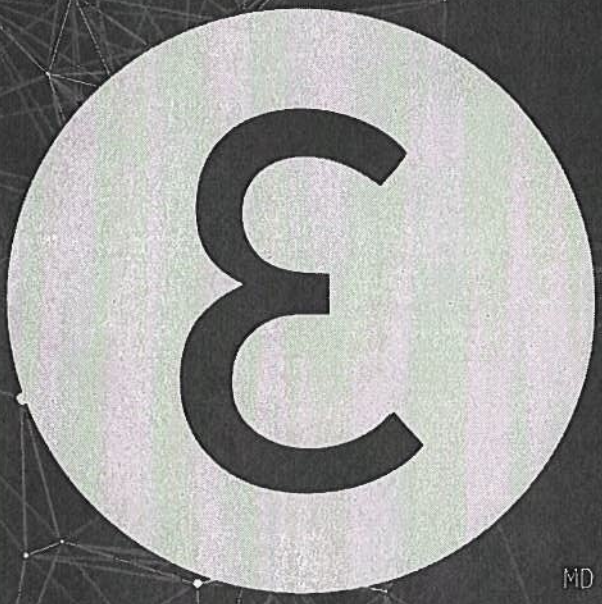
Commission des transports et de l'environnement

Déposé le : 27 août 2019

N° : CTE020

Secrétaire :

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LOI 17



MD

Eva

VERSION

0.01

RÉSUMÉ

Mémoire présentée dans le cadre de la Commission des transports et de l'environnement.

Ce Mémoire sur le Projet de loi 17, ci-après « mémoire », concerne la Coop de solidarité Eva, ci-après « Eva », une coopérative de solidarité sous la loi québécoise, dont le siège social sis au 24 avenue du Mont-Royal Ouest, bureau 900.1, Montréal, Québec, Canada, H2T 2ST, incorporé auprès du Ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec, sous Loi sur les coopératives (RLRQ 1982, chapitre C-67.2), avec le numéro d'entreprise 1173301418.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de Eva est illicite. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation, la transformation, l'arrangement ou reproduction pour un procédé quelconque. Tout contrevenant sera passible de poursuites criminelles en vertu de la Loi sur les droits d'auteurs (LRC 1985, chapitre C-42).

© 2019 Coop de solidarité Eva

PRÉAMBULE

À des fins de simplicité et d'inclusion, les termes sont neutralisés par le biais de la masculinisation. Ce qui suit se dissocie donc de toute catégorisation primitive fondée sur la binarité basée sur le sexe et le genre. De plus, la rédaction de ce règlement de régie interne a été effectuée dans l'objectif d'encadrer le développement d'Eva et d'assurer un suivi auprès des différents acteurs impliqués.

INTRODUCTION

Suivant le dépôt du Projet de loi 17, qu'Eva accueille avec beaucoup d'enthousiasme et d'optimisme, ce mémoire propose une avenue vers la réflexion menant à l'action. Avant même son dépôt par le Ministre des transports du Québec, se dernier reflète la volonté populaire de moderniser la mobilité en rendant celle-ci plus sécuritaire et transparente, telles sont les thèses d'une intention audacieuse et précurseur. Eva salue donc cette destination aux possibilités multiples dont elle aspire pouvoir s'y rendre et inciter d'autres entreprises d'ici à partager la route.

Le transport rémunéré de personnes par application mobile, ci-après « covoiturage », a littéralement bouleversé un modèle économique traditionnel en place depuis des décennies, voire des siècles. Le covoiturage permet de connecter des personnes désirant se déplacer à d'autres offrant un déplacement, de manière instantanée, avec un objectif lucratif. Le tout s'inscrit dans une perspective d'économie collaborative. Le Groupe de travail sur l'économie collaborative, ci-après « GTEC », définit l'économie collaborative comme l'économie de partage et l'avenir de la gouvernance numérique.[1] L'hypothèse sous-jacente est que les applications de partage numérique améliorent l'efficacité d'un processus existant afin de faciliter la libre circulation des biens, des services et des talents. Ainsi, que le mentionne le GTEC, l'économie collaborative repose sur quatre piliers supportant son existence. Ces prochains sont indivisibles et inaliénables.

