



Montréal, le lundi 7 mars 2016

M. Jacques Daoust
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

M. Pierre Reid
Président de la Commission

Messieurs et mesdames les Commissaires

Par le présent mémoire, nous comptons exposer à la Commission des propositions concrètes visant à mieux encadrer le covoiturage au Québec. Forts de plusieurs années de recherche et d'expérimentations au Québec et à l'étranger, ainsi que d'une collaboration avec de nombreux acteurs de l'industrie du transport, Netlift a acquis un statut d'entreprise innovante et respectueuse des règles en vigueur et des institutions.

Netlift est en faveur d'une mise à jour de la législation visant à mieux encadrer et favoriser le covoiturage au Québec. Nous comptons exposer les arguments qui militent en faveur d'une solution rassembleuse des modes de transport.

Netlift croit qu'une meilleure adéquation entre les scénarios de déplacement et les modes proposés doit être implantée dans le grand Montréal.

Les modes de transport sont fonction des scénarios de déplacement requis. Le covoiturage multimodal est une solution concrète, économique, légalement et fiscalement confirmes et fonctionnelle à grande échelle.

Netlift considère qu'en favorisant le covoiturage de manière harmonisée et multimodale, le Québec va économiser plusieurs dizaines de millions de dollars annuellement, réduire la congestion routière et les émissions de GES, et créer plus d'achalandage dans les transports collectifs et les taxis.



Mise en contexte

Pourquoi le covoiturage a historiquement toujours échoué ?

Définitions

Covoiturage

Rémunération

Couverture des dépenses

Économie du partage

Le covoiturage comme solution à la congestion routière et aux émissions de GES

Contraintes

Offre, demande et flux de déplacement

Les déplacements « pendulaires »

Les déplacements ponctuels

Coordination avec les modes de transport collectifs

Réduction du parc automobile

Outils de répartition

Modèle économique



Mise en contexte

Dans la région métropolitaine de Montréal comme dans toutes les grandes villes du monde, on assiste depuis 25 ans à une combinaison explosive de facteurs : augmentation de la population, étalement urbain, croissance rapide de l'utilisation de l'automobile et impact environnemental considérable.

En pointe du matin, plus de 1,5 millions de personnes se déplacent en automobile, seuls au volant. Beaucoup le font par dépit, car l'offre de transport en commun n'est pas à la hauteur de leurs attentes. Nous avons estimé que dans ce parc automobile, plus de 4 millions de sièges sont libres et disponibles. Il s'agit d'une formidable capacité de transport inutilisée par la collectivité, qui dépasse la population totale du grand Montréal.

Il n'existe pas un problème de capacité dans le transport des personnes, il n'existe qu'un problème de répartition.

Nous sommes fortement en faveur du développement soutenu du transport collectif, mais nous sommes réalistes ; l'état des finances publiques, le maintien des infrastructures en place et les attentes des consommateurs posent un défi majeur au modèle actuel.

Pour être accessible et efficace, le transport collectif requiert un soutien financier important, qui fait que plus il est populaire et fréquenté, plus il coûte cher aux collectivités. La résistance de certains élus à de tels investissements en est la preuve.

Pourquoi le covoiturage a-t-il historiquement toujours échoué ?

4 raisons expliquent que historiquement, le covoiturage n'a pas rempli ses promesses:

1. La masse critique d'utilisateurs;
2. La sécurité, la légalité, la fiscalité et les assurances;
3. Les aspects logistiques;
4. Les incitatifs.

Pour être efficace et fonctionnel, le covoiturage requiert d'importantes masses critiques d'utilisateurs. Ces masses critiques se trouvent naturellement dans des zones denses, comme les centre-villes, ou sur des corridors routiers très fréquentés, comme l'axe Montréal-Québec. Or, les probabilités que deux voisins travaillent au même employeur sont toujours statistiquement très faibles. C'est pourquoi, dans le monde entier, aucune solution de covoiturage n'a réussi à résoudre cet enjeu.

