



AU DOSSIER / TO FILE

Destinataire / To : Au dossier

Expéditeur /
From : Kunjan Ghimire, Planification des transports, Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique

Objet / Subject : Résultats de la saison 2023 du Projet pilote relatif aux trottinettes électriques et plans pour la saison 2024 Date : 2 avril 2024

Le 12 avril 2023, le Conseil a approuvé le [Rapport sur le Projet pilote relatif aux trottinettes électriques de 2022 \(troisième année\)](#). La recommandation 6 de ce rapport est de :

« Déléguer au directeur général de la Planification, de l'Immobilier et du Développement économique le pouvoir d'approuver la poursuite du projet pilote à la saison 2024 par l'attribution d'un contrat subséquent et de revoir la structure tarifaire, au besoin, s'il est satisfait des résultats de 2023. ».

Voici le résumé et les faits saillants de la saison 2023 (quatrième année) et un survol des plans pour la saison 2024 (cinquième année) du Projet pilote relatif aux trottinettes électriques.

Contexte

Le 1^{er} janvier 2020, le gouvernement de l'Ontario a lancé un [projet pilote sur les trottinettes électriques de cinq ans](#). Les municipalités pouvaient alors choisir de participer au projet pilote par l'adoption d'un règlement qui délimite la zone et les modalités d'utilisation des trottinettes électriques. Le 10 juin 2020, le Conseil municipal a approuvé la [stratégie et le projet pilote relatifs aux trottinettes électriques](#) à Ottawa. Il a ensuite adopté le *Règlement sur les trottinettes électriques* le 24 juin 2020 qui légalise leur utilisation dans les rues et l'infrastructure cyclable de la Ville et prévoit certaines restrictions.

La Ville a lancé le projet de trottinettes électriques en libre-service le 16 juillet 2020 dans l'objectif d'offrir aux résidents et aux visiteurs une nouvelle option pour se déplacer, plus particulièrement sur de courtes distances. Les trottinettes électriques concourent également à l'atteinte des plus vastes objectifs de la Ville en matière de mobilité : elles améliorent l'accès aux transports en commun, procurent une solution de rechange à l'utilisation d'un véhicule automobile et réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre du projet, qui est conçu pour être neutre au chapitre des recettes, la Ville est responsable de sélectionner les fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service et de superviser leurs activités. Les deux premières saisons (2020 et 2021) ont permis de constater les avantages des trottinettes électriques en libre-service, mais aussi certaines préoccupations en ce qui concerne

l'accessibilité, la circulation sur les trottoirs et le stationnement. Elles ont ainsi suscité l'adoption de plusieurs mesures fructueuses pour améliorer le projet.

Après la fin de la troisième saison qui s'est bien déroulée en 2022, le Conseil a reçu les résultats du [Rapport sur le Projet pilote relatif aux trottinettes électriques de 2022 \(troisième année\)](#) le 12 avril 2023 et a approuvé la poursuite du projet pour une quatrième saison en 2023. Le Conseil a au même moment délégué au directeur général de la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique le pouvoir d'approuver la poursuite du projet pilote pour la cinquième (et dernière) année si les résultats de la saison 2023 sont satisfaisants et de conclure un contrat subséquent avec les fournisseurs de services sélectionnés pour les saisons 2022 et 2023.

Résumé de la saison 2023 – principaux faits et résultats

Les deux fournisseurs, Bird Canada et Neuron Mobility, ont chacun offert un parc d'au maximum 450 trottinettes électriques (900 au total pour le projet). Chaque fournisseur a déployé environ 88 % de ses trottinettes pendant la saison. La zone de déploiement allait du boulevard Saint-Laurent à l'est, à la rivière Rideau/l'avenue Carling au sud, à l'avenue Churchill à l'ouest et à la rivière des Outaouais au nord. Cette zone est deux fois plus grande que la zone de déploiement en 2022 (voir la figure 1). Comme lors des saisons précédentes, les usagers pouvaient louer les trottinettes électriques 6 h à 23 h.

