

Appel d'offres
pour
le livre blanc sur la micromobilité

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ (CCATM)

30 août 2024

Publié par : Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Date de publication de l'appel d'offres : 30 août 2024

Date de clôture de l'appel d'offres : 20 septembre 2024

Réception des propositions : Anna Herman
Gestionnaire de programmes
aherman@ccmta.ca

Renseignements : Anna Herman
Gestionnaire de programmes
aherman@ccmta.ca

Table des matières

1.0	CONTEXTE	3
2.0	DESCRIPTION DU PROJET	4
2.1	<i>Objectif du projet</i>	4
2.2	<i>Exigences des propositions</i>	7
2.3	<i>Livrables</i>	8
3.0	CRITÈRES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION	8
3.1	<i>Critères d'évaluation</i>	8
3.2	<i>Sélection de la proposition retenue</i>	9
4.0	EXIGENCES DE SOUMISSION	10
	ANNEXE A : STRUCTURE DE LA PROPOSITION	11

1.0 Contexte

L'industrie de la micromobilité est un domaine novateur du transport qui évolue rapidement. Au cours des dernières années, plusieurs petits appareils à usage personnel, principalement électriques, comme les vélos à assistance électrique (VAE) et les vélos cargo électriques, les scooters électriques, les monocycles ou les planches à lévitation (hoverboards), entre autres, sont apparus sur les routes publiques.

Au Canada, le déploiement sécuritaire des produits de micromobilité incombe à la fois aux acteurs de l'industrie et à tous les ordres de gouvernement. Dans le contexte actuel, Transports Canada (TC) est responsable à l'échelon fédéral de l'établissement de règlements sur la sécurité et de la surveillance de la conformité pour les véhicules neufs et l'équipement désigné en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (LSA) et de son Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles connexe (RSVM). Le Ministère est également chargé d'établir les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Ces normes décrivent les exigences de sécurité auxquelles les fabricants doivent se conformer pour que les véhicules neufs soient importés ou vendus au Canada.

En février 2021, le RSVM a été modifié pour inclure une catégorie de véhicules prescrite appelée « véhicule à usage restreint », avec une exemption notable pour les véhicules qui ne sont pas conçus pour être utilisés sur les routes publiques et dont la vitesse maximale est inférieure à 32 km/h. Par conséquent, les appareils qui appartiennent à la catégorie des véhicules à usage restreint, mais dont la vitesse maximale est égale ou inférieure à 32 km/h, ne sont pas réglementés, et les autres véhicules qui ne répondent pas à la définition des catégories de véhicules prescrites par le gouvernement fédéral ne le sont pas non plus. Ces véhicules non réglementés ne sont pas assujettis aux autorités de rappel et de défaut de TC. L'application de la loi sur l'utilisation sécuritaire des véhicules, y compris les produits de micromobilité, relève de la compétence provinciale ou territoriale, qui décide d'autoriser ou non l'utilisation de ces véhicules dans chaque administration et dans quelles conditions (p. ex., établir le code de la route et utiliser des équipements de sécurité comme des casques ou des ceintures de sécurité, selon le cas).

Les gouvernements provinciaux et territoriaux supervisent bon nombre des lois et des règlements régissant la conduite sécuritaire des véhicules sur les voies publiques, y compris les permis, l'immatriculation des véhicules, l'assurance automobile et la responsabilité, ainsi que les lois sur la circulation. De plus, les responsabilités des municipalités peuvent inclure, entre autres responsabilités, la création et l'application de règlements pour la circulation des véhicules.

Dans de nombreuses administrations, les lois sur la circulation et les règlements de sécurité concernant l'utilisation des véhicules dépendent de l'existence d'une définition claire d'une catégorie de véhicules. À l'heure actuelle, les administrations cherchent à améliorer leurs connaissances et leur compréhension des définitions, des classifications et des lignes directrices en matière de micromobilité nécessaires à leur surveillance et à permettre des mesures d'application de la loi efficaces ainsi que le contrôle des normes de sécurité des véhicules.

