



Covoiturage et entreprises de covoiturage

Volume 1

LE PROBLÈME DE LA CONGESTION URBAINE AU CANADA

La récente étude de la CAA intitulée *Quand tout s'arrête : Évaluation des pires points d'engorgement au Canada* a offert une autre perspective sur un problème bien connu des Canadiennes et Canadiens : la congestion urbaine et la pression croissante qu'elle exerce sur notre économie et notre bien-être. Les pires engorgements au Canada sont presque aussi graves qu'à Chicago, Los Angeles et New York, et empoisonnent la vie de tous dans les grandes zones urbaines en allongeant jusqu'à une fois et demie les temps de déplacement.

Ce document d'information de la CAA sur l'investissement dans le transport actif fait partie d'une série de rapports qui explorent les solutions à la congestion urbaine au Canada. On s'y penche sur les problèmes qui surviennent tant dans les grands axes de circulation qu'en pleine ville. Mises ensemble, les solutions évoquées constituent une trousse utile pour améliorer la situation. Les décideurs et la population seront ainsi mieux informés sur les options s'offrant à eux pour réduire la congestion et les éléments clés dont il faut tenir compte pour savoir où et quand une solution donnée fonctionnerait bien.

Le covoiturage et les entreprises de covoiturage intéressent depuis longtemps les urbanistes et les décideurs politiques, mais en général, les villes n'ont que très peu amélioré leur taux de covoiturage au fil du temps. Résultat : quelle que soit l'heure de la journée, la capacité de nos routes demeure en partie inexploitée vu le nombre de sièges vides dans les véhicules légers. En 2016, quatre Canadiens sur cinq utilisaient ce type de véhicules pour se rendre au travail; de cette proportion, 85 % étaient seuls dans leur voiture et 15 % covoituraient¹. Le taux de covoiturage variait d'une ville canadienne à une autre, mais sans jamais dépasser les 20 % atteints à Halifax (figure 1).

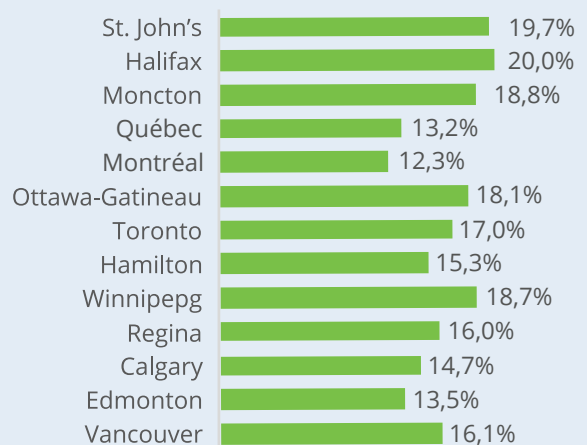
En augmentant le nombre de passagers par véhicule, nous pourrions vraisemblablement réaliser d'énormes économies. À Toronto, par exemple, pour chaque centaine de voitures sur la route à l'heure actuelle, huit seulement abritent un deuxième passager. Si 12 véhicules de plus avaient un second occupant, nous économiserions 750 millions de dollars par année en coûts d'exploitation et d'infrastructures².

Les technologies émergentes et l'évolution des préférences pourraient fortement accroître le taux de covoiturage. Dans la plupart des cas, c'est le secteur privé qui s'occupe de fournir et de promouvoir ces technologies. Le présent document d'information cherche à savoir si les gouvernements ne passeraient pas à côté de retombées collectives non négligeables en ne se faisant pas partenaire de ces initiatives.

¹ CPCS analysis of Statistics Canada (2017).

² CPCS (2017).

Figure 1 : Navetteurs en véhicules légers qui covoiturent



Source : Analyse de CPCS des données du Recensement 2016 de Statistique (données sur les régions métropolitaines).

