de possession de voitures, le développement immobilier et économique et les changements dans la population sont des facteurs tout aussi importants. De plus, le manque de données est relevé dans la majorité de ces études. La partie 4 de ce document se penche d'ailleurs spécifiquement sur cet aspect.

Le déploiement des services de taxis banalisés constitue donc un phénomène d'une ampleur importante qui a le potentiel, selon les résultats de ces études, de détériorer la qualité de vie et la mobilité urbaine. Et bien qu'il soit clair que ces nouvelles mobilités gagnent en popularité, elles ne seront pas un substitut à un système de transport public robuste ni à des développements denses axés sur le transport actif. Elles ont par contre la possibilité de jouer un rôle complémentaire dans le cocktail transport. L'objectif est donc d'élaborer un cadre réglementaire qui permet à cette industrie de se déployer au service de la mobilité durable.

4. L'OPTIMISATION DE L'UTILISATION DES VÉHICULES POUR DIMINUER LA PART DES DÉPLACEMENTS EN AUTO-SOLO ET LA CONGESTION

Équiterre constate que le projet de loi déposé par le gouvernement permettra dorénavant aux opérateurs d'offrir aux clients de partager une course et le tarif pourra être ajusté en conséquence (article 59). Nous saluons cette avancée et nous pensons que c'est un élément fondamental du projet de loi.

Nous constatons également qu'il permettra dorénavant aux opérateurs de prendre des courses partout sur le territoire (article 64), évitant des trajets à vides tels qu'il était le cas avec les répartitions géographiques. Équiterre accueille favorablement cette mesure puisqu'elle maximisera l'utilisation des véhicules déjà présents sur les routes et réduira par le fait même les émissions de GES.

Toutefois, nous pensons que le projet de loi doit aller encore plus loin. En effet, les études à ce sujet sont claires: il faut maximiser l'utilisation des véhicules pour ne pas faire augmenter drastiquement le nombre de kilomètres parcourus. Équiterre pense qu'il est essentiel d'exiger aux opérateurs, dont les courses sont demandées par une application mobile, la proposition du partage de course aux usagers. Cette modification permettrait de généraliser et d'uniformiser cette pratique d'optimisation des véhicules et de diminuer les coûts de déplacement pour les usagers, des objectifs recherchés tant dans la PMDQ que dans le plan de décongestion de la grande région métropolitaine.

RECOMMANDATION 3

Rendre obligatoire l'option de partage de course à l'ensemble des opérateurs dont les courses sont demandées par application mobile.

Nous constatons aussi l'amendement au projet de loi⁴ à l'effet qu'une redevance temporaire de 0,90\$ sera appliquée. Dans le cas de courses partagées, nous pensons que cette redevance devrait être partagée entre les passagers.

RECOMMANDATION 4

Clarifier l'amendement au projet de loi concernant la redevance temporaire de 0,90\$, et l'appliquer par course et non par passager en cas de partage de course.

5. L'IMPORTANCE DES DONNÉES POUR MIEUX COMPRENDRE ET PLANIFIER LA MOBILITÉ

Bien que les constats des études énumérés précédemment sont inquiétants, nous ne pouvons pas affirmer avec certitude que les mêmes impacts se produiront dans les grands centres urbains du Québec. Plusieurs autres facteurs sont à considérer, notamment l'offre de transport collectif et la forme urbaine.

Ceci dit, dans le contexte actuel de lutte aux changements climatiques et de lutte à la congestion, il est de la responsabilité des autorités de pouvoir mesurer et analyser les impacts du déploiement de ces services sur la congestion, les kilomètres-véhicules parcourus, les émissions de GES et les parts modales des transports collectifs et actifs. Pour comprendre le phénomène, l'accès aux données est nécessaire.

Dans le mémoire déposé par Équiterre et Vivre en ville entourant la PMDQ, nous mentionnons d'ailleurs que *“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 du point de vue social, environnemental et économique. 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.”* Pour développer la mobilité de façon intégrée, nous devons donc cerner les besoins, mesurer leur évolution et comprendre les interactions entre l'aménagement et les différents modes de transport.

