



Covoiturage de plus de 100 km : Des dispositions de la loi qui doivent demeurer

Mémoire préparé pour la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 17

Présenté par Covoiturage amigoexpress

10 mai 2019

COVOITURAGE AMIGOEXPRESS

COVOITURAGE INTERURBAIN ET PROJET DE LOI 17

Dans le présent document, nous utilisons le terme “covoiturage interurbain” pour désigner du covoiturage ponctuel de de longue distance, le plus souvent de plus de 100 km. Le covoiturage interurbain est le type de covoiturage le plus populaire au Québec, amigoexpress comptant plus d’un demi million de membres dans la Province.

Voici les trois principaux enjeux affectant le covoiturage que nous avons constaté:

1. Le covoiturage interurbain ne serait plus inclus dans la définition du covoiturage au sens de la loi si le projet de loi 17 demeure inchangé. En effet, le projet de loi 17 définit le covoiturage comme une activité touchant uniquement les trajets de courte distance : le chauffeur effectue au plus quatre courses par jour n’excédant pas, cumulativement, 100 km (article 147 paragraphe 3).
 2. La loi actuelle comporte des conditions essentielles pour encadrer le covoiturage, notamment sur la raison du déplacement. Ces dernières sont reconduites dans le projet de loi 17, mais visent seulement les déplacements de moins de 100 km puisque les déplacements plus longs ne sont pas définis comme du covoiturage.
 3. La pratique du covoiturage de plus de 100 km serait maintenant protégée uniquement par l’exclusion prévue au paragraphe 5 de l’article 150 : *À l’exception de l’article 149, les dispositions de la présente loi ne s’appliquent pas au transport de personnes par automobile dans les cas suivants : ... 5° la somme versée pour une course, pour chaque passager, n’excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement.*
-

COVOITURAGE AMIGOEXPRESS

ÉVITER UN ÉCUEIL IMPORTANT

L'évacuation de certaines dispositions de la loi qui définissent actuellement le covoiturage de longue distance pourrait entraîner la détérioration de la pratique au Québec et encourager le transport commercial (100km et plus) opérant sous le couvert du covoiturage. Nous pensons ici à des conducteurs effectuant des allers-retours à répétition dans des voitures à haute capacité - c'est une pratique non-sécuritaire et contraire à l'esprit de la loi.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Définir expressément le covoiturage interurbain ou covoiturage de plus de 100 km dans la loi.
 2. Conserver cette importante distinction présente de la loi actuelle pour le covoiturage de plus de 100km : le chauffeur décide de la destination finale et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace.
 3. Ne pas changer la façon de définir la limite de contribution pour le covoiturage de plus de 100km : la loi actuelle prévoit une limite par course, et non une limite par passager.
-

RÉSUMÉ

L'équipe de Covoiturage amigoexpress partage vos préoccupations liées au développement du transport collectif en milieux rural et régional et, plus particulièrement, à l'encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile.

Nous souhaitons aider le gouvernement à éviter un écueil important dans le cadre du projet de loi 17 : même si même si le Ministère souhaite imposer un prix plafond par passager pour le transport de personnes de plus de 100km (5e paragraphe de l'article 150), l'évacuation de certaines dispositions de la loi qui définissent actuellement le covoiturage de longue distance pourrait entraîner la détérioration de la pratique au Québec et encourager le transport commercial opérant sous le couvert du covoiturage. Nous pensons ici à des conducteurs effectuant des allers-retours à répétition dans des voitures à haute capacité - c'est une pratique non-sécuritaire et contraire à l'esprit de la loi.

Il peut être contre-intuitif d'imaginer que des conducteurs pourraient s'adonner à ce genre de pratique si la somme versée pour une course n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement pour le remboursement des frais d'utilisation du véhicule, mais il s'avère que cette condition ne soit pas suffisante. Notre expérience des 15 dernières années nous l'a démontré.

Nous sommes heureux de partager ce que nous avons appris avec vous.