PROBLÈME : CONGESTION DANS LES SECTEURS URBAINS

SOLUTION POSSIBLE : ENTREPRISES DE COVOITURAGES (P. EX. UBER, LYFT OU TAPPCAR)

Fonctionnement et avantages Les entreprises de covoiturage pourraient augmenter le nombre moyen de passagers par véhicule, notamment grâce aux services UberPool et Lyftline, et réduire la quantité de véhicules où ne se trouve qu'un occupant, avec incidence potentielle sur la congestion.

Exemples: Uber, Lyft et TappCar (Edmonton et Calgary).

L'effet des entreprises de covoiturage n'est pas encore établi de façon concluante. Si elles semblent procurer d'importants avantages aux usagers, leur effet sur la congestion dépend grandement des caractéristiques du secteur urbain et de la façon dont leurs services sont employés. Les gouvernements disposent ici d'une occasion d'influer sur la congestion.

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION :

- Les entreprises de covoiturage ont explosé sur la scène du transport urbain avec un service souvent plus rapide, pratique, économique, fiable et confortable que le véhicule personnel, le taxi ou le transport en commun.
- Si les services de covoiturage offrent de nombreux avantages, ils peuvent avoir des effets néfastes sur certains groupes, dont les propriétaires de permis de taxi, les chauffeurs de taxi et les personnes sans téléphone intelligent ou carte de crédit nécessaires pour profiter de ces services.

PROBLÈME : CONGESTION TOUCHANT LES TRAVAILLEURS D'UNE ENTREPRISE OU D'UN LIEU DE TRAVAIL DONNÉ

SOLUTION POSSIBLE : PROGRAMME DE COVOITURAGE OFFERT PAR L'EMPLOYEUR

Fonctionnement et avantages Les programmes de covoiturage offerts par l'employeur (et généralement parrainés par le gouvernement) proposent divers services visant à accroître le covoiturage à certains sites d'emploi. Ces services peuvent inclure l'évaluation du site pour comprendre les habitudes de déplacement des employés, la proposition de plans d'action sur mesure et la suggestion d'outils pour encourager le covoiturage, comme un programme de jumelage ou de raccompagnement d'urgence (course en taxi gratuite en cas d'urgence).

Exemple: Smart Commute (Ontario). On estime que Smart Commute, un programme de Metrolinx coûtant 4 millions de dollars par an, génère approximativement 6 \$ d'économies pour chaque dollar dépensé, entraîne une réduction de 1,7 % du nombre de conducteurs seuls dans leur véhicule et une hausse de 1,3 % du covoiturage.

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION :

- Étant donné les avantages, il y a peu de raisons de ne pas mettre en place un programme de covoiturage d'employeur dans les secteurs congestionnés. Cependant, dans la mesure où ces programmes sont financés par le gouvernement, ils sont en concurrence avec d'autres priorités pour des ressources financières limitées.

LE MODÈLE

DE COVOITURAGE TRADITIONNEL

Dans le modèle de covoiturage traditionnel, des groupes de personnes se réunissent pour effectuer leur trajet quotidien dans une voiture appartenant à un particulier.

Les avantages

Les avantages individuels sont principalement financiers et concernent la répartition des coûts de propriété et de fonctionnement du véhicule. Certaines retombées plus vastes profitent également à la société, par exemple la diminution des désagréments liés à la congestion routière, notamment les pertes de temps, la pollution et les accidents. Devant ces avantages manifestes, les gouvernements ont investi à la fois dans les infrastructures, comme les voies réservées au covoiturage (c.-à-d. aux véhicules multi-occupants) et les stationnements (où les personnes peuvent se rencontrer et trouver des partenaires de covoiturage). Le covoiturage profite aussi aux employeurs en élargissant leur bassin de travailleurs, particulièrement dans les zones où les services de transport sont limités ou inexistantes. Par exemple, dans les emplois et les secteurs faiblement rémunérés, il peut être très difficile d'attirer de la main-d'œuvre, car de nombreux travailleurs n'ont pas les moyens de se rendre au travail en solo.