Heureusement, les opérateurs de taxis banalisés possèdent les données de parcours ventilées qui incluent notamment les lieux de départ et d'arrivée, la durée des courses, les coûts et le type de véhicule pour chaque trajet. Dans certaines juridictions, la transmission de ces données est une des conditions pour qu'elles puissent opérer sur leur territoire. Par exemple, les villes de New York et de Washington exigent

⁴Projet de loi no 17 - Le gouvernement du Québec annonce une aide financière équivalant au coût d'acquisition des permis de propriétaire de taxi, Source : <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?aiguillage=diffuseurs&listeDiff=60&idArticle=2704159784>

la transmission d'informations détaillées sur les courses réalisées⁵⁶. Au Canada, dans le cadre d'un projet-pilote, la municipalité de Innisfil (au nord de Toronto) subventionne partiellement les trajets et exige l'accès aux données opérationnelles d'Uber (Schaller, 2018).

Ces informations seront essentielles pour évaluer correctement le volume de trafic dont elles sont responsables et pour déterminer si ce mode agit davantage comme complément ou substitut au transport collectif et actif (Young et Farber 2019). Par exemple, il serait possible de détecter tous les trajets qui commencent ou se terminent aux stations de transport en commun et ainsi mesurer la proportion des courses qui agissent réellement comme complément au transport collectif, notamment pour combler le premier et dernier kilomètre.

Avec les données sur le lieu et la durée des trajets, il serait possible de calculer si ces trajets auraient pu être remplacés par des transports collectifs et mieux cerner les besoins pour l'ajout de service. Plusieurs programmes pourraient être développés à partir de ces données. Par exemple, dans le cas où la course aurait pu être facilement effectuée en transport collectif, une redevance additionnelle pourrait être appliquée. Dans le cas où la course aurait été effectuée en mode partagée, il pourrait y avoir un rabais sur la redevance.

Les données sur les temps d'attente permettraient de mesurer le degré de congestion effectivement causé par la conduite à vide, qui correspond aux kilomètres nécessaires pour se rendre au lieu de prise en charge du passager. Tandis que les informations sur le type de véhicule utilisé pour la course permettraient d'évaluer les émissions de GES.

L'utilité de ces données est vaste et elles sont d'autant plus importantes lorsque l'on constate l'arrivée imminente des technologies de mobilité autonome. Leur accès est, selon Équiterre, d'une grande importance et devrait être prévu dès l'entrée en vigueur de la loi. Cette recommandation figure d'ailleurs dans la majorité des recherches réalisées sur le sujet.

Équiterre est d'avis que les articles 80 à 82 du projet de loi doivent aller plus loin et exiger, à même la loi et/ou par voie réglementaire, une liste plus exhaustive de données anonymisées devant être transmises au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Équiterre recommande que les données anonymisées de l'ensemble des opérateurs soient agrégées et qu'elles soient rendues disponibles aux autorités concernées à des fins de planification du territoire, de planification des transports et de recherches⁷.

Parmi les données qui devraient être exigées, notons:

⁵New York City goes after Uber and Lyft, Source: [Wired](#)

⁶D.C. Council's vote to increase ride-hailing tax will probably mean higher Uber and Lyft fares — to support Metro, Source: [Washington Post](#)

⁷ Afin d'assurer la protection de la vie privée reliées à ces données, des villes comme Chicago ont développé une méthodologie qui pourrait être utilisée. Source: [City of Chicago](#)

- Origines et destinations des courses
- Dates et heures des courses
- Durées des trajets
- Temps d'attente (entre les courses)
- Nombre de course
- Nombre de passagers par course
- Proportion des demandes de course partagée par rapport à celle réalisée
- Pourcentage des courses qui débutent ou se terminent à une station de transport collectif
- Informations sur le véhicule utilisé par course (modèle et année de modèle)

RECOMMANDATION 5

Exiger aux opérateurs la transmission d'un ensemble de données opérationnelles anonymisées au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

RECOMMANDATION 6

Établir rapidement par voie réglementaire la liste des informations requises, leur mode de transmission et un échéancier strict de leur transmission.

RECOMMANDATION 7

Rendre disponibles en mode donnée ouverte les données opérationnelles anonymisées et agrégées de l'ensemble des opérateurs de taxis banalisés à des fins de planification du territoire, planification des transports et de recherches.

6. OPTIMISATION DE L'OFFRE: LE RÔLE DES AUTORITÉS MUNICIPALES

À l'origine instaurés pour gérer l'offre afin de limiter la congestion et augmenter les salaires des chauffeurs, les quotas de permis et licences ont par contre eu comme effet de scléroser et retarder l'innovation de cette industrie. L'abolition des quotas pour le transport rémunéré de personnes se répand dans plusieurs juridictions.