1. L'utilisation de la capacité excédentaire | La mutualisation temporaire ou la redistribution définitive de la capacité d'un bien ou d'une ressource par-delà son utilisation usuelle, de manière à faire plus avec ce qui existe déjà.

2. L'usage plutôt que la propriété | La capacité d'accès simplifiée à un bien ou à une expertise, sans devoir en être propriétaire ou l'employeur. Ainsi, l'achat d'un bien est reconsidéré en préférant son usage à sa propriété, sur une base de location ou de temps partagé.

3. La multiplicité des fonctions | La remise en question de l'idée selon laquelle un bien ou un service n'est destiné qu'à un seul usage ou à une seule fonction prédéterminée ou réservée.

4. La dématérialisation des intermédiaire | Souvent, la substitution de plateformes numériques aux intermédiaires de l'économie traditionnelle permet de mettre directement en relation des particuliers, des entreprises et des organisations, soit des échanges entre pairs.

Tout en faisant correspondre l'offre à la demande, une telle application réduit les couts pour l'usager et rend son fonctionnement plus transparent. Dans le covoiturage, le modèle commercial de covoiturage préconisé par les entreprises traditionnelles est axé sur la technologie, homologue pair-à-pair, avec la gouvernance d'entreprise conventionnelle entre autres fonctionnalités. Celles-ci se fardent derrière les principes d'économie collaborative alors qu'elles pratiquent une économie aggravatrice basée sur l'exploitation humaine.

Or, avec l'avènement de technologies distribuées, comme les chaines de blocs, il est dorénavant possible de retirer le tiers parti de l'équation pour y développer un écosystème d'économie sociale et solidaire opérant dans une réelle perspective d'économie sociale. Eva est effectivement une application coopérative de covoiturage basée sur la chaine

---

[1] Lavoie, Guillaume, Delannon, Nolywé et Fréchette, Christine. *Rapport du groupe de travail sur l'économie collaborative : Comprendre. Encadrer. Accompagner.* Québec, CA : Gouvernement du Québec, 2018. p. 10-11.

de blocs. Comme jeune pousse, afin de pouvoir s'épanouir, il faut évidemment que l'environnement règlementaire soit inclusif et équitable. Il convient alors de bien saisir les rouages de l'économie collaborative et les engrenages du covoiturage plus précisément puisqu'il s'agit du sujet de la Commission des transports et de l'environnement.

Il est inéluctable que ces modèles d'affaires de l'économie numérique partagée apportent les changements indispensables dans un secteur fortement syndiqué et résistant au changement. Mais pour que tout modèle d'entreprise réussisse, il incombe d'évaluer les tenants et aboutissants des récents développements pour y permettre à tous de participer. L'utilisation novatrice de la technologie et l'absence de règlementations efficaces, réalistes et applicables sont des sources de déséquilibre. Comme le stipule le GTEC, il faut encadrer pour mieux permettre et pour ce faire, il faut comprendre.[2] Ce procédé doit se faire en coopération avec le Ministère des transports du Québec, le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, le Ministère de l'économie et de l'innovation du Québec ainsi que les autres entités publiques visées.

MOBILITÉ DIVERSIFIÉE

Dans le contexte actuel, ou les applications d'économie collaborative se multiplient et bousculent des industries vieilles de décennies sinon des siècles, il est indispensable d'agir maintenant sans quoi il sera trop tard. Comme le reconnait le rapport du GTEC, il faut mieux comprendre l'économie collaborative afin de mieux l'encadrer. L'optimisation de la mobilité doit s'accompagner de la participation de l'État, du privé et des citoyens. Ce triangle indissociable, voire inévitable.

Le dogme du véhicule individuel est une nuisance du point de vue économique mais également écologique. Chaque jour au Québec, vingt-cinq millions de sièges de voiture inoccupés sont en mouvement, dont quinze millions circulent uniquement dans la région métropolitaine. Il s'agit là d'une extraordinaire capacité de mobilité excédentaire, et ce, à travers tout la province.[3]

Qui plus est, l'urbanisation et la dépendance constante vis-à-vis de la voiture entrainent inévitablement des problèmes de congestion du trafic, d'émissions et de sécurité de la mobilité pour les décideurs des transports et les planificateurs urbains. La raison de la congestion dans de nombreux cas n'est pas un manque de capacité des infrastructures routières, mais plutôt un problème de gestion de la demande.[4]

Le covoiturage, lorsqu'encadré justement et optimisé, permet de déconstruire ce dictat. Toutefois, ces applications sont en vain si elles ne sont pas complémentées par d'autres options et alternatives. Les applications de covoiturage, en effet, ne sont qu'un morceau du casse-tête. Dans le contexte actuel, il est naïf de croire qu'une seule alternative peut répondre à la pléiade des besoins.