Les enjeux liés à la sécurité, à la légalité et aux assurances a été résolu en 2015 par Netlift. La double acceptation passager-conducteur, la vérification des dossiers de conduite des chauffeurs, la géolocalisation des routes et des appels d'urgence, les liens



avec l'employeur, sont autant de mesures mises en place par Netlift afin de se conformer aux normes en vigueur. La gestion stricte de la tarification et des sommes échangées entre personnes va dans ce sens également.

La logistique du covoiturage pose également un défi: harmonisation des horaires, des points d'embarquement et de débarquement, des changements de dernière minute, des annulations, de la synchronisation avec les transports en commun, voilà quelques exemples des contraintes difficiles qui font que le covoiturage à grande échelle a des chances de fonctionner, et que l'algorithme de Netlift permet de rencontrer.

Finalement, la question des incitatifs est centrale. Au-delà du simple de remboursement des dépenses encourues par le chauffeur, le cadre législatif actuel ne précise pas la manière acceptable de reconnaître et de récompenser les "petits dérangements" qui sont occasionnés par les bonnes pratiques civiques des covoitureurs. Comment doit-on traiter le temps d'attente d'un chauffeur qui attend son passager dans un train en retard? Comment doit-on traiter le détour de 200m que fait un chauffeur pour ramasser un voisin de quartier? Est-il équitable de faire payer un stationnement de l'AMT le même tarif pour des covoitureurs que pour des automobilistes en solo? Qu'en est-il des péages, des voies réservées, voire des tarifs de transport en commun?

Netlift a résolu les trois premiers enjeux, mais le quatrième est celui qui pose problème dans le contexte actuel. Nous savons que des gains collectifs importants passent par ce quatrième critère.

Comment utiliser le covoiturage pour résoudre des grands enjeux de transport?

Les principaux experts en transport dans le monde s'entendent pour dire que pour avoir un impact réel sur la réduction des déplacements en auto-solo, les autorités de transport en commun doivent miser la multimodalité, c'est-à-dire une combinaison optimisée des modes de déplacements selon les circonstances.

Par exemple, dans un quartier résidentiel d'une banlieue montréalaise, la performance économique, environnementale et opérationnelle d'un autobus est discutable. Il n'est pas rare de voir des autobus presque vides en heure de pointe, opérant à 100\$/heure, simplement pour rabattre des résidents vers le métro ou le train.

En revanche, l'automobile est plus rapide, moins polluante et moins coûteuse à utiliser. Cette équation est malheureusement inversée en arrivant dans des centres denses; le transport en commun devient plus rapide, plus efficace et moins polluant.

Netlift a été mis au point pour résoudre cette situation. Dans l'état actuel des choses, les réseaux automobiles et de transport en commun sont mutuellement exclusifs. Même



Google Maps, dans ses calculs, propose toujours de choisir entre l'automobile ou bien le transport collectif.

Or en combinant l'automobile en banlieue avec le transport collectif en zone dense, en traitant les automobiles des particuliers comme un « réseau capillaire » et le transport en commun comme un « réseau artériel », et en harmonisant les modes, nous mettons en place une solution qui devient plus efficace et moins coûteuse pour le client et la collectivité que l'auto solo, ou le transport collectif en banlieue.

Autrement dit, le covoiturage, s'il est mis en place de façon structurée et harmonisée avec les autres modes de transport et les contraintes en place (tarification, voies réservées, stationnements, etc.) est une solution réelle, pragmatique et très économique pour le gouvernement.

Dans 5 ans, Netlift prévoit déplacer 50 000 personnes chaque matin et chaque soir dans le grand Montréal et ceci, sans investissement public en infrastructure ou en matériel roulant.



Définitions

Covoiturage

La langue anglaise fait une distinction entre le « carpooling » (covoiturage) et le « ridesharing » (Véhicule de Tourisme avec Chauffeur, ou VTC). Bien que dans les deux cas, un conducteur partage une course avec un passager, les deux modèles diffèrent par le comportement, ou le scénario d'utilisation.

Le « carpooling » consiste en un conducteur qui offre d'abord un trajet, puis ensuite, un passager y réserve sa place. C'est la définition actuellement légale du covoiturage en français, et c'est un modèle de déplacement dirigé par l'offre. En toute circonstance, le chauffeur peut prouver qu'il aurait fait le trajet de toute façon.