Les coûts

Souvent, le covoiturage est compliqué par un certain nombre d'obstacle³:

- **Des inquiétudes au sujet de la sécurité** : Lorsque les passagers connaissent peu le conducteur ou le véhicule (habiletés de conduite, risque de criminalité ou état de la voiture, par exemple).
- **Le manque de souplesse ou de contrôle** : Impossibilité d'ajuster l'heure du trajet ou de faire des arrêts en route (p. ex. pour passer à l'épicerie au retour du travail).
- **Les efforts nécessaires pour organiser le covoiturage** : Même entre collègues de travail, la coordination des horaires chargés de tous peut prendre beaucoup de temps et le processus n'est pas toujours fructueux; plusieurs se demandent donc si le jeu en vaut la chandelle.

Les nouvelles tendances et technologies ont grandement atténué ces obstacles et nous y reviendrons plus tard. Les prochaines sections explorent quelques modèles que les gouvernements pourraient utiliser pour promouvoir le covoiturage et les entreprises de covoiturage afin de réduire le problème de la congestion urbaine au Canada.

³ *Transport Canada (2010)*

LES ENTREPRISES DE COVOITURAGE

Les entreprises de covoiturage existent depuis longtemps et la plupart des grands centres urbains du Canada disposent de services d'organisation de covoiturage plus ou moins élaborés. La nouveauté réside plutôt dans l'intégration des appareils mobiles, de leur système de géolocalisation et du paiement électronique aux activités de covoiturage commercial. Au Canada, le fournisseur le plus connu est Uber. L'entreprise TappCar offre quant à elle ses services à Edmonton, à Calgary et à Winnipeg, et Lyft a récemment fait son entrée en Ontario.

L'EXEMPLE D'UBER

La plupart des Canadiens connaissent maintenant les services mobiles de covoiturage entre particuliers d'Uber. Lyft, concurrent d'Uber, a récemment lancé ses opérations en Ontario. Une autre application mobile de même acabit, TappCar, dessert les villes d'Edmonton et de Calgary. À l'heure actuelle, Uber est présent dans la plupart des grands centres urbains de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec⁴.

Pour les passagers, il suffit de télécharger l'application mobile d'Uber, de s'inscrire au service et de fournir leur numéro de carte de crédit. En cas de besoin, l'utilisateur n'a

qu'à ouvrir l'application et à sélectionner le type de véhicule (les choix varient d'une ville à l'autre, mais comprennent les véhicules réguliers du service UberX, les véhicules partagés du service UberPool, les véhicules de plus grande taille, les véhicules adaptés et les taxis traditionnels). Il doit ensuite entrer sa destination (le point de départ est détecté automatiquement par le système de géolocalisation de l'appareil mobile), puis il reçoit une estimation des coûts du trajet. Pour conclure la transaction, il ne lui reste qu'à accepter l'estimation. Avant l'arrivée du conducteur, le passager reçoit son nom et sa photo, ainsi que le modèle et le numéro de plaque de la voiture; il verra aussi le classement par étoiles du conducteur, qui reflète l'opinion de ses passagers précédents. À destination, l'utilisateur peut simplement quitter le véhicule; les frais sont prélevés directement sur sa carte de crédit.

Pour équilibrer l'offre et la demande, les prix d'Uber varient; il y a « majoration » des tarifs lorsque la demande augmente ou que l'offre diminue, ce qui encourage davantage de conducteurs à prendre la route. Les prix de base d'Uber sont généralement plus bas que ceux des services de taxi (ou de chauffeur privé), mais en cas de majoration tarifaire, les prix peuvent être beaucoup plus élevés.

Les exigences à respecter varient légèrement d'une ville à l'autre; les conducteurs doivent fournir un véhicule, avoir au moins 21 ans, détenir un permis de conduire, présenter une preuve d'assurance, d'immatriculation et d'inspection du véhicule, et subir une vérification des antécédents, notamment de l'existence d'un dossier criminel⁵. Avant d'accepter une course, le conducteur reçoit une cote qui sera transmise à l'utilisateur et qui est établie en fonction de l'expérience de ses passagers précédents⁶.

Figure 2 : L'effet des entreprises de covoiturage sur la congestion urbaine demeure inconnu



Source photo : Pexels.