DÉCONGESTION

Comme l'atteste le rapport du GTEC, afin que le covoiturage puisse agir comme vecteur de mobilité, ce dernier doit être favorisé selon des balises distinctes. Un élément semble toutefois absent du Projet de loi, soit le partage d'une course entre plusieurs usagers. La course partagée consiste à embarquer plusieurs usagers sur un trajet donné vers une destination similaire, avec le consentement de ces derniers. Ce scénario peut sembler idyllique, mais il est pourtant bien implanté dans plusieurs villes étasuniennes. Les courses partagées, c'est en fait un modèle qui allie le covoiturage au covoiturage interurbain. Il en résulte moins de trafic, moins de pollution et de meilleurs prix pour les usagers.

Actuellement, les courses partagées au Québec sont quasi inexistantes. Pourtant, c'est assurément la manière la plus écologique et économique de se déplacer. La tarification est déterminée par le kilométrage parcouru et les minutes

---

2 Lavoie, Guillaume, Delannon, Nolywé et Fréchette, Christine. *Rapport du groupe de travail sur l'économie collaborative : Comprendre. Encadrer. Accompagner.* Québec, CA : Gouvernement du Québec, 2018. p. 44.

3 Ibid. p. 45.

4 Christidis, Panayotis, Nicolás, Juan et Rivas, Ibañez. *Measuring Road Congestion.* Séville, ES : Commission européenne, 2012. p. 19.

d'attente. Or, pour faire du partage de courses, le prix doit être énoncé à l'avance à l'usager. Lorsque l'algorithme établit qu'il serait financièrement avantageux pour deux usagers d'être mis en relation, il propose de baisser le tarif et d'unir ces derniers. Les courses partagés viennent réformer les déplacements pendulaires gênant bien souvent la circulation urbaine.

Ensuite, le modèle de redevance préconisé actuellement au niveau du covoiturage est attribué à la course par un montant fixe. Ceci écrit, la redevance que l'usager paye devrait être défini selon l'utilisation. Par exemple, si l'usager voyage seul, il débourse 0,90 $. S'il accepte de voyager avec d'autres usagers en course partagée, le tout devrait diminuer à 0,30 $. Cela vient alors agir comme incitatif pour optimiser l'utilisation du véhicule. La redevance est totalement légitime, elle permet de rendre la mobilité plus équitable, mais encore faut-elle qu'elle soit permissive et innovatrice. La même réflexion est posée lorsqu'il est question de l'ouverture de l'acompte provisionnel trimestriel.

MULTIPLICITÉ

L'avenir de la mobilité passe par la multiplicité des alternatives pour les citoyens car aux nombreux problèmes, il n'existe pas de solution unique. Bien au contraire, les solutions se développement continuellement. Eva peut – par exemple – devenir un commun rassemblant le covoiturage commercial et les services de taxi. L'idée est d'offrir le choix ultime à l'usager. Par exemple, s'il accepte de débourser le tarif supérieur afin d'éviter le temps d'attente, l'usager pour sélectionner un taxi à proximité. À l'inverse, si l'usager préfère attendre pour économie, alors il peut sélectionner le covoiturage commercial. Les deux offres ne sont pas mutuellement exclusives et pense qu'au lieu de se leurrer avec l'immobilisme actuel, il faut s'allier tout en se confrontant.