Il nous apparaît en outre important que le gouvernement n'exclue pas de la définition du covoiturage les trajets de plus de 100 km. Loin d'être l'exception, le covoiturage ponctuel de longue distance est de loin le plus populaire (amigoexpress compte près d'un demi-million de membres au Québec seulement).

Le Québec est le chef de file du covoiturage interurbain en Amérique du Nord et ce depuis près de 40 ans. C'est une particularité toute québécoise dont nous avons raison d'être fiers collectivement .

Il faut l'encadrer, la protéger et l'encourager.

INTRODUCTION

Covoiturage amigoexpress est une communauté de 590 000 personnes qui se partagent la route. Il s'agit de la plus grande communauté de covoiturage au Canada.

Spécialisée en covoiturage de longue distance, l'entreprise propose une formule unique qui suscite l'engouement de ses usagers :

- Un accès rapide et ininterrompu pour ses abonnés à son site Internet sécurisé.
- Un centre d'appel (1-877-264-4697) ouvert 7 jours sur 7.
- Un encadrement professionnel de l'activité des membres ainsi qu'une vérification de la validité du permis de conduire des membres conducteurs.

Fondée à Charlesbourg en 2006 par deux jeunes visionnaires désireux de démocratiser le transport interurbain au Québec, l'entreprise offre à ses abonnés la chance de réduire le coût de leurs déplacements occasionnels partout au Québec et à travers le Canada. Pour un voyage d'Alma à Dolbeau-Mistassini ou de Québec à Matane, par exemple, les conducteurs peuvent offrir les places libres dans leur véhicule à des passagers qui partageront avec eux les frais de déplacement.

Le siège de l'entreprise est aujourd'hui basé à Verdun et compte 24 employés. Depuis sa création, Covoiturage amigoexpress a permis plus de 2.3 millions de déplacements en covoiturage.

Des effets sociaux et environnementaux

En 2018, notre communauté de membres a parcouru 150 millions de kilomètres, soit l'équivalent de 4 250 fois le tour de la Terre. Dans cette seule année, Covoiturage amigoexpress a permis d'économiser 7,25 millions de litres d'essence tout en réduisant de 20 400 tonnes les émissions de CO2 dans l'atmosphère. En permettant à ses usagers de se déplacer entre des villes souvent très peu desservies par les autres services de transport, Covoiturage amigoexpress exerce aussi une fonction sociale importante : le service permet aux personnes ayant un accès limité à l'automobile d'accéder à de nombreux services, dont les

établissements d'éducation et de santé, et de participer à la vie économique, sociale et culturelle de leur région.

Optimisation des déplacements

La formule que nous proposons est la suivante :

D'abord, un conducteur donné offre des places dans son véhicule pour un trajet qu'il planifie de faire de toutes façons, la prise de passagers étant accessoire à la raison pour laquelle il fait le déplacement. Notons ici qu'aucun frais n'est exigé du conducteur, du propriétaire ou du locataire du véhicule automobile, ni payé à ceux-ci pour le transport des passagers, sauf le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile, donc dans un but strictement non lucratif. En conséquence, les conducteurs doivent s'assurer que la contribution totale demandée aux passagers n'excède pas le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile, tel que décrit dans la définition légale du covoiturage. Autrement dit, la prise de passagers pour un chauffeur doit être accessoire à son déplacement, sans quoi il ne s'agit plus de covoiturage, mais de transport de passager commercial, une activité illégale si le chauffeur en question ne possède pas les permis et autorisations nécessaires.

Ensuite, les usagers désirant voyager avec un conducteur donné peuvent réserver leur place via notre plateforme. Une fois le départ complété, ces derniers s'acquittent alors de la contribution demandée par le conducteur.

Le covoiturage, tel que nous le proposons, permet donc d'optimiser les déplacements qui ont déjà lieu sur le territoire et s'attaque directement aux problèmes de faible taux d'occupation des véhicules, problème tout aussi présent dans les grandes régions urbaines que dans les régions éloignées.