⁴ Uber (2017)

⁵ Uber (2017)

⁶ Hahn and Metcalfe (2017)

UberPool est le produit d'Uber le moins onéreux pour les utilisateurs et celui qui se rapproche le plus du covoiturage traditionnel (chez Lyft, l'équivalent est LyftLine). UberPool fonctionne de la même façon qu'Uber, sauf que le trajet est partagé; les déplacements ne sont donc pas nécessairement directs ou sans escales si le conducteur doit passer prendre d'autres clients en chemin ou les déposer à destination. Les prix sont moins élevés que pour le service UberX standard et correspondent généralement à 50-80 % des tarifs d'UberX. Toutefois, contrairement aux autres services d'Uber, qui peuvent accommoder autant de passagers que le permet le type de véhicule sélectionné, vous ne pouvez inscrire que deux passagers lorsque vous commandez une voiture UberPool.

Les entreprises de covoiturage et la congestion routière

La recherche sur l'influence des entreprises de covoiturage sur la congestion routière avance très rapidement et de nouvelles études sortent régulièrement. On y trouve au moins trois arguments en faveur du covoiturage commercial comme moyen de réduire la congestion routière :

- **Le covoiturage commercial complète et encourage l'utilisation des transports en commun.** L'argument présenté par Uber, à partir de données recueillies à Londres (Royaume-Uni), est que le covoiturage commercial vient compléter l'offre des transports publics en permettant aux utilisateurs de se rendre des terminaux à leur domicile⁷.
- **Moins de recherche de stationnement.**⁸ Selon une étude, de 8 à 74 % de la circulation est due à des automobilistes cherchant un stationnement⁹. Si nous réduisons le nombre de véhicules qui ont besoin d'un stationnement en optant pour le covoiturage commercial plutôt que pour la voiture personnelle, nous pourrions non seulement diminuer le nombre d'espaces de stationnement nécessaires, mais nous réduirions également la congestion routière.
- **Moins de congestion à cause des taxis.** Dans le même ordre d'idée, si les entreprises de covoiturage prenaient le pas sur les taxis, il pourrait y avoir moins de congestion, car il y aurait moins de taxis se promenant dans la ville pour trouver des clients¹⁰.

D'un autre côté, on pourrait arguer que **la grande popularité du covoiturage commercial pourrait contribuer à la congestion routière.** En effet, vu son faible coût pour les passagers comparativement aux taxis, de même que son côté pratique par comparaison à la voiture personnelle, au transport en commun, au vélo ou à la marche, le covoiturage commercial pourrait augmenter le nombre de véhicules sur la route et, par extension, la congestion routière. Une étude américaine récente, effectuée à partir des données d'un sondage, a conclu que l'arrivée des entreprises de covoiturage dans les grandes villes du pays se traduisait par une réduction de 6 % de l'utilisation des autobus et de 3 % du train léger sur rail, mais aussi par une augmentation de 3 % de l'utilisation des trains de banlieue¹¹. Cette étude a également conclu que les entreprises de covoiturage risquaient de faire augmenter le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Une autre étude récente réalisée dans la région métropolitaine de Boston a conclu que 12 % des utilisateurs d'entreprises de covoiturage auraient choisi la marche ou le vélo s'ils n'avaient pas eu accès aux services de covoiturage et 42 % auraient pris les transports en commun¹².

⁷ Uber (2016)

⁸ Hahn and Metcalfe (2017)

⁹ Shoup (2006)

¹⁰ Hahn and Metcalfe (2017)

¹¹ Clewlow and Mishra (2017)

¹² Gehrke, et al. (2018)

Toutefois, l'influence des entreprises de covoiturage sur la congestion routière dépend surtout du lieu, de l'heure de la journée et du jour de la semaine où ces kilomètres supplémentaires en voiture sont parcourus. Une étude effectuée par Uber à Londres, au Royaume-Uni, a conclu que le deux tiers des trajets sur semaine ont lieu en dehors des heures de pointe (7 h-18 h) et un quart, entre minuit et 5 h.¹³ La hausse du nombre de trajets en voiture à ces heures risque beaucoup moins d'intensifier la congestion routière. Par ailleurs, une étude récente effectuée dans la région métropolitaine de Boston a estimé que 40 % des trajets sur semaine se faisaient pendant les périodes de pointe du matin ou de l'après-midi et que, à ces périodes, 15 % des trajets de covoiturage commercial remplaçaient la marche, le vélo ou le transport en commun, augmentant par le fait même le nombre de véhicules sur la route¹⁴.