Les impacts étudiés dans les juridictions ayant aboli ces quotas nous indiquent que l'on doit faire preuve de vigilance. Conscient que l'assouplissement réglementaire n'aura certainement pas des impacts similaires pour les grands centres urbains que pour les municipalités en région, nous pensons que le gouvernement doit donner aux autorités locales et régionales la capacité de mettre en place des méthodes d'optimisation de la mobilité. Notons par exemple, les approches de taxation dynamique dans laquelle une taxe serait appliquée pour les courses effectuées dans les zones congestionnées et/ou bien

desservies par d'autres moyens de transport plus durables et un allègement (taxe faible ou nulle) pour les zones mal desservies ou qui favoriseraient le rabattement vers les transports collectifs⁸.

Plusieurs moyens pour optimiser l'offre sans avoir recours aux quotas existent, il faut simplement s'assurer que les autorités municipales aient le pouvoir de les mettre en œuvre.

RECOMMANDATION 8

Prévoir la délégation de certains pouvoirs aux municipalités et aux MRC, et spécialement à la ville de Montréal, en ce qui concerne l'optimisation de l'offre.

7. LE COVOITURAGE COMME ÉLÉMENT CLÉ DU COCKTAIL TRANSPORT

Le covoiturage⁹ entre particuliers représente selon nous une opportunité inégalée d'optimiser l'utilisation des véhicules particuliers, réduire la congestion, diminuer les GES, diminuer les véhicules-kilomètres et les coûts de transport pour les usagers (Shaheen *et al.*, 2018). Rappelons que dans la grande région de Montréal, 65 % des déplacements (sur les 2,5 millions de déplacements en heure de pointe) se font voiture et on estime qu'il y a plus de 14 millions de sièges libres dans les voitures qui circulent chaque jour¹⁰.

Or, jusqu'à maintenant, les incitatifs en place n'ont pas suffi à créer un réel engouement pour le covoiturage. Entre 2001 et 2016, on constate même une diminution de la part modale de cette catégorie de transport dans la grande région métropolitaine¹¹. À cet effet, nous pensons que des mesures incitatives, complémentaires au projet de loi, sont nécessaires pour inciter au covoiturage. Par exemple, en France, des collectivités subventionnent les conducteurs assurant quotidiennement du covoiturage pour les trajets domicile-travail¹². Aux États-Unis, des déductions d'impôts de l'ordre de 260\$US par mois sont accordées aux covoitureurs.

Pour cela, les plateformes des services de covoiturage peuvent aisément fournir de l'information qui pourrait être combinée au développement des voies réservées. Il serait également possible pour les autorités de développer une offre préférentielle pour les véhicules offrant du covoiturage, par exemple des tarifications préférentielles pour le stationnement en fonction du nombre de personnes transporté, du stationnements dédiés, etc.

⁸ Exemple de Sao Paolo au Brésil, Source: [Citylab](#)

⁹ Dans le cas du covoiturage, le chauffeur choisit la destination et les passagers se joignent à lui. Le potentiel du covoiturage dans la lutte à la congestion est donc supérieur au transport rémunéré de personnes. Par exemple, dans le cas où un autosoliste se joint à un autre pour covoiturer, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus est divisé par deux car une seule automobile est sur la route pour effectuer sensiblement le même trajet.

¹⁰ Congestion routière: plus de 25 millions de sièges vides à combler, Source: [La Presse](#)

¹¹ Déplacements domicile-travail dans le Grand Montréal : faible progression du transport durable depuis 2001, Source: [CMM, 2018](#)

¹² Quatre villes subventionnent les trajets domicile-travail en covoiturage, Source: [BFMTV](#)

RECOMMANDATION 9

Mettre en œuvre, en parallèle au projet de loi sur le transport rémunéré de personnes, des mesures incitatives additionnelles au covoiturage et prévoir la collecte de données nécessaires à cet effet.

8. DES MESURES COMPLÉMENTAIRES POUR CONTRER LA CONGESTION ET RÉDUIRE LES GES DU TRANSPORT DES PERSONNES

Réagissant à la pression subie en raison de la multiplication des taxis banalisés, certaines villes ont mis en place des mesures jugées inacceptables il y a quelques années à peine, parce que trop impopulaires. C'est le cas notamment de Washington et de Chicago qui ont instauré des taxes sur les courses dont les revenus prélevés servent à améliorer les réseaux de transport public¹³¹⁴. Plus récemment, la ville de New York a mis en place des frais d'accès au secteur de Manhattan pour les taxis traditionnels et taxis banalisés, et vient d'annoncer l'instauration d'un péage urbain pour l'ensemble des véhicules dès 2021¹⁵. Les revenus prélevés permettront de réaliser les travaux de réparation et d'amélioration du réseau de transports collectifs. De plus, un quota de 100 000 permis de taxis banalisés a été instauré pour une durée d'un an, permettant à la ville de développer une approche globale de politiques publiques visant à diminuer la congestion. San Francisco envisage d'en faire autant¹⁶. La Californie a aussi légiféré pour réduire les GES des compagnies de taxis banalisés pour inciter l'adoption de véhicules zéro-émission¹⁷.