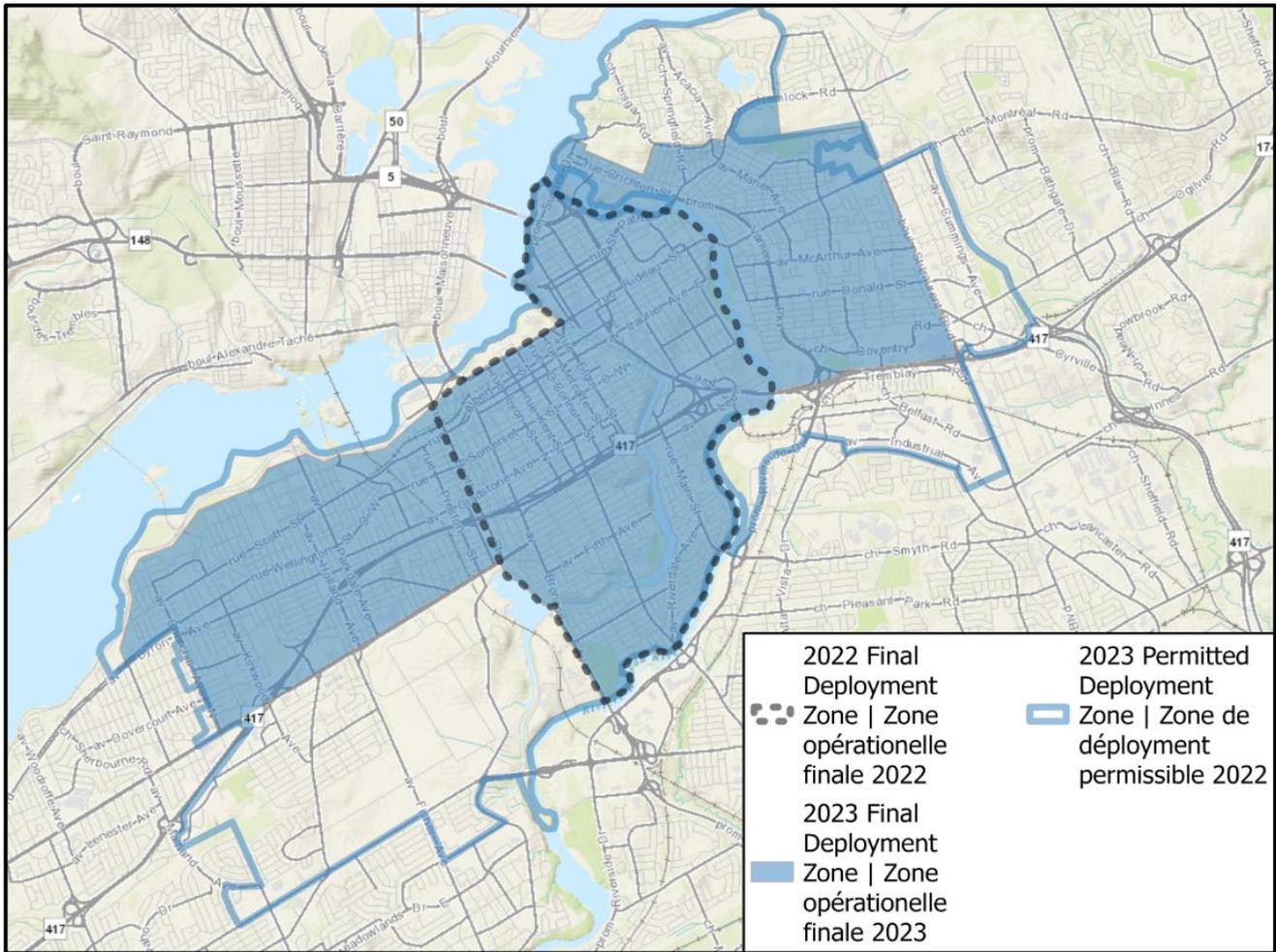


Figure 1 : Zone de déploiement des trottinettes électriques, 2022 et 2023

La saison 2023 s'est déroulée du 15 mai au 15 novembre. Pendant cette période, environ 50 000 usagers uniques ont effectué environ 179 000 déplacements à l'aide des trottinettes électriques en libre-service. La distance totale parcourue est d'environ 350 000 km, ce qui a entraîné une réduction des émissions de CO₂ estimée à entre 9 000 et 12 000 kg d'éq. CO₂. La saison 2023 a été environ 40 % plus longue que la saison 2022 et il y a eu plus de deux fois plus de déplacements. La figure 2 montre l'utilisation au fil des quatre dernières saisons.