Pour ce qui est de réduire la congestion routière, UberPool présente plusieurs des avantages associés au covoiturage traditionnel dans la mesure où il encourage les utilisateurs à ne plus prendre l'auto en solo. Mais s'il les pousse également à abandonner le vélo, la marche ou les transports en commun, il pourrait alors contribuer à la congestion routière. En outre, et nous avons déjà abordé ce point précédemment, les entreprises de covoiturage se posent parfois en complément des transports en commun sans leur faire compétition, ce qui complexifie d'autant l'équation.

Réflexions liées à la mise en œuvre

Les entreprises de covoiturage et toutes leurs répercussions ont fait couler beaucoup d'encre, mais peu de travaux ont évalué exhaustivement les coûts et les avantages de ce service novateur. Aux États-Unis, une étude économique récente des services d'Uber aux États-Unis a été réalisée à partir de données de 2015 uniquement pour le service UberX (et excluait donc toutes les autres entreprises de covoiturage et les autres types de services d'Uber); selon les estimations de cette étude, les bénéfices, pour les usagers, s'élevaient à environ 8,5 milliards de dollars par année¹⁵. Si les entreprises de covoiturage sont si populaires, c'est qu'elles offrent de grands avantages comparativement aux options traditionnelles. Selon le mode de transport auquel on les compare, le covoiturage commercial est un moyen de transport plus rapide, plus fiable, plus confortable ou moins coûteux.

Les entreprises de covoiturage semblent présenter des avantages considérables pour les utilisateurs, mais comme la plupart des grandes idées novatrices, elles peuvent aussi avoir des conséquences négatives sur certains groupes et ces conséquences n'ont pas vraiment fait l'objet d'analyses rigoureuses¹⁶. Le covoiturage commercial pourrait avoir des répercussions négatives sur les détenteurs de permis de taxis et, possiblement, sur les personnes (de moins en moins nombreuses) qui ne possèdent pas de téléphones intelligents ou de cartes de crédit, des éléments essentiels pour utiliser un service de covoiturage (quoique Uber permet de commander une voiture pour une autre personne). Par ailleurs, les recherches portant sur les effets du covoiturage commercial sur les chauffeurs de taxi en sont à leurs balbutiements; cependant, une étude américaine a conclu que l'emploi dans l'industrie du taxi aurait en fait progressé, mais que de plus en plus de chauffeurs sont travailleurs autonomes et que la rémunération horaire des chauffeurs employés, elle, a diminué¹⁷.

¹³ Uber (2016)

¹⁴ Gehrke, et al. (2018)

¹⁵ Cohen et al. (2016) estimated a measure of benefit called consumers surplus: how much people were willing to pay relative to how much they actually paid. For example, if someone was willing to spend \$10 on a ride and only had to pay \$5, then they received a \$5 benefit from taking the ride. However, there are questions about whether this benefit is sustainable given that Uber has yet to be profitable. (Hook, 2017)

¹⁶ Hahn and Metcalfe (2017)

¹⁷ Berger et al. (2017)

LES PROGRAMMES DE COVOITURAGE D'EMPLOYEURS

Les compagnies de covoiturage dont nous venons de dresser le portrait accaparent souvent l'attention, mais il y a aussi des approches plus traditionnelles qui demeurent sous-explorées dans de nombreuses régions. Un bon exemple est celui des programmes de covoiturage organisés offerts par les *employeurs*. Il existe des preuves solides que ces programmes peuvent diminuer considérablement la congestion routière, et ce, à faible coût.

