Partage d'automobiles

Ce document cherche à défricher la problématique des diverses formes de partage d'automobiles afin d'établir une position sur laquelle Transport 2000 pourra s'appuyer lors de ses interventions concernant ces questions. Elle fait suite à deux séances de débat au comité Infrastructures, technologies et services aux usagers.

Ce document porte sur deux formes de partage qui font l'objet de débats actuellement:

Le partage du véhicule (sans chauffeur) : Il s'agit des services de location à plus ou moins long terme, avec ou sans réservation. (Communauto, Car2Go, Hertz, Tilden, …)

Le service partagé (avec chauffeur) : incluant le taxi, le covoiturage traditionnel avec ou sans compensation financière et le transport de personnes utilisant des applications comme UberX.

Historique du document

Rédaction initiale par Jacques Landry
Soumis au comité ITSU de Transport 2000 le 2015-03-16
Soumis au CA de Transport 2000 le 2015-03-24
Incorporation des commentaires de Philippe Cousineau Morin le 2015-04-24
Incorporation des commentaires de Pierre Cardinal le 2015-04-27
Incorporation des commentaires de Philippe Cousineau Morin le 2015-05-25

Principes

Voyons d'abord une série de principes sur lesquels nous pourrons nous appuyer s'ils font consensus.

Principe 1 : La position à prendre doit supporter notre mission et notre vision :

Mission et vision[1]

Mission : Contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

Vision : Que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Principe 2 : Les diverses formes de partage de véhicules doivent dorénavant être considérées comme faisant partie des transports collectifs.

Historiquement, le transport en commun ou collectif comprenait essentiellement des modes où l'utilisateur était transporté d'un point à un autre avec d'autres voyageurs. Cette définition n'englobait donc pas les formes de transport individuel à l'exception du taxi. L'apparition de diverses formules permettant de partager un véhicule (covoiturage, voitures en libre-service, vélos en libre-service) nous incite à élargir la définition de transport collectif à toute forme de transport qui ne requiert pas la possession du véhicule.

Cette position est contestée par certains membres qui préfèrent que l'on se limite aux transports effectués en commun. On pourrait d'ailleurs utiliser le terme transport en commun pour décrire cette forme et transport collectif pour une définition plus englobante.

Par ailleurs, bien que pouvant être considéré comme du transport collectif et constituant des transports essentiels pour certaines communautés éloignées ou isolées comme les Îles-de-la-Madeleine, les transports par voies maritime et aérienne n'ont pas fait l'objet d'interventions spécifiques de la part de Transport 2000.

Principe 3 : Toute réduction de l'auto solo, en réduisant la congestion, la production de gaz à effets de serre et le coût total du transport améliore la situation des usagers du transport collectif, des usagers de l'automobile et de la population en général.

Dans la mesure où le covoiturage diminue la part de l'auto-solo, il doit être encouragé. Cette diminution va s'observer non seulement dans l'usage du covoiturage, mais également dans la réduction du taux de motorisation. De plus, cette réduction, en réduisant la congestion, améliore le sort de tous les voyageurs. Il améliore également la situation environnementale (réduction des gaz à effet de serre) et économique (meilleure allocation des ressources).

[1] Règlements généraux revus le 11 juin 2013

De plus, la disponibilité des technologies de l'information incluant la géolocalisation, la communication sans fil, le paiement électronique et l'authentification, permet d'organiser et d'offrir un covoiturage pratique, économique, efficace et sécuritaire.

Principe 4 : Nous devons maintenir un niveau de service correspondant à ce qui existe maintenant.

Avec l'arrivée de nouveaux services, il sera tentant pour les transporteurs publics de réduire leur offre en comptant sur les nouveaux services pour pallier aux lacunes. Par exemple, une réduction éventuelle du coût du taxi ne doit pas mener à l'élimination du service de nuit, du moins tant que l'on n'aura pas établi une alternative adéquate au même tarif.

D'autre part, plusieurs innovations vont requérir l'introduction de nouvelles technologies chez l'usager : un téléphone intelligent, par exemple. Ces technologies seront introduites plus tardivement dans les populations les plus vulnérables et il faudra donc veiller à ce que des services de transport collectifs adéquats demeurent accessibles même sans ces technologies.