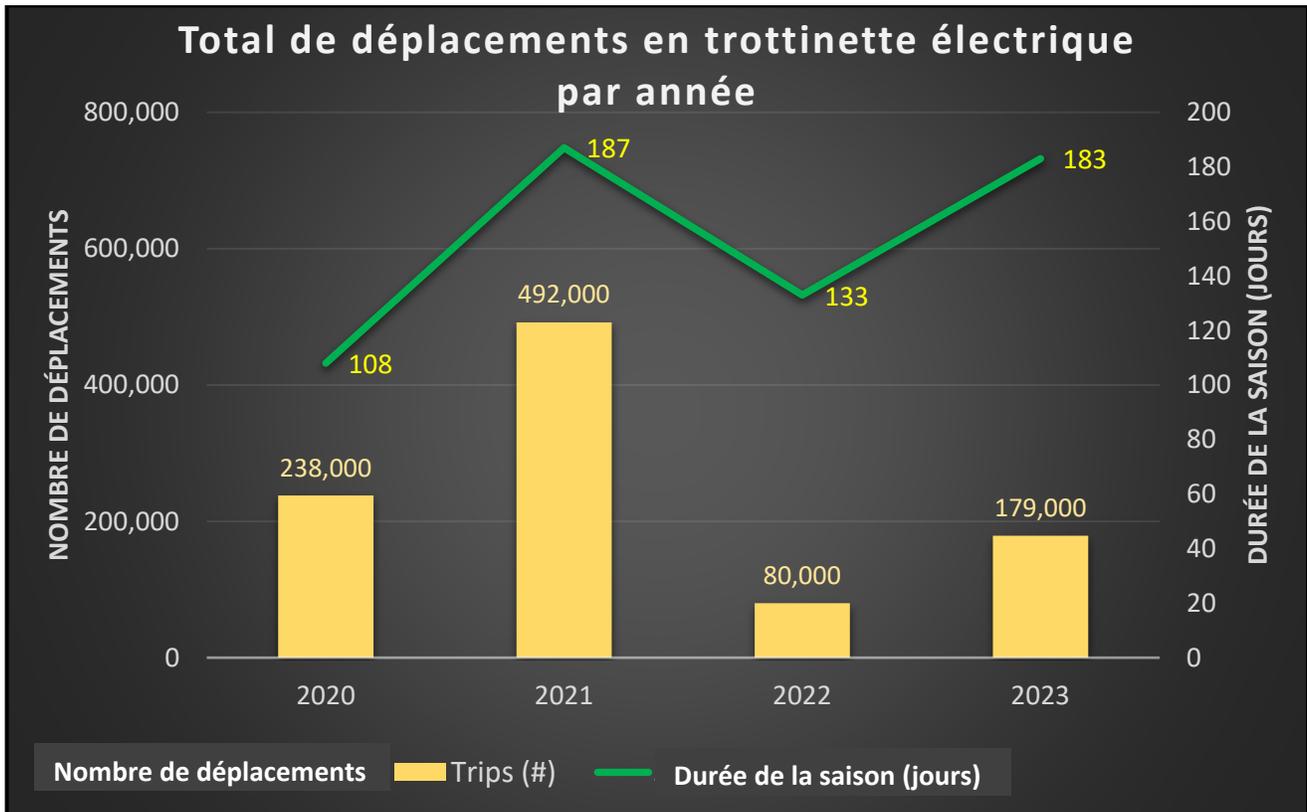


Figure 2 : Total de déplacements en trottinette électrique par année

À l’instar des trois premières saisons, les trottinettes électriques en libre-service ont continué de fournir aux résidents une option pratique et écologique pendant la saison 2023. Il y a eu en moyenne environ 1 000 déplacements par jour tout au long de la saison. Pendant le mois le plus achalandé, soit juillet, il y a eu en moyenne environ 1 200 déplacements par jour la semaine et environ 1 800 déplacements par jour la fin de semaine. Il y en a même eu jusqu’à 2 500 par jour certaines fins de semaine de ce mois. La longueur moyenne des trajets était de 2,1 km et la durée moyenne des trajets était de 14,8 minutes. L’utilisation moyenne des trottinettes (nombre de déplacements journaliers par trottinettes) a diminué en 2023 par comparaison à 2022 de 2,3 à 1,4 déplacement par trottinette par jour.

À la lumière des leçons tirées des saisons 2020 et 2021, nous avons ajouté des exigences et des suivis pendant les saisons 2022 et 2023. Les plus notables sont le géoblocage sur tous les trottoirs de la zone de déploiement afin de réduire la circulation sur les trottoirs; l’établissement de plus de 600 places désignées de stationnement; l’embauche de personnel aux Services des règlements municipaux pour surveiller et trier les demandes de services; la simplification du processus de plainte et de demande d’informations par le truchement des Services des règlements municipaux; ainsi que l’obligation d’émettre un son continu lorsqu’une trottinette est en utilisation. Ces changements ont permis d’améliorer le projet pilote d’une année à l’autre, comme l’a constaté le personnel municipal. Des résidents ont toutefois indiqué que les trottinettes mal stationnées et la circulation sur les trottoirs demeurent des préoccupations pour la sécurité et l’accessibilité. Voici maintenant un résumé des principaux faits saillants de la saison 2023 selon les données examinées. Des résultats plus détaillés sur la saison 2023 sont disponibles dans la page Web consacrée au projet.