RÉGIONALISATION

Les enjeux de mobilité ne sont pas en lien avec l'absence de ressources, mais bien de la négligence de celles-ci. Les régions sont des cas où le problème de la mobilité n'est pas l'absence de ressources, mais la non-optimisation de celles-ci. Les transports représentent plus de quarante pourcents des émissions de gaz à effet de serre et plus de la moitié de la population québécois vit à l'extérieur de la couronne métropolitaine montréalaise.[5] Il incombe de pouvoir penser à la mobilité d'une perspective urbaine, cela va de soit, mais également régionale. Le covoiturage en région peut s'avérer très intéressant puisque l'offre ouverte permet de moduler la disponibilité selon l'achalandage saisonnier, tout en localisant l'économie de se service là où il est rendu. La gouvernance coopérative d'Eva assure que les régions prennent part au développement du covoiturage selon leurs besoins spécifiques et distincts.

Cet avis est partagé par plusieurs municipalités et municipalités régionales de comtés puisqu'il y a plusieurs enjeux intersections, notamment la croissance démographique, la pénurie de main d'œuvre ou encore l'étalement urbain pour n'en nommer que quelques uns. Tel que démontrés en annexes, les retombées d'une alliance entre la coopération et la décentralisation mise en œuvre pour le covoiturage sont réels, mais surtout très attendus.

CONCLUSION

Il est indéniable d'admettre que l'innovation est corolaire de la perturbation. Lorsque l'inéluctable survient, il ne faut surtout pas sacrifier la solidarité sur l'autel de l'innovation ou encore se leurrer devant le messie. Bien au contraire, il faut sacraliser l'innovation en l'encadrant correctement tout en divinisant la solidarité par des mécanismes tout aussi avant-gardistes. Le développement durable de la mobilité se traduit par différentes mesures, comme l'électrification des transports, et doit être perçue comme une solution écologique, sociale et économique.[6] Toute orientation doit être emmenée en considérant ces trois bénéfices et dans une ouverture d'esprit. La roue est certes inventée, or il est toujours possible de la rendre plus performante.

---

5 *L'état du Québec.* Montréal, CA : Del Busso Éditeur, 2009. p. 222.

6 Delorme, Pierre. *L'électrification des transports au Québec : Du mythe à la réalité ? À quelle vitesse...* Québec, CA : Presses de l'Université du Québec, 2012. p. 122.

Par exemple, les transports en commun forment un élément clé de la mobilité durable dans les villes et il convient de préserver sa qualité afin de conserver les usagers existants et d'en attirer de nouveaux. Parmi les moyens d'accroitre l'attractivité des transports publics, citons l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, l'harmonisation des tarifs et des horaires, l'amélioration de l'accessibilité et des installations d'échange ainsi que la diversité des premiers et derniers déplacements pour se rendre aux points de service, qui peuvent être desservis par le covoiturage. C'est pourquoi le covoiturage s'inspirant de l'économie collaborative, lorsqu'intégrée à l'économie sociale et solidaire, se prescrit comme commun partagés entre les citoyens et les optons de mobilité existantes.