Bien que chaque province, territoire et municipalité ait son propre contexte et son propre pouvoir, les administrations ont un objectif commun d'harmoniser autant que possible les classifications, les normes et les règles de sécurité des véhicules afin d'assurer l'uniformité pour les utilisateurs partout au Canada. Il est également nécessaire de permettre la collecte de données solides, en particulier en ce qui concerne la sécurité de ces appareils, les données sur l'exposition ainsi que les

données sur les collisions et les incidents liés à la sécurité mettant en cause des dispositifs de micromobilité.

2.0 Description du projet

2.1 Objectif du projet

L'objectif du projet est d'élaborer un livre blanc sur la micromobilité qui fournira de l'information et du soutien aux administrations avec un déploiement de la micromobilité. Le livre blanc aidera les administrations à élaborer des approches uniformes en matière de réglementation et de politiques, à échanger des connaissances et à mieux comprendre les pratiques exemplaires liées aux politiques de sécurité routière et à l'intégration sécuritaire des véhicules de micromobilité, dans le but d'appuyer une plus grande harmonisation entre les administrations.

Le projet comprendra les tâches suivantes :

1. Analyse documentaire

- Examiner et se familiariser avec les principales constatations des rapports et des publications afin d'acquérir une compréhension approfondie des politiques, des pratiques et des défis actuels en matière de micromobilité. Le CCATM fournira une sélection de rapports et de publications clés. D'autres documents peuvent être inclus dans l'examen, à la discrétion du fournisseur, pour compléter les documents fournis et clarifier l'état actuel du secteur de la micromobilité.
- Les principaux domaines d'intérêt sont les suivants :
 - Approches des principales administrations pour définir les dispositifs de micromobilité et leurs cadres juridiques pour la classification et les normes des véhicules.
 - Approches en matière d'exigences concernant les permis et immatriculations pour les différentes classes de micromobilité.
 - Numéros d'identification des véhicules et ordre de gouvernement responsable de leur administration.
 - Seuils pour l'établissement d'exigences relatives aux véhicules (p. ex., immatriculation, plaques, exigences en matière de permis et d'assurance, exemptions d'invalidité, etc.) et des normes de sécurité (vitesses maximales, utilisation du casque, etc.).
 - Approches en matière de mesures et stratégies d'application de la loi pour assurer la conformité aux règlements et aux normes de sécurité des véhicules, ainsi que toute approche pour assurer la conformité du marché.
 - Approches en matière de méthodes de collecte et de partage des données (y compris les incidents non déclarés par les services de police ou les incidents ne mettant pas en cause un véhicule à moteur).

2. Analyses gouvernementales

- Mener des enquêtes et des entrevues en personne auprès des administrations canadiennes et internationales de comparaison sur l'état actuel et l'orientation future de la gouvernance de la micromobilité.
- Les domaines d'intérêt à étudier peuvent inclure :
 - Cadres réglementaires fédéraux, provinciaux et territoriaux du Canada pour les catégories de véhicules de micromobilité.
 - Détails et justification de la classification et de la réglementation actuelles des véhicules dans les principales administrations internationales.
 - Les résultats des évaluations de politiques pertinentes, y compris les principaux défis et les leçons tirées des approches actuelles en matière de classification et de normes de sécurité des véhicules, d'immatriculation, d'exemptions d'invalidité, d'application de la loi et de collecte de données sur les incidents.
- Le CCATM travaillera avec le fournisseur retenu pour appuyer les processus d'enquête et d'entrevue gouvernementales.

3. Analyse et interprétation des résultats

- Résumer les résultats de la recension des écrits et des analyses gouvernementales afin d'élaborer des idées clés pour le livre blanc.
- Entreprendre les actions suivantes à l'aide des données et des renseignements recueillis :
 - Effectuer une analyse du système de classification des véhicules fédéraux du Canada en ce qui a trait à la micromobilité.
 - Évaluer les meilleures pratiques pour les définitions de la micromobilité en termes d'utilité, d'applicabilité et d'adaptabilité au fil du temps.
 - Établir des pratiques exemplaires pour les mesures et les stratégies d'application de la loi afin d'assurer la conformité aux règlements et aux normes de sécurité des véhicules, y compris aux points de vente.
 - Déterminer les pratiques exemplaires en matière de collecte de données sur les collisions et les incidents qui ne sont pas actuellement déclarables dans les administrations canadiennes, c.-à-d. qui n'impliquent pas de véhicule à moteur.