Suivi des commentaires et des problèmes

La Ville a reçu des commentaires de différentes façons, notamment par la ligne 3-1-1, le sondage à la fin de la saison, des conseillers de quartiers, des demandes directement adressées à du personnel municipal, ainsi que dans des médias sociaux et traditionnels. Toutes les demandes de services générées à la suite de plaintes reçues à la ligne 3-1-1 ont été acheminées à des agents des Services des règlements municipaux qui ont ensuite fait le suivi auprès du fournisseur concerné de trottinettes pour corriger la situation au besoin.

En 2023, il y a eu 333 demandes de services reçues par la ligne 3-1-1, ce qui est 13 % plus élevé qu'en 2022, où il y en a eu 295 (voir la figure 3). La saison 2023 des trottinettes électriques a toutefois duré 50 jours (38 %) de plus que la saison 2022. De plus, en 2023, la zone de déploiement était deux fois plus grande que par les autres années et il y a eu deux fois plus de déplacements. La majorité des plaintes (81 %) concernait des trottinettes mal stationnées et 8 % visaient des trottinettes en circulation sur des trottoirs. Le reste des plaintes concernait des trottinettes brisées et d'autres demandes. Il y a aussi eu quelques plaintes classées dans la catégorie des trottinettes électriques qui étaient en fait liées à des vélos traditionnels ou électriques.

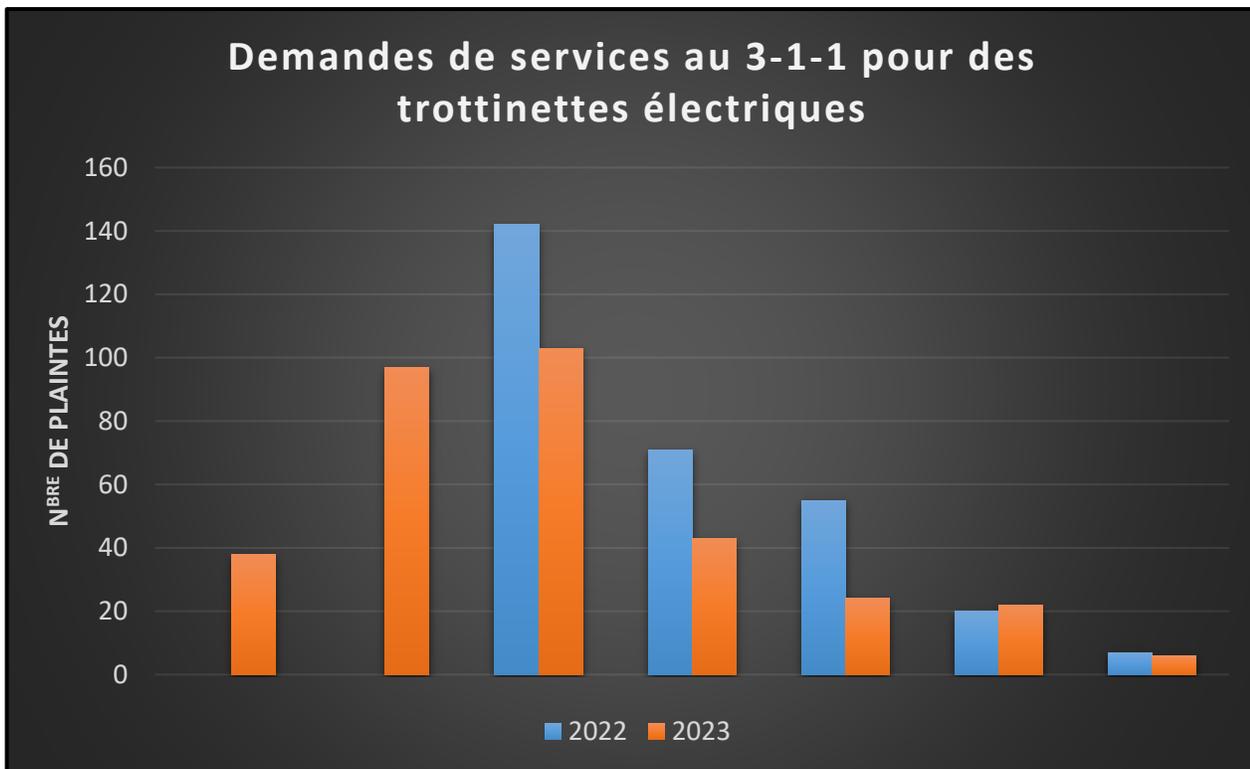


Figure 3 : Demandes de services formulées au 3-1-1 au sujet des trottinettes électriques