Une PME saluée pour la qualité de sa gestion et sa pertinence dans le développement d'une stratégie de mobilité durable

Le succès de l'entreprise s'explique avant tout par le travail acharné et passionné de ses 23 employés, le système de réservation fiable par Internet et par téléphone et le service à la clientèle ouvert sept jours semaine, 365 jours par année. Covoiturage amigoexpress porte aussi une attention particulière à la sécurité grâce à la vérification de la validité des permis de

conduire des conducteurs auprès des autorités compétentes au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Notre engagement à l'excellence a d'ailleurs été salué en 2014 lors de la 20e édition du programme de reconnaissance Les Prix PME de la Banque Nationale, Covoiturage amigoexpress devenant le lauréat or dans la catégorie PME de moins de 5 millions de chiffres d'affaires. (Trois principaux critères ont servi de guide pour la sélection des lauréats : la compétence, l'implication dans le milieu et la qualité de la gestion.)

Le 4 juin 2013, CAA-Québec et Covoiturage amigoexpress ont conclu une entente qui permet aux membres de CAA-Québec d'obtenir gratuitement leur premier abonnement annuel chez nous. Sophie Gagnon, vice-présidente adjointe aux relations publiques et gouvernementales de CAA-Québec, rappelle d'ailleurs que CAA-Québec profite de toutes les occasions pour encourager les gens à privilégier différents modes de transport lorsque cela leur est possible. « Il est important que les gens puissent choisir le mode de transport qui leur convient. La solution au problème de mobilité au Québec passe par l'offre d'un large éventail de possibilités, et le covoiturage en fait partie », conclut-elle.

UNE CONDITION ESSENTIELLE : LA RAISON DU TRANSPORT

Amigoexpress s'appuie sur les dispositions de la loi pour encadrer sa communauté de membres

amigoexpress se fait un devoir d'informer les conducteurs sur sa politique de fixation des prix, qui s'appuie sur une des dispositions importantes de loi actuelle sur le covoiturage :

iii. le transport [est] offert moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci et dont le montant total n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel;

Notons par ailleurs qu'un algorithme alerte les administrateurs lorsqu'il y a apparence de non-respect de la Loi au niveau de la contribution demandée aux passagers. Nos agents au service à la clientèle se chargent alors de rejoindre le membre conducteur fautif pour l'informer de des Conditions d'utilisation et de la définition du covoiturage selon la Loi. Dans l'écrasante majorité des cas, ce qui est en cause, c'est l'ignorance plutôt que la volonté de faire du transport rémunéré sans permis de transport. Notre travail d'éducation est donc efficace : le conducteur doit se conformer à nos conditions d'utilisation ou être contraint de quitter le navire.

Dans la pratique, ce genre de dépassement et la procédure qui en résulte sont rarissimes et cela s'explique facilement. Pour le corridor Québec-Montréal, par exemple, la contribution demandée par les conducteurs oscille entre 15 et 20 dollars par personne, ce qui est en deça de la limite permise. Par conséquent, les passagers potentiels ont tendance à bouder les très rares covoiturages qui s'éloignent de cette plage. Les conducteurs, bien que le transport de passagers soit accessoire au déplacement et non le but premier de celui-ci, préféreront avoir trois, quatre, ou même cinq passagers leur remettant une somme plus modeste plutôt que de courir le risque de voyager seuls.

La raison d'un transport, une condition essentielle

Fait à noter, l'abondance de l'offre dans certains axes résulte de la popularité de notre formule auprès d'un large public, donc de plusieurs conducteurs distincts, et non de quelques super-utilisateurs.

Effectivement, en 2018, 93% des passagers qui ont voyagé avec amigoexpress l'ont fait avec des conducteurs qui conduisent moins de 26 passagers par mois ; c'est l'équivalent d'un aller-retour par semaine pour un conducteur accueillant 3 passagers dans sa voiture (ou 0,6 aller-retour par semaine pour un conducteur qui accueille 5 passagers dans sa voiture).