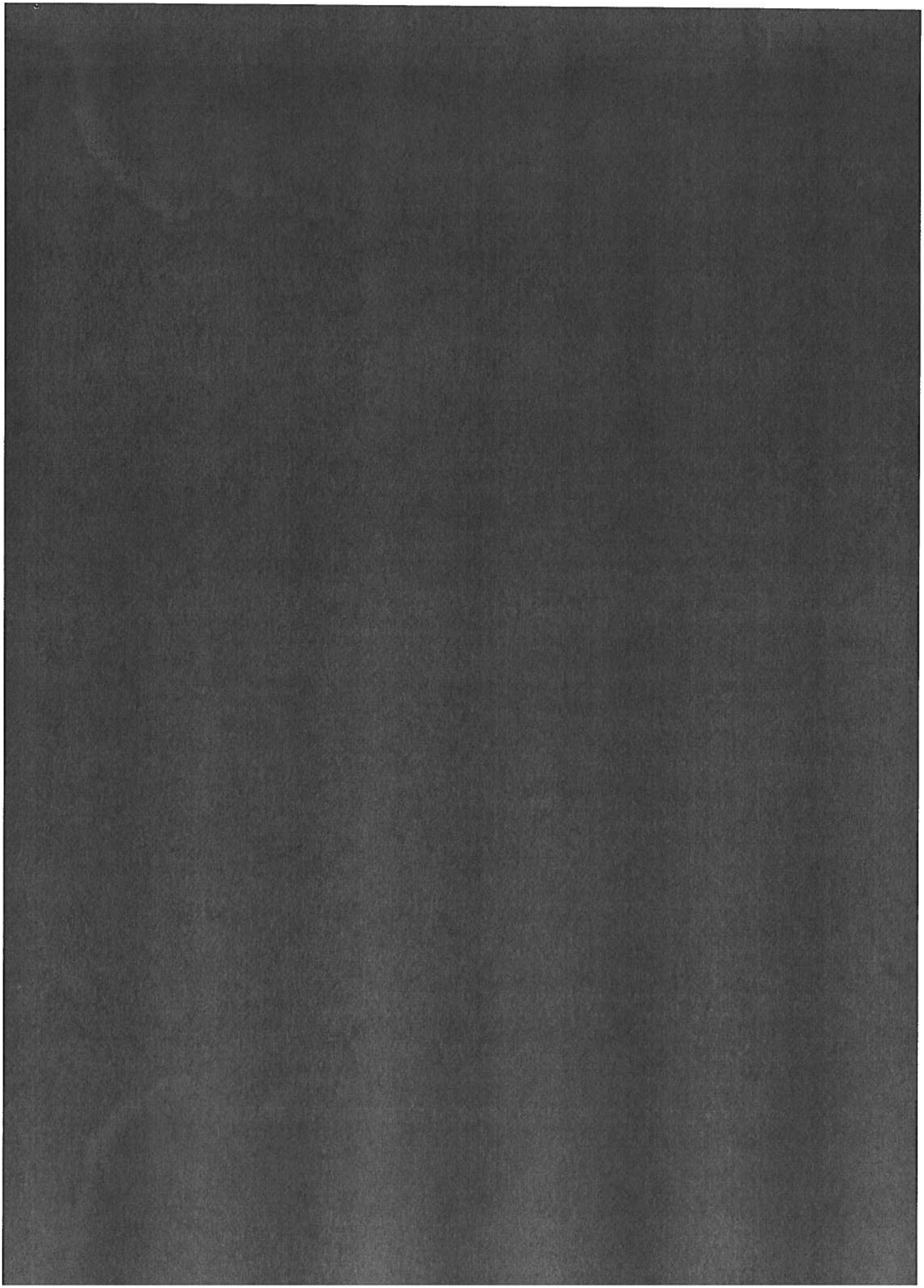
BIBLIOGRAPHIE

Christidis, Panayotis, Nicolás, Juan et Rivas, Ibañez. *Measuring Road Congestion.* Séville, ES : Commission européenne, 2012. p. 19.

Delorme, Pierre. *L'électrification des transports au Québec : Du mythe à la réalité ? À quelle vitesse...* Québec, CA : Presses de l'Université du Québec, 2012. p. 122.

Lavoie, Guillaume, Delannon, Nolywé et Fréchette, Christine. *Rapport du groupe de travail sur l'économie collaborative : Comprendre. Encadrer. Accompagner.* Québec, CA : Gouvernement du Québec, 2018. p. 11-12 et 44-45.

L'état du Québec. Montréal, CA : Del Busso Éditeur, 2009. p. 222.



ANNEXES

Objet | Régionalisation du covoiturage en Beauce

Madame, Monsieur

Depuis un voyage à Toronto en 2015, je suis un fervent utilisateur d'Uber. Un système qui permet de commander à tout moment une voiture pour nous mener où on le veut, à un cout prédéterminé et prélevé directement sur notre carte de crédit, transparence totale, fin de l'évasion fiscale – grand bénéfice pour l'État – et même, on peut évaluer notre course après être sorti de l'auto. "WOW", enfin un réseau de transporteurs urbains qui comprend notre réalité d'aujourd'hui, comment pouvoir espérer mieux ?

Eh oui, on peut avoir encore mieux, avec le service proposé par Eva. Tous les avantages d'Uber, mais avec une forme coopérative, qui vise à servir ses membres plutôt que ses actionnaires. Et les retombées et trop-perçus seront ainsi versés dans nos communautés locales.