Le personnel municipal a mené une enquête hebdomadaire dans les couloirs commerciaux et de vente au détail dans le marché By, au centre-ville et dans le Glebe pour observer les comportements des usagers au chapitre du stationnement. Il a ainsi examiné 3 100 trottinettes électriques stationnées pendant la saison. Dans l'ensemble, 94 % des trottinettes électriques étaient bien stationnées, 6 % étaient légèrement mal stationnées et un pourcentage négligeable était extrêmement mal stationné. Les zones de stationnement numériques et délimitées physiquement ont permis de grandement réduire les problèmes de stationnement. Il n'est plus permis de stationner les trottinettes électriques ailleurs qu'aux places désignées à cette fin.

Le personnel a également surveillé les déplacements sur les trottoirs pendant la saison 2023 à l'aide de caméras Miovision à 10 endroits. Ces caméras étaient activées le vendredi ou le samedi de chaque mois entre 15 h et 21 h. Le nombre moyen de trottinettes électriques repérées en circulation sur des trottoirs pendant chaque créneau de 6 heures (aux 10 endroits combinés) est de 4,25. En 2022, il était de 3,73. La caméra ne fait toutefois pas de distinction entre les trottinettes électriques en libre-service et les trottinettes électriques privées et les trottinettes électriques privées ne sont pas équipées de la technologie de détection de trottoir – contrairement aux trottinettes en libre-service – qui dissuade les usagers de circuler sur des trottoirs. C'est pourquoi l'incidence plus élevée de circulation sur les trottoirs en 2023 peut être au moins partiellement attribuée au nombre croissant de trottinettes privées.

Blessures signalées

D'après les données transmises par les fournisseurs de trottinettes électriques, Bird Canada a été informé de sept blessures mineures pendant la saison 2023. Aucune de ces blessures n'a nécessité une visite à l'hôpital ni entraîné des blessures graves. Neuron a pour sa part été informé de six incidents vérifiés, dont trois qui ont nécessité des soins médicaux. En 2022, le nombre total de blessures signalées à Bird et à Neuron qui ont nécessité des soins médicaux était aussi de trois.

Selon les données fournies par le Service de police d'Ottawa, sept collisions liées à des trottinettes électriques ont été signalées en 2023. Six ont été classées dans les blessures non mortelles et une dans les dommages matériels seulement. Ces données incluent sans distinction les trottinettes électriques et les vélos électriques en libre-service et privés. En 2020, quatre collisions ont été signalées (trois classées dans les blessures non mortelles et une classée dans les dommages matériels seulement). En 2021, six collisions ont été signalées (trois classées dans les blessures non mortelles et trois classées dans les dommages matériels seulement). Les données pour 2022 ne sont pas disponibles.

Santé publique Ottawa a effectué un examen détaillé des visites aux urgences dans les hôpitaux d'Ottawa qui pourraient être associées aux trottinettes électriques de 2016 à juin 2023, c'est-à-dire à l'aide des plus récentes données disponibles. Ces données incluent sans distinction les trottinettes électriques en libre-service et privées. Elles montrent que les visites aux urgences susceptibles d'être associées aux trottinettes électriques sont passées de 166 à 67 de 2021 à 2022, ce qui représente une diminution de 60 %. Cette diminution est un peu moins importante que prévu compte tenu de la diminution de 84 % de l'utilisation des trottinettes électriques en libre-service en 2022 (80 000 déplacements annuels par comparaison à 492 000 en 2021), mais elle ne tient pas compte des déplacements effectués en trottinettes électriques privées, qui deviennent de plus en plus prisés. La comparaison des données d'avril à juin en 2022 et en 2023 a permis de constater que le nombre de blessures était similaire (38 en 2022 et 34 en 2023), et ce, même si la saison des trottinettes électriques en libre-service en 2022 a commencé seulement juillet. Cela suggère que les trottinettes privées sont en cause dans un pourcentage important des visites à l'hôpital. Des détails supplémentaires sur les visites dans les urgences d'Ottawa liées aux trottinettes électriques sont disponibles dans la page Web consacrée au projet.

Dans l'ensemble, à la lumière des données communiquées, les tendances en matière de blessures semblent relativement stables, malgré une certaine variabilité d'une année à l'autre, et il n'y a pas de nouveau problème de sécurité.