EXEMPLE : SMART COMMUTE

Smart Commute est un programme offert par Metrolinx – l'organisme de transport de la région du Grand Toronto et de Hamilton en Ontario – et par les administrations municipales de la région. Il offre aux employeurs les services suivants, dans le but d'augmenter la proportion de déplacements effectués à pied, à vélo, en transport en commun et en covoiturage :

- Évaluation des sites et sondages pour comprendre les habitudes journalières de déplacement des employés;
- Plans d'action personnalisés pour encourager le personnel à essayer d'autres options de déplacement;
- Outils pour faciliter la transition, y compris des programmes exclusifs de covoiturage et des programmes pour les déplacements d'urgence (service Emergency Ride Home).

Le service Emergency Ride Home aide à surmonter l'un des obstacles typiquement associés au covoiturage. En effet, on se demande souvent ce que fait un travailleur arrivé au bureau par covoiturage, mais dont l'horaire est soudain chamboulé par une situation imprévue. Grâce à ce programme, l'employé peut demander un remboursement allant jusqu'à 75 \$ pour couvrir le transport leur ayant permis de répondre à cette urgence. Les complications admissibles incluent l'absence du partenaire de covoiturage et le fait d'avoir à travailler tard.

Bien que Smart Commute soit plus complexe que le simple covoiturage, l'efficacité globale du programme est impressionnante, avec des bénéfices estimés à 6 \$ par dollar investi¹⁸, rendement nettement supérieur à celui de la plupart des projets d'expansion des réseaux de transport en commun. Au-delà des économies réalisées sur les déplacements, on estime aussi qu'il y a des bienfaits pour la santé, puisqu'un nombre accru d'employés se rendent au bureau à pied ou à vélo. Dans l'ensemble, on a constaté une diminution de 1,7 % du nombre de conducteurs solitaires, ce qui représente une réduction annuelle de 2,4 millions de déplacements en voiture (ou 40 millions de véhicules-km). Le covoiturage a augmenté de 1,3 %, l'équivalent de 2,2 millions de déplacements à deux personnes ou plus. En outre, il est évident que ce genre d'initiatives a d'autres avantages pour les entreprises : notamment moins de demandes pour les stationnements, et l'occasion pour des employés qui ne travaillent pas nécessairement dans le même bureau d'échanger des idées¹⁹.

Au Canada, de nombreux employeurs s'installent en banlieue, où les services de transports en commun sont moins fréquents que dans les centres urbains, voire carrément inexistant. Les entreprises font peut-être des économies en s'éloignant des grandes villes, mais cela impose souvent aux employés de longs trajets et des dépenses supplémentaires. Heureusement, des compagnies comme Loblaw, qui collabore avec Smart Commute depuis 2011, prennent de belles initiatives et en démontrent les avantages potentiels.

¹⁸ Smart Commute (2015)

¹⁹ Metrolinx (2015)

En 2006, Loblaw a déménagé à Brampton ses bureaux qui étaient jusqu'alors disséminés dans la ville de Toronto près de différentes lignes de métro. L'entreprise a créé 100 places de stationnement dédiées aux covoitureurs et nécessitant une vignette délivrée à l'interne, et elle utilise l'outil de jumelage en ligne de Smart Commute. Des programmes de promotion du covoiturage et des transports en commun ont également été déployés.

En trois ans, la part d'employés conduisant seuls est passée de 67 % à 51 %, et le covoiturage a grimpé de 27 % à 47 %. Le nombre d'employés utilisant les transports en commun a également augmenté, passant de 3 % à 5 %, et la satisfaction globale à l'égard des déplacements est passée de 63 % à 75 %. La cerise sur le gâteau : les coûts pour Loblaw demeurent faibles, à savoir, l'équivalent d'une heure-personne par mois.

Un autre exemple de brillant recours à Smart Commute est celui d'Enbridge; la compagnie de distribution de gaz naturel a en effet remplacé 18 véhicules conventionnels à un occupant par deux fourgonnettes au gaz naturel. Plutôt que de conduire leurs propres voitures, les employés qui empruntent des itinéraires similaires partagent les fourgonnettes. Enbridge a également économisé 19 000 \$ par année en n'ayant pas à louer 16 places de stationnement pour ses employés²⁰.