4. Rapport sur le livre blanc

Le rapport sur le livre blanc devrait contenir les sections suivantes :

a. Sommaire :

- Donner un aperçu du document complet, y compris l'objet du rapport.
- Mettre en évidence les principaux points de l'enquête et décrire les résultats, les conclusions et les recommandations.

b. Introduction

- Définir les enjeux abordés dans le document (p. ex., les défis actuels de la classification des véhicules de micromobilité au Canada).

- Fournir le contexte et les renseignements nécessaires pour comprendre les définitions du rapport, les enjeux et les raisons pour lesquelles ce travail est important.
 - Donner un aperçu des rôles et des responsabilités au Canada en ce qui a trait à la réglementation et à la surveillance de la micromobilité.
- c. Sécurité en matière de micromobilité
- Décrire le paysage des véhicules de micromobilité et les risques pour la sécurité liés à ses appareils (p. ex., collisions, blessures, décès, etc.).
 - Déterminer les principaux risques pour la sécurité routière propres aux appareils de micromobilité et à leur utilisation.
- d. Lois, réglementation et politiques
- Donner un aperçu des lois et des politiques canadiennes qui se rapportent à la classification des véhicules de micromobilité et aux règles pour une utilisation sécuritaire.
 - Résumer le système actuel de classification des véhicules au Canada et les lacunes dans les définitions qu'il faut combler pour couvrir la micromobilité.
 - Décrire les approches des principaux pays de comparaison pour classer les appareils de micromobilité et leurs cadres de gouvernance (contrôle des normes de sécurité des véhicules, délivrance des permis, immatriculation, etc.).
 - Décrire les pratiques exemplaires en matière de mesures d'application de la loi et de stratégies utilisées pour assurer la conformité aux règlements sur la micromobilité.
- e. Problèmes de collecte de données
- Décrire les défis en matière de collecte et de codage des données au Canada pour les événements de sécurité impliquant des véhicules de micromobilité, y compris les collisions avec des véhicules motorisés et non motorisés.
 - Résumer les pratiques exemplaires parmi les administrations de premier plan en matière de collecte de données sur la micromobilité, de normalisation et de production de rapports, et la façon dont ces pratiques peuvent être appliquées dans un contexte canadien.
- f. Approches possibles et pratiques exemplaires
- Proposer une définition claire de la micromobilité dans le contexte canadien.
 - Fournir une évaluation des approches possibles et des pratiques exemplaires qui pourraient être envisagées au Canada pour relever les défis de la micromobilité cernés, ainsi que les risques, les avantages et les obstacles à la mise en œuvre dans le contexte de la gouvernance et de l'approche opérationnelle du Canada en matière de véhicules de micromobilité, en mettant particulièrement l'accent sur les sujets énumérés à la section Analyse et interprétation des résultats (section 3).
 - Identifier les limites de l'étude et les sources potentielles d'erreur ou d'incertitude.
- g. Conclusion
- Résumer les informations contenues dans le rapport, y compris les principaux enjeux, l'évaluation, les résultats et les pratiques exemplaires.
 - Suggérer les prochaines étapes pour les activités ou la recherche qui pourraient aider à continuer d'appuyer les secteurs de compétence en matière de déploiement de la micromobilité.