Contraventions et avertissements

Les fournisseurs de trottinettes électriques sont tenus d'imposer une amende ou une suspension aux usagers qui se comportent de manière inappropriée. Pendant la saison 2023, ils n'ont donné aucune amende, mais ils ont imposé quatre suspensions (désactivation de compte) à des usagers ayant circulé sur des trottoirs et affiché d'autres comportements répréhensibles. En 2022, ils n'avaient pas donné d'amende, mais ils avaient imposé 30 suspensions.

Le Service de police d'Ottawa a pour sa part émis trois contraventions et avertissements en 2023. Il n'en avait émis aucun en 2022, 24 en 2021 et 14 en 2020.

Faciliter le transport en commun et les déplacements multimodaux

L'un des avantages potentiels des trottinettes électriques est de faciliter l'accès aux transports en commun. Les données sur le nombre de déplacements individuels en trottinettes montrent que 18 % de tous les déplacements en trottinettes dans la ville se sont amorcés ou terminés à moins de 150 mètres d'une station de transport en commun en 2023 par comparaison à 5 % en 2022, à 4 % en 2021 et à 2 % en 2020. Les faibles pourcentages pour les deux premières années du projet pilote peuvent toutefois être un contrecoup de la pandémie. Il est ainsi possible de dégager une tendance à la hausse en ce qui concerne l'intégration des trottinettes électriques aux déplacements dans les transports en commun au début ou à la fin de trajets. Pour soutenir et encourager ces déplacements multimodaux durables, la Ville peut envisager de prolonger les heures d'ouverture de la location de trottinettes électriques pour les faire concorder avec les heures d'ouverture des transports en commun (de 5 h à 1 h).

Heures d'ouverture

Depuis la première année du projet pilote en 2020, il est possible de louer une trottinette électrique de 6 h à 23 h. En 2023, la Ville a prolongé les heures d'ouverture à deux endroits pendant la dernière partie de la saison (fin août à mi-novembre) pour en vérifier l'incidence.

- Parc Lansdown : trottinettes électriques disponibles de 6 h à minuit (ajout d'une heure);
- Quartier central des affaires : trottinettes électriques disponibles de 5 h à 1 h (ajout de deux heures).

Pour décourager la conduite en état d'ivresse, Bird Canada a activé une fonction de démarrage (SAFE) qui oblige les usagers à répondre à une série de questions dans l'application avant de pouvoir utiliser une trottinette électronique après 23 h. Les trottinettes de Neuron détectent les embardées erratiques et avertissent verbalement le conducteur de la détection d'une conduite dangereuse et de l'arrêt imminent de la trottinette électronique si les embardées se poursuivent. La trottinette donne trois avertissements avant de s'éteindre.

D'après les données transmises par les fournisseurs, le projet pilote de prolongation des heures d'ouverture a été un succès. Il y a eu une bonne demande de trottinettes électriques pendant les heures ajoutées et aucun incident de sécurité n'a été signalé. Le rapport fourni après la fin de la saison par chaque fournisseur de trottinettes électriques (Bird Canada et Neuron Mobility), y compris les détails sur le projet pilote de prolongation des heures d'ouverture, est disponible dans la page Web consacrée au projet.

Sondage à la fin de la saison

Le public a pu répondre au sondage du 30 octobre au 24 novembre 2023. Des 589 répondants, 48 % ont indiqué avoir conduit une trottinette électrique pendant la saison 2023 (52 % n'en ont pas conduit). Voici un aperçu des faits saillants de ce sondage.

- Les trottinettes électriques en mode libre-service ont offert un autre mode de déplacement aux répondants. D'après les résultats, les raisons les plus courantes de les utiliser étaient pour faire l'aller-retour à des activités sociales, au travail ou à des commerces locaux, ainsi que pour faire des courses ou aller à des rendez-vous.

- Les répondants ont choisi une trottinette électrique pour se déplacer parce qu'elles sont plus rapides/efficaces que d'autres modes de déplacement et permettent d'éviter le coût et les tracas du stationnement d'un véhicule.
- En ce qui concerne les problèmes de stationnement, 56 % des répondants ont croisé une trottinette mal stationnée pendant la saison 2023 – il faut donc continuer de faire preuve de diligence à ce chapitre.
- Dans l'ensemble, 61 % des répondants ont vu des trottinettes en circulation sur des trottoirs. Parmi eux, 40 % ont indiqué que ces trottinettes appartenaient à des particuliers, 39% ne savaient pas si elles appartenaient à des particuliers ou étaient en libre-service et 21 % ont indiqué qu'elles appartenaient à Bird ou à Neuron.
- En ce qui concerne les émissions sonores, 42 % des répondants ont estimé que le son obligatoire aide les personnes ayant une perte de mobilité ou de vision à se sentir plus en sécurité et 30 % ont indiqué qu'ils se sentaient eux-mêmes davantage en sécurité grâce au son émis par les trottinettes.
- 61 % des répondants sont d'accord pour que les trottinettes électriques en mode libre-service continuent d'être disponibles à Ottawa, 29 % sont de l'avis contraire et 10 % ne sont ni pour ni contre.