Dans l'ensemble de la région, le programme Smart Commute coûte annuellement 4 M\$ de dollars, assumés par Metrolinx, les municipalités, et les employeurs qui cotisent pour y prendre part. En 2014, la liste des participants comptait 340 lieux de travail employant 730 000 personnes.

Réflexions liées à la mise en œuvre

Il semble y avoir peu d'obstacles à la reproduction du succès de Smart Commute dans d'autres régions du Canada. D'autres zones urbaines ont mis en place des programmes de covoiturage pour les employeurs (comme Covoiturage Ottawa, GoManitoba ou Jack Bell Ride-Share à Vancouver), mais il y a relativement peu de données accessibles au public concernant les coûts et avantages de ces programmes.

²⁰ *Smart Commute (n.d.)*

TENDANCES INFLUANT SUR LES COÛTS ET LES AVANTAGES

Le développement technologique est le facteur ayant la plus grande influence sur les coûts et avantages du covoiturage et des entreprises de covoiturage. Le tableau qui suit en décrit deux tendances importantes.

TENDANCE	DESCRIPTION	INCIDENCES POSSIBLES SUR LE COVOITURAGE ET LES ENTREPRISES DE COVOITURAGE
Présence accrue des téléphones intelligents et des entreprises de covoiturage	La présence accrue des téléphones intelligents, combinée à la multiplication des applications en tous genres, réduit considérablement les obstacles typiquement associés au covoiturage et au covoiturage commercial : les préoccupations ayant trait à la sécurité personnelle, à la flexibilité et à l'effort requis par l'utilisateur. Les entreprises de covoiturage sont présentes dans de plus en plus de zones urbaines.	Une augmentation considérable du covoiturage et du covoiturage commercial.
Possible présence accrue des véhicules autonomes, en particulier s'ils sont électriques	Les véhicules autonomes, particulièrement s'ils sont électriques, pourraient réduire considérablement le coût du covoiturage et du covoiturage commercial. Ces économies résulteraient de la réduction du coût de la main-d'œuvre (il n'est pas nécessaire d'avoir un conducteur), du coût du carburant, voire peut-être du coût des assurances et de l'acquisition des véhicules.	Si de nombreuses personnes les adoptent, les véhicules électriques autonomes pourraient augmenter considérablement les avantages du covoiturage – en particulier s'ils sont offerts par des entreprises comme Uber et Lyft – comparativement à d'autres modes de transport.

Au-delà des avantages pour les usagers, l'essor des entreprises de covoiturage risque d'affecter les fournisseurs de transports urbains traditionnels, à savoir les taxis et les transports en commun. Plus le taux d'utilisation est élevé, plus sérieuses sont les perturbations potentielles, en particulier pour les modes de déplacement plus lents et plus coûteux, comme les bus et taxis. Les services exigeant davantage d'investissements, comme les métros et les trains de banlieue, qui sont plus rapides que les bus et moins onéreux que les taxis, seront vraisemblablement complétés par le covoiturage et le covoiturage commercial, plutôt que remplacés par ces derniers.

CONCLUSION

Un vieux concept est remis au goût du jour : il serait possible de réaliser des économies et de réduire la congestion routière en augmentant le nombre moyen de passagers par véhicule léger. Les technologies – en particulier les téléphones intelligents, les fonctions de géolocalisation, les nouveaux modes de paiement et les applications de covoiturage – ont levé une quantité d'obstacles qui freinaient typiquement l'adoption du covoiturage, en l'occurrence, les inquiétudes relatives à la sécurité, à la souplesse et aux coûts de coordination.

Les programmes de covoiturage des employeurs semblent receler des avantages considérables, notamment en ce qui a trait aux coûts de mise en œuvre, et peu d'inconvénients.