2.2 Exigences des propositions

- a) La proposition doit suivre la structure décrite à l'annexe A.
- b) La proposition doit comprendre un plan de gestion du projet comprenant de l'information sur le gestionnaire de projet et sur tous les membres du personnel qui participeront à toutes les principales tâches associées à ce projet. Le plan de gestion du projet doit :
 - Désigner un responsable du projet et indiquer son expérience sur des projets similaires.
 - Fournir une description détaillée sur la capacité du soumissionnaire à effectuer le travail et de ses qualifications dans le domaine de la recherche sur la micromobilité, de la classification et de la réglementation des véhicules, de la méthodologie du sondage et de l'analyse documentaire. Des exemples de travaux antérieurs effectués sur le sujet seront utiles. Dans le cas où la proposition émanerait d'un consortium, celle-ci doit clairement indiquer quelle entreprise assume le leadership, quels sont les rapports juridiques entre les entreprises ainsi que le rôle de chacune.
- c) La proposition doit comprendre une description détaillée de la méthodologie de recherche, y compris les avantages et les inconvénients ainsi qu'une justification des méthodes proposées.
- d) La proposition doit comprendre un plan de travail pour les produits livrables, avec un échéancier indiquant le temps qu'il faudra pour accomplir chaque tâche ainsi que la durée globale du projet.
- e) La proposition doit comprendre un plan de gestion des risques comprenant la détermination des défis potentiels et les mesures d'atténuation proposées, les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité.
 - Le soumissionnaire doit maintenir sa capacité d'exécuter ce plan tout au long du projet.
- f) La proposition doit comprendre une répartition détaillée des prix pour le projet (y compris les tarifs quotidiens).
- g) La proposition doit contenir une déclaration de tout conflit d'intérêts réel ou apparent ou conflit d'intérêts potentiel perçu. Toute déclaration à cet effet sera évaluée dans son contexte et pourrait entraîner l'obligation de présenter des renseignements supplémentaires en vue de déterminer l'acceptation ou le refus de la proposition, selon les circonstances.

2.3 Livrables

Les tâches suivantes relatives à la réalisation du projet relèveront du prestataire. Les dates d'échéance sont précisées pour chacune des tâches afin de donner aux soumissionnaires une idée des délais de mise en œuvre prescrits par le CCATM. Rien n'empêche toutefois les soumissionnaires de proposer de nouvelles échéances, à condition de livrer la marchandise à temps.

Livrable	Description	Date d'échéance
Plan opérationnel	Le plan opérationnel comportera un échéancier détaillé pour l'achèvement de chaque tâche ainsi qu'un calendrier des livrables. Ce plan sera envoyé au CCATM aux fins d'examen, de rétroaction et d'approbation avant l'exécution de toute tâche.	Deux semaines après la signature du contrat
Rapports d'état	Le prestataire présentera des rapports d'étape sommaires à chaque étape du projet (c.-à-d. analyse documentaire, analyses gouvernementales).	À DÉTERMINER
Ébauche du rapport final	Le soumissionnaire doit envoyer la version préliminaire du rapport final au CCATM aux fins d'examen et d'approbation avant l'achèvement du rapport. Le rapport final doit comprendre les sections suivantes : <ol style="list-style-type: none">1. Sommaire2. Introduction3. Sécurité en matière de micromobilité4. Lois, réglementation et politiques5. Problèmes de collecte de données6. Approches possibles et pratiques exemplaires7. Conclusions	À DÉTERMINER
Rapport final	Le soumissionnaire retenu doit apporter des modifications au rapport en fonction des commentaires formulés et soumettre le rapport final en format Word et PDF par voie électronique. L'ensemble des données brutes, des rapports, des sources à l'appui et des documents doit être remis au CCATM une fois le projet achevé.	Un mois à compter de la réception des commentaires.

3.0 Critères d'évaluation et méthode de sélection

3.1 Critères d'évaluation

Toutes les propositions seront évaluées en fonction des critères d'évaluation indiqués ci-dessous :

- Compréhension avérée de la portée, des objectifs et des exigences du produit final;
- Compréhension claire et détaillée des défis et des complexités propres au projet, démontrée par une analyse approfondie des obstacles, des risques et des mesures d'atténuation possibles, ainsi qu'une approche réfléchie pour les aborder dans la proposition;
- Qualité globale de la proposition (clarté, concision et exhaustivité);

- La faisabilité de l’approche, des échéanciers, de la méthodologie et des coûts proposés;
- Le plan de gestion des risques contient une reconnaissance adéquate des problèmes directs et indirects et des solutions proposées; les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité sont adéquats;
- Gestion proposée du projet; qualifications et expérience pertinentes du gestionnaire de projet, notamment le poste au sein de l’organisation;
- Compétences du personnel clé, soit l’expérience pertinente, les compétences démontrées dans le cadre de travaux semblables et le niveau de bilinguisme;
- Organisation du soumissionnaire, y compris les sous-traitants, s’il y a lieu, soit l’expérience pertinente, les compétences démontrées dans le cadre de travaux semblables et les ressources disponibles.