Il y a 150 ans, notre Beauce a vu passer des jarrets noirs. Vers la fin des années 1800, une ligne ferroviaire et un train passager signifiait un grand progrès. Dans les années 1960, ce mode de transport se trouvait concurrencé par la venue de davantage d'automobiles et par le transport en autobus, offrant encore plus de flexibilité. Et aujourd'hui, avec l'individualisation extrême, c'est de l'ultra flexibilité dont on a besoin.

Pour une région comme la nôtre, un autobus n'est peut-être plus optimal comme solution. À ce chapitre, lors du congrès de la Fédération québécoise des municipalités tenu à Montréal fin septembre 2018, j'ai participé à un atelier portant sur le défi des transports en région – hélas, rien d'innovant nous a été présenté, il était surtout question de transporteurs par autocars qui demandaient plus de subventions et qui parlaient même de faire la lutte aux technologies nouvelles telles que le covoiturage intelligent et des systèmes tels que Uber. Les transporteurs par autocar sont actuellement en crise, et cela va bien au-delà des nouvelles technologies, c'est le marché qui réclame autre chose qu'un bus transportant trop de monde pour une même destination à une heure donnée. En 2019, deux étudiants peuvent se mettre en contact par Facebook et décider de quitter à 14h15 un jeudi après-midi, d'un seuil de porte à l'autre.

Voilà pour les déplacements avec l'extérieur. Pour les transports intra-Beauce, là aussi nous avons un défi de taille. Peu de services de taxis sont offerts, la règlementation étant béante et remontant à une autre ère, et c'est loin d'être tout le monde qui est interpelé par le fait d'avoir une entreprise où il faut être disponible continuellement, ne pas pouvoir passer Noël et Pâques avec sa famille, payer un permis onéreux, immatriculer son véhicule en conséquence et suivre des formations trop longues.

Pourtant, les besoins sont vraiment là. Notre population est vieillissante, des gens ne peuvent se déplacer pour leurs courses hebdomadaires, la rareté de la main-d'œuvre fait que des jeunes n'ayant pas de permis de conduire ont un emploi et n'ont ainsi pas de moyens de transports autres que les proches parents. Et un service de ce type pourrait fort probablement attirer de nouveaux conducteurs occasionnels, qui n'auraient aucun intérêt à se lancer dans le taxi traditionnel. Je pense toujours à quelqu'un comme mon père, qui a récemment pris sa retraite comme conducteur d'autobus scolaires, fort sociable et toujours prêt à aider son prochain, s'il avait la possibilité de se rendre ainsi disponible au moment qui lui convient via l'application Eva, qu'il n'avait pas à se compliquer la vie inutilement avec un permis spécial ou une immatriculation spéciale, et qu'il pouvait en plus faire un peu de fric par la même occasion, je suis certain que bien du monde serait ainsi intéressé à se joindre à l'offre de conducteurs.

Une solution telle que celle proposée par Eva pourrait certainement venir soutenir notre monde, des gens de tous âges, le tout sans aucune subvention – comme dit l'un de nos animateurs de radio en Beauce : "Le gouvernement, je ne lui demande pas ce qu'il peut faire pour moi, mais je lui dis juste : nuis-moi pas !" L'ouverture du nouveau

gouvernement du Québec pour des alternatives en transport est fort appréciée, et vue de notre côté comme un espoir pour tout notre monde qui veut plus de choix en transports.

Notre conseil des maires est ouvert à une nouvelle offre comme celle apportée par Eva, sans compter qu'elle se veut en symbiose avec d'autres offres telles que les taxis déjà en place. Loin d'être un ennemi, il s'agit ici d'un puissant allié numérique auquel nos taxis pourront se lier afin d'offrir leurs services via une application

Il nous tarde donc que le nouveau gouvernement permette à ces projets d'éclore, de se multiplier et le tout au plus grand bénéfice de notre population. Je vous réitère mon entière collaboration au succès de votre démarche. Jusqu'ici, le nom Eva a une consonance bien personnelle me rappelant ma défunte grand-mère, Eva Grondin. Je suis donc content que son nom vive dans un projet aussi novateur que le vôtre !

Bravo à l'équipe d'Eva pour sa vision d'avenir !

Je vous réitère mon entière collaboration au succès de votre démarche.

Bien cordialement,

Jonathan Valère Bolduc
Maire de Saint-Victor
Préfet MRC Robert-Cliche