Les résultats complets du sondage sont disponibles dans la page Web consacrée au projet (rapport sur ce que nous avons entendu).

Structure tarifaire

Les frais perçus pendant la saison 2023 auprès des fournisseurs de trottinettes électriques sont résumés à l'annexe 1. Les recettes se sont élevées à environ 173 000 \$, tandis que les dépenses de la Ville liées aux trottinettes électriques se sont élevées à environ 130 000 \$. Il en résulte un excédent de 43 000 \$. Il est ainsi possible de réduire les frais en 2024 parce que le programme est conçu pour demeurer neutre au chapitre des recettes. Le personnel supprimera donc les frais d'utilisation de 0,10 \$ par trajet pour la saison 2024. L'application de ce changement à la saison 2023 aurait réduit les recettes totales à 155 000 \$, ce qui aurait permis de payer toutes les dépenses de la Ville pour cette saison tout en laissant une marge de manœuvre pour absorber une augmentation des dépenses en 2024 en raison de l'inflation. Ce changement permettra également de payer les coûts d'un programme de sensibilisation élargi en 2024 et de l'embauche d'un étudiant coop de plus pour soutenir les activités d'application de la loi aux Services des règlements municipaux. Cette option présente l'avantage supplémentaire pour le personnel d'éliminer la tâche de préparation des factures mensuelles fondées sur le nombre de déplacements.

La structure tarifaire depuis le début du projet pilote, y compris celle recommandée en 2024, figure à l'annexe 1.

Trottinettes électriques privées

Il y a de plus en plus de trottinettes privées en circulation à Ottawa et ce secteur est en plein essor à la lumière des conversations avec les fournisseurs. À Ottawa, il existe au moins une entreprise de location de trottinettes électriques et il y a un nombre croissant d'entreprises qui vendent des trottinettes électriques, y compris des géants mondiaux qui exercent leurs activités en ligne. Les trottinettes privées et en mode libre-service sont toutes deux sujettes au *Règlement sur les trottinettes* de la Ville qui interdit certains comportements (notamment la circulation sur les trottoirs). La Ville peut imposer aux fournisseurs de trottinettes électriques

en mode libre-service des exigences afin de réduire l'utilisation inappropriée/illégale de leurs trottinettes, mais elle ne peut pas faire de même pour les trottinettes privées. Ces trottinettes ne sont pas équipées de la technologie nécessaire pour permettre le géoblocage sur les trottoirs, ralentir la vitesse dans certaines zones et apporter des restrictions dans d'autres zones, en plus de ne généralement pas émettre de son. En 2023, le personnel a distribué des dépliants d'informations aux entreprises qui vendent des trottinettes électriques à des particuliers et a mené une campagne d'informations en ligne pour rappeler aux propriétaires de trottinettes électriques qu'ils sont assujettis aux règles du projet pilote.

Plans pour la saison 2024

Le personnel municipal a examiné les résultats de la saison 2023, notamment les commentaires formulés par des conseillers et des membres du public, et prévoit ce qui suit pour la saison 2024.

Nouvelles mesures

- Lancer la saison aussi tôt que le 15 avril (un mois plus tôt qu'en 2023) si les conditions météorologiques et les activités de balayage des rues le permettent et y mettre fin le 15 novembre.
- Revoir la structure tarifaire pour la saison 2024 de la façon décrite à l'annexe 1.
- Prolonger les heures d'ouverture de 5 h à 1 h (au lieu de 6 h à 23 h par le passé) dans l'ensemble de la zone de déploiement, à l'exception de la zone du marché By, et inclure une disposition dans l'entente pour permettre à la Ville de réadopter les heures d'ouverture en vigueur en 2023 en tout temps au besoin. Veiller à ce que les entreprises déploient des technologies de vérification de la sobriété avant tout trajet commencé après 23 h, par exemple la détection d'embardees erratiques ou des questions à répondre avant le démarrage des trottinettes.
- Commencer par un parc de 900 trottinettes électriques et l'augmenter jusqu'à un maximum de 1 200 si les fournisseurs le demandent et le justifient. L'approbation serait tributaire de l'utilisation moyenne par véhicule et de la demande du public.
- Explorer avec les fournisseurs les options pour mettre des casques à la disposition de tous les usagers (Neuron offre déjà un casque avec ses véhicules).