Somme toute, les entreprises de covoiturage, dont Uber constitue l'exemple dominant au Canada, semblent offrir d'excellents avantages aux usagers. En effet, ces derniers ont désormais accès à de nouvelles options de transport bonifiées et économiques pour se rendre au travail. Jusqu'à maintenant, peu de recherches dignes de ce nom ont été réalisées sur les répercussions qu'auront ces entreprises sur le transport urbain. L'industrie du taxi risque de subir des changements substantiels, car elle est, à bien des égards, le principal concurrent. Selon les circonstances, le covoiturage et le covoiturage commercial sont tantôt des concurrents, tantôt des compléments aux réseaux de transport en commun. Il y a fort à penser que les services d'autobus urbains, particulièrement ceux qui emploient des corridors de circulation mixte, perdront des usagers au profit des services de covoiturage; les transports offrant un niveau de service supérieur, comme les métros, pourraient quant à eux se révéler complémentaires.

Les répercussions générales des entreprises de covoiturage sur la congestion routière sont également incertaines et dépendent vraisemblablement des circonstances particulières à chaque ville. Plus les entreprises de covoiturage commercial permettront de réduire le nombre de véhicules à un seul occupant sur la route aux heures de pointe, que ce soit en proposant leurs propres services, en réduisant le temps passé à trouver un stationnement ou en encourageant l'utilisation des transports publics par une offre de services complémentaires, plus elles allégeront la congestion routière. Par contre, si leur côté pratique, leur confort, leur rapidité, leur fiabilité et leur faible coût entraînent une augmentation du nombre de déplacements en voiture, alors la congestion routière pourrait même empirer. Les gouvernements auront sans doute un rôle à jouer pour s'assurer que les Canadiens profitent au maximum des avantages offerts par les entreprises de covoiturage sans trop en subir les contrecoups.

SOURCES

Berger, T., C. Chinchih et C.B. Frey (2017), « Drivers of Disruption? Estimating the Uber Effect ».

CPCS (2017), « Untapped Road Capacity: We can save \$9 billion in one city alone with a small increase in ridesharing ». Janvier 2017.

Cohen, P., R. Hahn, J. Hall, S. Levitt et R. Metcalfe (2016), « Using Big Data to Estimate Consumer Surplus: The Case of Uber ». NBER Working paper, 22627.

Clelow, R. et G. Mishra (2017), « Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization and Impacts of Ride-Hailing in the United States », UC Davis Institute of Transportation Studies Research Report UCD-ITS-RR-17-07. Octobre 2017.

Gehrke, S., A. Felix et T. Reardon (2018), « Fare Choices: A Survey of Ride Hailing Passengers in Metro Boston ». <https://www.mapc.org/farechoices/>

Hahn, R. et R. Metcalfe (2017), « The Ridesharing Revolution: Economic Survey and Synthesis ».

Hook, L. (2017), « Can Uber ever make money? » Financial Times, 23 juin 2017.

Metrolinx (2015), « Smart Commute Workplace Program: Business Case Review ». Mars 2015.

Schaller Consulting (2017), « Unsustainable? The Growth of App-Based Ride Services and Traffic, Travel and the Future of New York City », 27 février 2017.

Shoup, D. (2006), « Cruising for parking », Transport Policy, 13, 479-486.

Smart Commute (s.d.), « Enbridge », <http://smartcommute.ca/success-stories/employers/enbridge/>, consulté en mars 2018.

Smart Commute (2015), « Workplace Program Impact Report 2015 ».

Smart Commute (2017), « Smart Commute », <http://smartcommute.ca/>, consulté le 2 septembre 2017.

Statistique Canada (2008), « Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006 : portraits national, provinciaux et territoriaux ».

Statistique Canada (2013), « Le déplacement domicile-travail ».

Statistique Canada (2017), « Recensement canadien de 2016 ».

Transports Canada (2010), « Les tendances du covoiturage au Canada et à l'étranger ». Programme de démonstration en transport urbain, Document de fond no 73.

Uber (2016), « The question of congestion », <https://www.uber.com/en-GB/blog/london/the-question-of-congestion/>, 17 mai 2016.

Uber (2017), « Uber », <https://www.uber.com/fr-CA/>, consulté le 4 septembre 2017.