Principe 5 : Nos positions doivent être revues périodiquement pour tenir compte de l'évolution rapide et constante des technologies de même que l'évolution des cadres légaux.

Le développement de nouvelles applications va se faire sur la base d'initiatives généralement privées (parce qu'elles sont plus rapide que les interventions publiques). On doit donc être en mesure d'accueillir les nouvelles applications et de les intégrer d'une manière souple au cadre réglementaire existant.

On doit éviter les deux écueils prévisibles : soit un développement anarchique où des entreprises vont naturellement écrémer le marché sans égard aux impacts sociaux et urbanistiques, soit, à l'inverse, une levée de boucliers face aux nouvelles initiatives qui vont freiner le développement.

L'apparition de voitures autoguidées, par exemple, peut modifier considérablement le paysage du transport urbain en permettant aux véhicules de se garer eux-mêmes sans intervention humaine, et de libérer ainsi de l'espace dans les zones les plus denses. Ceci n'ira pas sans d'importants impacts sur tout le code de la route.

On ne peut plus s'attendre à établir un cadre réglementaire qui reste en place pendant des décennies. Sans précipiter les choses et se compromettre en laissant s'établir des précédents, il faut au contraire permettre les projets pilotes et les suivre de telle sorte à encadrer les débordements avant qu'ils ne se transforment en cataclysme.

Principe 6 : Les impacts qui ne relèvent pas directement de notre mission ne doivent pas être sous-estimés, mais ils ne doivent pas non plus faire l'objet de nos prises de position.

À titre d'exemple, l'impact sur les propriétaires et chauffeurs de taxi doit être pris en compte, mais nous n'avons pas à résoudre tous les problèmes. On doit bien comprendre l'impact des

changements, et s'assurer qu'un intervenant responsable s'assure de les résoudre, mais ça ne doit pas nous empêcher de soutenir des initiatives favorables à nos membres. Il ne faudra pas non plus s'arrêter au fait qu'un règlement empêche la naissance d'un nouveau service; il faut juste s'assurer que le cadre réglementaire soit ajusté.[2]

Il faut à la fois s'assurer de ne pas introduire de concurrence déloyale, mais éviter de créer artificiellement des barrières à l'entrée qui limiteraient le développement de services utiles.

Dans le même ordre d'idées, Transport 2000 supporte la mobilité durable qui elle-même s'appuie sur des énergies plus vertes, moins dépendantes du pétrole, de même que sur une économie du partage qui favorise une utilisation plus efficace des moyens de transport existants. Cependant, il va arriver des cas où l'on devra débattre de questions conflictuelles. Si le choix se posait entre un autobus électrique et deux autobus à moteur diésel, la réponse demanderait réflexion.

Positions suggérées

Ce qui précède pourrait nous amener aux positions suivantes :

Position 1 : Transport 2000 favorise a priori l'enrichissement du cocktail de transport.

L'ajout de nouveaux moyens de transport qui n'accroissent pas les problèmes existants de congestion et de pollution, nous semble souhaitable, surtout lorsqu'ils complètent l'offre en transports en commun là où celle-ci est insuffisante ou inappropriée (pour reconduire les ados à l'aréna, ou acheter des meubles à assembler soi-même).

D'autre part, l'interconnexion des divers moyens de transport peut offrir des solutions novatrices à condition de les faciliter par des tarifs combinés ou des équipements (comme les stationnements) incitatifs.

Position 2 : Transport 2000 favorise l'offre de véhicules en libre-service.

Qu'il s'agisse de voitures, vélos ou autres véhicules, l'offre de véhicules sans chauffeur nous paraît susceptible d'améliorer le transport des personnes, sans requérir d'investissements publics conséquents, et en complémentarité avec le transport individuel privé et les autres formes de transport collectif.

Il faudra cependant s'assurer que l'on n'introduit pas de concurrence déloyale, en particulier en ce qui concerne le stationnement dans l'espace public (accès aux voitures de location).

Cette position est cependant décriée parce qu'elle ne combat pas directement les problèmes de congestion et de la place consacrée aux voitures dans l'espace public et pour le stationnement. À ceci, on pourrait objecter que le véhicule en libre-service, en offrant une alternative à la

[2] À ce propos, mentionnons que le parti Projet Montréal a suggéré de concéder à l'industrie du taxi certains privilèges comme le service à l'aéroport.

possession d'une automobile, pourra inciter les ménages à se réduire leur parc automobile personnel. De plus, on notera que l'auto en libre-service permet un stationnement beaucoup plus compact. Enfin, la généralisation de l'auto électrique, et l'apparition de voitures autoguidées, pourront grandement réduire les nuisances associée aux transports individuels.