Constatant l'expérience des villes qui ont assoupli les règles de l'industrie du transport rémunéré de personnes, Équiterre est d'avis que parallèlement aux recommandations que nous proposons dans le mémoire, les autorités des différents paliers doivent dès maintenant élaborer et mettre en œuvre plusieurs mesures complémentaires pour contrer la congestion, réduire les émissions de GES du secteur des transports et limiter les impacts négatifs potentiels d'un assouplissement réglementaire.

Prioritairement, nous pensons que le gouvernement doit accroître les investissements en transports collectifs et multiplier les voies réservées à ces derniers pour rendre cette alternative toujours plus compétitive (en temps de déplacement et en coûts) par rapport aux autres modes. Tel que spécifié à la section 7, nous pensons que les incitatifs au covoiturage doivent se multiplier. Enfin, nous pensons également que l'accélération de l'électrification des transports doit également demeurer une priorité et les services de transport rémunéré de personnes devraient faire l'objet d'une attention particulière à cet effet¹⁸.

¹³ D.C. Council's vote to increase ride-hailing tax will probably mean higher Uber and Lyft fares — to support Metro, Source: [Washington Post](#)

¹⁴ Emanuel says Uber, Lyft fee hikes will pay for better CTA cameras, Source: [Chicago Tribune](#)

¹⁵ Confused About Congestion Pricing? Here's What We Know, Source: [New York Times](#)

¹⁶ New York City goes after Uber and Lyft, Source: [Wired](#)

¹⁷ SB-1014 California Clean Miles Standard and Incentive Program: zero-emission vehicles: [California Legislative Information](#)

¹⁸ When does electrifying shared mobility make economic sense? Source: [International Council on Clean Transportation](#)

RECOMMANDATION 10

Intensifier le déploiement de mesures favorisant la mobilité durable afin de contrer la congestion, réduire les émissions de GES du secteur des transports et contrer les impacts négatifs potentiels de l'assouplissement du cadre réglementaire.

CONCLUSION

Tout en présentant des avantages indubitables, les taxis banalisés et les technologies que ces entreprises développent créeront un électrochoc dans la mobilité des personnes au Québec. Elles doivent être gérées proactivement par les autorités publiques et doivent être déployées en cohérence avec les objectifs de la Politique de mobilité durable du Québec et avec les objectifs de réduction des GES.

La mobilité partagée, incluant le transport rémunéré de personnes, a le potentiel de grandement améliorer la qualité de vie et l'accessibilité au Québec. Toutefois, les expériences d'ailleurs démontrent que la mobilité durable ne sera atteinte qu'avec la mise en place d'un ensemble cohérent de politiques publiques structurantes. Pour cela, le Québec doit s'inspirer de l'expérience et des meilleures pratiques des juridictions qui ont expérimenté ce processus d'assouplissement réglementaire. À cet effet, les principales recommandations que nous amenons dans ce mémoire, soient d'intensifier les mesures qui optimisent l'utilisation des véhicules et d'accéder aux données opérationnelles anonymisées, sont unanimement partagées par les experts en transport. Équiterre est d'avis que le Québec a l'opportunité d'inclure dès maintenant ces exigences dans le projet de loi tout en assurant un cadre réglementaire qui permet à l'industrie de poursuivre leur innovation.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Définir clairement les différentes catégories de transport rémunéré de personnes et distinguer le covoiturage qu'il soit de courte ou longue distance en spécifiant que la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle le chauffeur se déplace.

RECOMMANDATION 2

Inscrire dans les objets du projet de loi la réduction de la congestion et des émissions de polluants atmosphériques, notamment des gaz à effet de serre.

RECOMMANDATION 3

Rendre obligatoire l'option de partage de course à l'ensemble des opérateurs dont les courses sont demandées par application mobile.

RECOMMANDATION 4

Clarifier l'amendement au projet de loi concernant la redevance temporaire de 0,90\$, et l'appliquer par course et non par passager en cas de partage de course.