Notons au passage qu'il serait spécieux de prêter à des intentions mercantiles (donc illégales) à des utilisateurs s'ils sont plus ou moins actifs sur la plateforme. Il faut rappeler ici que la définition de la loi sur le covoiturage au Québec ne fait pas mention du nombre de covoitages effectués dans une période donnée. **Pour autant que le conducteur ait aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il n'a pas de passager, il s'agit toujours de covoiturage selon la loi** (les raisons des déplacements varient d'un utilisateur à l'autre : trajets entre le domicile et le travail, donc très fréquents, études à l'étranger, traitements médicaux, garde partagée, etc).

Notre expérience du terrain nous le confirme, c'est réellement cette deuxième disposition (la raison d'un transport) qui décourage ce que l'on pourrait qualifier de faux covoiturage (transport commercial opérant sous le couvert du covoiturage). C'est d'ailleurs en s'appuyant sur cette disposition de la loi actuelle que amigoexpress informe les conducteurs qui seraient tentés d'offrir des départs à répétition et/ou à haute capacité (navettes), qui sont non-sécuritaires et contraires à l'esprit du covoiturage.

Voici ce qu'en dit la loi actuelle :

ii. le conducteur décide de la destination finale et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace ;

Fait important à noter : cette condition a été évacuée du projet de loi 17 concernant le covoiturage de plus de 100 km. C'est une grave erreur.

Dans la pratique, notre équipe a mis en place des procédures très efficaces pour informer les conducteurs de cette importante distinction, mais il ne faudrait pas en interpréter que, puisque nous parvenons à bien endiguer le problème en nous appuyant sur la loi actuelle, celui-ci est inexistant. Il nous est permis de croire que, si le gouvernement ne reconduit pas ce deuxième critère dans la définition légale du covoiturage de plus de 100 km, la pratique pourrait rapidement de détériorer au Québec.

DÉTÉRIORATION DE LA PRATIQUE ET LEVIER LÉGISLATIF INAPPROPRIÉ: UN DANGER POUR LE COVOITURAGE INTERURBAIN

Si cet aspect de la loi disparaît (raison du transport), il nous est permis de croire que non seulement que la pratique du covoiturage interurbain sera lentement mais sûrement contaminée par ce que l'on pourrait qualifier de faux covoiturage (transport dont la prise de passagers à bord est la raison même pour laquelle un conducteur se déplace), mais aussi que les efforts déployés par le gouvernement pour endiguer le problème seront dommageables pour le réel covoiturage.

En effet, avec comme seul levier législatif un prix maximum par passager (5^e paragraphe de l'article 150), il sera impossible pour le gouvernement de fixer une valeur qui soit prohibitive pour la pratique du transport commercial (faire plusieurs départs par jour et/ou dans une voiture à plus haute capacité), sans l'être pour la pratique du covoiturage légitime (offrir occasionnellement des quelques places libres).

AUTRE DANGER : UN PRIX MAXIMUM PAR TÊTE, ET NON UN PRIX PAR COURSE

Notez comment la loi actuelle définit la contribution maximale versée à un conducteur qui s'adonne au covoiturage :

iii. le transport [est] offert moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci et dont le montant total n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique pour l'utilisation de son véhicule personnel;

Maintenant, voici ce qu'en dit le projet de loi 17 (article 150) :

5° la somme versée pour une course, pour chaque passager, n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement.

Une limite par passager apporte deux nouveaux problèmes :

1. La tentation, pour un conducteur, de “pacter” son véhicule de passagers pour en tirer le maximum d'argent.
2. Le manque d'incitatif, pour un conducteur n'ayant qu'une ou deux places à offrir, à partager la route.

Ce serait évidemment une erreur de modifier la loi en ce sens.

NOS RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 : Définir expressément le covoiturage interurbain ou covoiturage de plus de 100 km dans la loi.

Loin d'être l'exception, le covoiturage ponctuel de longue distance est de loin le plus populaire dans la province. Le Québec en est le chef de file en Amérique du Nord depuis près de 40 ans. C'est une particularité toute québécoise dont nous avons raison d'être fiers collectivement . Il faut l'encadrer, la protéger et l'encourager.