Position 3 : Transport 2000 favorise le développement du spectre des services entre le taxi et le covoiturage.

Cette position sera sans doute plus difficile à défendre et demandera un argumentaire plus solide. La position légaliste est assez facile à défendre et peut rapidement devenir populiste.

L'utilisation intensive de l'auto solo est la source première de la congestion, du gaspillage et de la pollution engendrés par le transport des personnes. A priori, toute initiative visant une utilisation plus intensive de l'automobile devrait être favorisée.

Il faut cependant reconnaître les aspects suivants :

- Le transport de personnes contre compensation existe déjà sur une base privée et est nécessaire pour des clientèles comme les personnes ne disposant pas d'un véhicule privé pour diverses raisons.
- L'apparition d'applications qui combinent la téléphonie, la géolocalisation et le paiement électronique va se poursuivre et s'accélérer.
- L'industrie du taxi ne répond pas adéquatement à l'évolution des technologies et de l'environnement. Mentionnons à ce propos la réticence des taxis à offrir des services comme la mise en commun de la répartition pour minimiser le temps d'attente, la généralisation du paiement électronique, la pré-tarification selon la destination, la vérification des dossiers d'infraction des chauffeurs, …
- Le prix des services offerts en marge du taxi est actuellement inférieur aux tarifs officiels.
- La réglementation actuelle réduit l'efficacité de l'ensemble du système, par exemple en obligeant le taxi qui amène quelqu'un hors de son territoire à retourner à vide.

Il faudra s'attaquer aux questions suivantes :

- La réglementation du taxi devra être complètement revue pour permettre l'arrivée de nouveaux joueurs et de nouveaux services.
- La réglementation doit assurer la sécurité des voyageurs et des chauffeurs : assurances[3], dossier criminel, vérification mécanique des véhicules[4], suivi des plaintes, suivi des taxes et impôts, etc.

[3] Avec sa loi du « No Fault » et la SAAQ, le Québec assure déjà tous les passagers de véhicules automobiles.

[4] La question de la vérification mécanique des véhicules pourrait également être abordée par Transport 2000 pour établir une position favorisant à la fois la sécurité, l'efficacité et l'environnement.

- Les mesures préférentielles comme l'accès à des voies réservées pourraient être utilisées pour favoriser la croissance du covoiturage.
- On verra à la mise en place d'une offre collective (genre taxi collectif) en cas d'événements spéciaux (sports, festivals) ou de pannes de métro.
- La répartition pourra être améliorée par l'appariement des profils de fournisseurs et d'utilisateurs spécifiques (ex. Femmes chauffeur et clientes).
- L'encadrement doit réduire les risques de dérapage :
  - Discrimination raciale ou autre
  - Diminution de l'offre pour certaines clientèles (fauteuils roulants)
  - Guerres de territoires

Enfin, il faudra garder en tête, et utiliser dans notre argumentation, les **avantages pour nos membres** et pour la population en général:

- Possibilité de développer une offre de services couvrant l'ensemble du Québec.
- Élimination des frontières en transport collectif : urbain, suburbain (navettage) et interurbain; intégration du transport rural. On peut prendre la même voiture pour aller travailler, magasiner ou partir en vacances, mais rarement le même transporteur.
- Réduction des coûts totaux et même la possibilité pour certains de transformer une dépense en revenu.
- Réduction du temps et de l'espace requis pour le stationnement.

Références

Projet Montréal

Motion sur les services de covoiturage commercial
Pour permettre et encadrer le développement des services de covoiturage commercial.
http://projetmontreal.org/transport/motion-sur-les-services-de-covoiturage-commercial/

Institut économique de Montréal

Ride-Sharing Applications and the Future of Urban Transportation
http://www.iedm.org/files/lepoint0714_en.pdf

Mowat Centre

Policymaking for the Sharing Economy: Beyond Whack-A-Mole
http://mowatcentre.ca/wp-content/uploads/publications/106_PolicymakingForTheSharingEconomy.pdf