RECOMMANDATION 5

Exiger aux opérateurs de taxis banalisés la transmission d'un ensemble de données opérationnelles anonymisées au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

RECOMMANDATION 6

Établir rapidement par voie réglementaire la liste des informations requises, leur mode de transmission et un échéancier strict de leur transmission.

RECOMMANDATION 7

Rendre disponibles en mode donnée ouverte les données opérationnelles anonymisées et agrégées de l'ensemble des opérateurs de taxis banalisés à des fins de planification du territoire, planification des transports et de recherches.

RECOMMANDATION 8

Prévoir la délégation de certains pouvoirs aux municipalités et aux MRC, et spécialement à la ville de Montréal, en ce qui concerne l'optimisation de l'offre.

RECOMMANDATION 9

Mettre en œuvre, en parallèle au projet de loi sur le transport rémunéré de personnes, des mesures incitatives additionnelles au covoiturage et prévoir la collecte de données nécessaires à cet effet.

RECOMMANDATION 10

Intensifier le déploiement de mesures favorisant la mobilité durable afin de contrer la congestion, réduire les émissions de GES du secteur des transports et contrer les impacts négatifs potentiels de l'assouplissement du cadre réglementaire.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

CASTIGLIONE, J. ROY, S., COOPER, D. SANA, B., CHEN, M et G. D. ERHARDT, 2018. The Effect of Transportation Network Companies (TNCs) on Congestion in San Francisco, URL:

<https://trid.trb.org/view/1573376>

CLEWLOW, R. , et MISHRA, G. 2017. Disruptive transportation: the adoption, utilization, and impacts of ride-hailing in the United States: Research Report – UCD-ITS-RR-17-07

ERHARDT, G. D., ROY, S., COOPER, D. SANA, B., CHEN, M. et J. CASTIGLIONE, 2019. Do transportation network companies decrease or increase congestion? URL :

<https://advances.sciencemag.org/content/5/5/eaau2670>

ÉQUITERRE, 2017. Mobilité partagée: Éliminer les barrières règlementaires dans les villes canadiennes, URL: https://equiterre.org/sites/fichiers/mobilite_partagee.pdf

ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE, 2017. Pour un Québec leader de la mobilité durable : L'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile, [Mémoire présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable](#)

GEHRKE, S. R., FELIX, A. et T. G. REARDON, 2019. Substitution of Ride-Hailing Services for More Sustainable Travel Options in the Greater Boston Region, Transportation Research Record, URL :

<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0361198118821903>

GRAEHLER, M. , MUCCI, A. et G. ERHARDT, 2019. Understanding the Recent Transit Ridership Decline in Major US Cities: Service Cuts or Emerging Modes?. Transportation Research Board Annual Meeting, At Washington, DC

HENAO W. et E. MARSHALL, 2018. The impact of ride-hailing on vehicle miles traveled, Transportation, 1-12, URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-018-9923-2>

HENAO, W. et E. MARSHALL, 2019. The impact of ride hailing on parking (and vice versa), Journal of Transport and land use, 12(1), URL: <https://www.itlu.org/index.php/itlu/article/view/1392/1227>

MANVILLE, M., TAYLOR, B., et BLUMENBERG, E. 2018. Falling transit ridership: California and Southern California: UCLA Institute of Transportation Studies

METROPOLITAN AREA PLANNING COUNCIL, 2018. Fare choices : A survey of ride-hailing passengers in Metro Boston, Authors: Steven R. Gehrke, Alison Felix, and Timothy Reardon

RODIER, C., 2018. The Effects of Ride Hailing Services on Travel and Associated Greenhouse Gas Emissions, A White Paper from the National Center for Sustainable Transportation, URL : https://ncst.ucdavis.edu/wp-content/uploads/2016/07/NCST-TO-028-Rodier_Shared-Use-Mobility-White-Paper_APRIL-2018.pdf

SAN FRANCISCO COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY, 2018. TNCs & Congestion, URL : https://www.sfcta.org/sites/default/files/content/Planning/TNCs/TNCs_Congestion_Report_181015_Final.pdf

SCHALLER CONSULTING, 2018. THE NEW AUTOMOBILITY: Lyft, Uber and the Future of American Cities, URL : <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf>

SHAHEEN, S., COHEN, A., et A. BAYEN, 2018. The Benefits of Carpooling, UC Berkeley, URL: <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt7jx6z631/qt7jx6z631.pdf>

YOUNG, M. et S. FARBER, 2019 (Article en révision). Ride-hailing platforms are shaping the future of mobility, but for whom?