Mesures adoptées en 2022 et 2023 qui seront poursuivies en 2024

- Embaucher un étudiant coop à temps plein en tant que ressource supplémentaire pour le projet (pour recueillir, examiner et surveiller les données, etc.) grâce à l'excédent dégagé de la structure tarifaire.
- Continuer de financer le soutien apporté par le personnel des Services des règlements municipaux pour gérer toutes les demandes de renseignements et les plaintes.
- Exiger que les fournisseurs de services fassent le géoblocage de la circulation sur les trottoirs, ralentissent la vitesse dans certaines zones et apportent des restrictions dans d'autres zones dans l'ensemble de la ville.
- Exiger que les fournisseurs de services utilisent les mêmes places de stationnement et les désignent dans leur application.
- Continuer d'ajouter de la signalisation pour les trottinettes électriques (potelets flexibles personnalisés) aux emplacements de stationnement signalisés existants et examiner la

possibilité d'utiliser d'autres solutions pour désigner des emplacements de stationnement.

- Imposer l'application d'un autocollant interdisant de circuler sur les trottoirs sur la plateforme repose-pieds des trottinettes électriques.
- Imposer des émissions sonores unifiées à des fins d'accessibilité.
- Simplifier le processus de demandes de services reçues par la ligne 3-1-1 et transférées au personnel des Services des règlements municipaux.
- Imposer aux fournisseurs de services le délai de réponse de 15 minutes aux plaintes concernant une trottinette électrique mal stationnée.
- Élaborer et mettre en œuvre une campagne de sensibilisation ciblant les trottinettes électriques privées, notamment des documents à transmettre aux détaillants de trottinettes électriques, des campagnes dans les médias sociaux et des publicités vidéo. Cerner les possibilités l'élargir la campagne par le truchement d'autres programmes ou initiatives comme le Programme de sensibilisation à la sécurité en vélo et Sécurité des routes Ottawa.
- Poursuivre les discussions avec la Commission de la capitale nationale au sujet de la possibilité d'utiliser des trottinettes électriques dans ses sentiers à Ottawa.
- Poursuivre la collecte et l'analyse des données de la Ville sur le stationnement, la circulation sur les trottoirs, etc.
- Examiner les données obtenues des fournisseurs (rapports avant une saison, rapports en milieu de saison, rapports après une saison, soumissions hebdomadaires).
- Continuer de travailler avec les intervenants en matière d'accessibilité pour cerner les pratiques exemplaires en matière de braille, y compris l'orientation sur la trottinette et le matériel utilisé.
- Exiger que les fournisseurs de services fournissent un code QR pour diriger les plaintes et les questions vers le formulaire électronique de la Ville.

Prochaines étapes

Le présent document a fait état des résultats de la saison 2023 du Projet pilote relatif aux trottinettes électroniques et des plans pour la poursuite du projet en 2024. Le personnel entamera le processus afin d'offrir une prolongation de contrat à Bird Canada et à Neuron Mobility pour la saison 2024. Celle-ci sera la cinquième et dernière année du projet pilote provincial. Le personnel présentera un rapport au Comité des transports et au Conseil au sujet de l'avenir du projet une fois que le gouvernement provincial aura fait part de sa décision de prolonger le projet pilote, de le rendre permanent ou de l'interrompre.

Les personnes qui ont des questions sur le projet pilote peuvent communiquer avec Kunjan Ghimire, ing., gestionnaire du Programme de modération dans les quartiers (613 580-2424, poste 21685; Kunjan.Ghimire@ottawa.ca).

ANNEXE 1

Structure tarifaire révisée

Ville d'Ottawa : Frais, trottinettes électriques en libre-service, Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique				
Élément	Tarif en 2021	Tarif en 2022	Tarif en 2023	Nouveau tarif en 2024
Frais de demande	5 000,00 \$	10 000,00 \$	-	-
Frais d'administration	-	-	10 000,00 \$	10 000,00 \$
Frais de demande d'agrandissement du parc de trottinettes	2 000,00 \$	5 000,00 \$	-	-
Frais de véhicule (par véhicule)	50,00 \$	100,00 \$	150,00 \$	150,00 \$
Frais de communication et de participation (par véhicule)	10,00 \$	20,00 \$	-	-
Frais de conformité (par véhicule)	-	130,00 \$	-	-
Frais de trajet (par trajet jusqu'à 200 000 trajets)	-	-	0,10 \$	-
Frais d'empiètement dans les stations	250,00 \$	250,00 \$	250,00 \$	250,00 \$