3.2 Sélection de la proposition retenue

Les soumissionnaires seront informés de l’acceptation ou du refus de leur proposition.

Calendrier prévu :

Date d’émission de l’appel d’offres	30 août 2024
Fin de la période de dépôt des propositions	20 septembre 2024
Annonce de la proposition retenue	11 octobre 2024
Date limite du rapport final	27 juin 2024

En outre, le CCATM se réserve le droit :

- De modifier ces dates au besoin;
- D’annuler le présent appel d’offres à tout moment;
- De sélectionner une liste restreinte de propositions;
- D’annuler le présent appel d’offres à tout moment et d’en publier un autre pour des livrables identiques ou semblables;
- D’accepter les soumissions dans leur intégralité ou seulement en partie;
- De rejeter certaines ou toutes les soumissions reçues;
- De n’attribuer aucun contrat pour le présent appel d’offres.

En répondant au présent appel d’offres, le soumissionnaire convient de ne pas communiquer à quelque personne morale ou physique les renseignements confidentiels sur le CCATM sans le consentement écrit de celui-ci. En outre, le soumissionnaire convient de traiter les renseignements confidentiels sur le CCATM avec la diligence et la prudence dont il fait normalement preuve pour protéger la confidentialité de ses propres renseignements.

4.0 Exigences de soumission

Les parties intéressées sont invitées à soumettre une version électronique de leur proposition complète en anglais en format PDF d'Adobe à :

Anna Herman
Gestionnaire de programmes, CCATM
Courriel : aherman@ccmta.ca

Les propositions doivent parvenir à l'adresse courriel ci-dessus au plus tard le 20 septembre 2024, à 14 h 30 HAE. Elles doivent être rédigées en anglais, langue dans laquelle sera mené le présent projet.

Adressez toute autre question à Anna Herman d'ici le 11 septembre 2024 : **Courriel** : aherman@ccmta.ca

Annexe A : Structure de la proposition

Sections de la proposition	Description des sections de la proposition
Proposition technique	La proposition doit comprendre une description détaillée de la méthodologie pour mener des analyses documentaires issues de sources internationales, y compris les avantages et les inconvénients ainsi que la justification des méthodes proposées.
Proposition de plan de travail	La proposition doit comprendre un plan de travail pour les produits livrables, avec un échéancier indiquant le temps qu'il faudra pour accomplir chaque tâche ainsi que la durée globale du projet. L'échéancier doit prévoir des réunions avec le CCATM tout au long du projet pour discuter de ses progrès ainsi que des problèmes ou des défis.
Plan de gestion du projet	<p>La proposition doit comprendre un plan de gestion du projet comprenant de l'information sur le gestionnaire de projet et sur tous les membres du personnel qui participeront à toutes les principales tâches associées à ce projet.</p> <p>Le plan de gestion du projet doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désigner un responsable du projet et indiquer son expérience sur des projets similaires. • Fournir une description détaillée sur la capacité du soumissionnaire à effectuer le travail et ses qualifications, en anglais comme en français. Des exemples de travaux antérieurs effectués sur le sujet seront utiles. Dans le cas où la proposition émanerait d'un consortium, celle-ci doit clairement indiquer quelle entreprise assume le leadership, quels sont les rapports juridiques entre les entreprises ainsi que le rôle de chacune.
Plan de gestion des risques	<p>La proposition doit comprendre un plan de gestion des risques comprenant la détermination des défis potentiels et les mesures d'atténuation proposées, les méthodes de contrôle de la qualité et les protocoles de sécurité et de confidentialité.</p> <p>Le soumissionnaire doit maintenir sa capacité d'exécuter ce plan tout au long du projet.</p>
Proposition de coûts	La proposition doit comprendre une répartition détaillée des prix pour le projet (y compris les tarifs quotidiens).