Par respect pour les organismes qui font la promotion du covoiturage interurbain depuis maintes et maintes années et, surtout, par respect pour les milliers de gens qui s'adonnent à cette pratique généreuse et écologique, le covoiturage interurbain doit être pensé comme un incontournable, et non comme une exception au covoiturage de moins de 100 km.

Il mérite sa place dans la loi.

Particulièrement pour un Québec désirant s'engager clairement sur la voie de la mobilité durable et de l'indépendance énergétique.

Particulièrement pour un Québec désirant devenir un modèle d'avenir en matière de transport collectif.

RECOMMANDATION 2: Conserver cette condition essentielle (présente de la loi actuelle) pour le covoiturage de plus de 100km : le chauffeur décide de la destination finale et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace.

Comme nous l'avons démontré, notre expérience du terrain nous fait craindre une détérioration de la pratique si cette disposition disparaît de la loi.

RECOMMANDATION 3 : Ne pas changer la façon de définir la limite de contribution pour le covoiturage de plus de 100km : la loi actuelle prévoit une limite par course, et non une limite par passager.

Une limite par passager aura le double effet d'encourager les transports surpeuplés et de décourager les covoitages à seulement une ou deux places disponibles.

CONCLUSION

Covoiturage amigoexpress n'est pas étranger au rôle et à l'importance de l'innovation dans notre avancement collectif. Force est de constater que l'entreprise a contribué à changer le paysage du transport interurbain au cours des dernières années et tous s'accorderont pour dire que le Québec y a gagné : des régions plus accessibles, une planète plus propre, des rencontres amicales, des économies substantielles pour les Québécois et Québécoises. Par définition, l'innovation de rupture dérange les forces en place, il est vrai, mais c'est par l'élégance de son exécution qu'elle arrive à se tailler une place et, avec le temps, à devenir incontournable. C'est dans cet esprit et dans le respect de nos institutions que Covoiturage amigoexpress mène ses affaires depuis maintenant 13 ans et c'est également dans cet esprit que nous comptons mener nos affaires dans l'avenir.

Bien que notre formule soit devenue un incontournable dans le paysage québécois, les statistiques que vous savez déjà sur le faible taux d'occupation des véhicules et le manque d'offre de transport dans les régions nous envoient un message clair : nous avons besoin de plus de covoiturage au Québec.

Il nous importe donc de bien communiquer la pertinence de notre formule, plus particulièrement pour un Québec désirant s'engager clairement sur la voie de la mobilité durable et de l'indépendance énergétique. Tirant parti des technologies issues du 21^e siècle, notre équipe veut contribuer à faire du Québec un modèle d'avenir en matière de transport collectif.

Mais nous ne pouvons pas travailler en ce sens sans un appui clair du gouvernement.

En effet, bien que covoiturage amigoexpress a mis en place des mesures efficaces pour promouvoir l'esprit de coopération et d'entraide propres au covoiturage, nous devons pouvoir nous appuyer sur certaines dispositions importantes de la loi pour bien faire notre travail.

C'est essentiel.

Le message lancé à la population doit être clair : non seulement le covoiturage interurbain est-il légal, mais il est aussi noble et bénéfique pour l'environnement. De plus, il dynamise et facilite

l'accès à nos villes et régions, renforce le tissu social et permet aux gens d'économiser. C'est dans l'intérêt du Québec que ce message soit entendu haut et fort.

REMERCIEMENTS

Certes Covoiturage amigoexpress est une réussite à l'échelle de l'Amérique du Nord, une entreprise innovante de chez nous menée sans bruit par une équipe de passionnés qui s'estiment chanceux de contribuer à la société et de faire un travail qui a du sens. Mais il importe de rendre à César ce qui est à César : Covoiturage amigoexpress existe à cause de son extraordinaire communauté de membres. À tous les jours, des milliers de gens décident de partager la route, de rendre service à leur prochain, de poser un geste concret pour l'environnement. Nous profitons de la tribune qui nous est donnée pour leur dire merci et les féliciter. Le Québec compte la communauté de covoiturage interurbain la plus grande et la plus active au Canada ; c'est en soi un trésor national.