Le « ridesharing » consiste en un passager qui crée d'abord une demande, qui est alors diffusée dans un réseau de chauffeurs « en attente ». Un algorithme effectue une répartition (« dispatch ») entre les chauffeurs. C'est un modèle de déplacement dirigé par la demande.

Rémunération

La rémunération des chauffeurs doit être divisée selon deux catégories : le remboursement raisonnable des dépenses et coûts d'une part, et le revenu de travail d'autre part.

Le « carpooling » prévoit que la rémunération du chauffeur serve à couvrir ses frais, dépenses admissibles et coûts intrants dans son déplacement. À ce titre, malgré un grand nombre de courses effectuées, un chauffeur ne pourrait aucunement gagner un revenu d'emploi, même d'appoint. Le chauffeur dans ce cas a un emploi à temps plein et vise plutôt des avantages tels que la réduction de ses coûts, un stationnement incitatif, ou un accès à des voies réservées pour gagner du temps. Un gain collectif d'efficacité est visé dans ce modèle.

Le « ridesharing » à l'inverse, vise à permettre au chauffeur de gagner suffisamment d'argent pour justifier une offre abondante. À ce titre, la tarification du taxi et des solutions comme UberX exigent une fourchette tarifaire sous laquelle l'offre s'amenuise.



Actuellement, le cadre législatif exige que pour être conforme, un trajet en covoiturage doit respecter 2 critères¹ :

1. l'argent échangé entre les parties doit servir à couvrir les dépenses encourues par le chauffeur et ne sauraient impliquer de notion de profit ou de bénéfice;
2. le chauffeur doit pouvoir démontrer qu'il aurait fait ce trajet de toute façon, avec ou sans passager.

Il existe des imprécisions dans ces deux énoncés, que Netlift a tenté de résoudre au cours des dernières années.

Couverture des dépenses

Lorsqu'un passager consent à rembourser un chauffeur pour ses dépenses, sur la base de quel outil de calcul est-ce fait ? Voici quelques exemples :

1. L'agence de revenu du Canada propose un taux de 0,54\$/km parcouru². Par contre, nous savons pertinemment que la consommation énergétique des véhicules varie beaucoup. À ce titre, il serait incorrect de remettre 0,54\$/km au chauffeur d'un véhicule électrique.
2. Dans un contexte de congestion routière, un véhicule qui parcourt 10km pendant une heure a une consommation, donc des dépenses en essence, beaucoup plus élevées que ne laisse prétendre le simple kilométrage. Sur quelle base doit-on calculer alors ce remboursement ?
3. Si le chauffeur a, dans le cadre de sa course de covoiturage, des coûts de péage, de stationnement, comment peuvent-ils être inclus dans le calcul ?
4. Si un incident routier survient et qu'un détour est forcé, le kilométrage augmente et donc le taux de remboursement doit augmenter aussi. Mais alors comment le calculer de façon effective et équitable.
5. Si deux passagers partagent une course, une répartition différente du partage des dépenses doit être faite, tout comme si un premier passager effectue 10 km et un second passager en effectue 5, une modulation complexe du calcul des remboursements doit être effectuée.
6. Le calcul actuel ne tient pas compte de la notion de « dérangement », i.e. le compromis à ses habitudes et à son intimité qu'un citoyen doit faire en contrepartie. Doit-on ou non tenir compte de ce « dérangement » inhérent à

1

<https://www.mtq.gouv.qc.ca/usagers/reseauroutier/covoiturage-transp-remunere/Pages/default.aspx>

² <http://www.cra-arc.gc.ca/tx/bsnss/tpcs/pyrll/bnfts/tmbll/wnc/rts-fra.html>



l'économie du partage dans le calcul ? Si oui, comment ? Que vaut un départ décalé de 20 minutes ? Un léger retard d'un covoitureur ? Un changement d'horaire ou un imprévu ?

Ces questions, et de nombreuses autres, ont été au cœur du travail de R&D de Netlift au cours des dernières années et représentent un défi technique complexe et coûteux.

Recommandation 1. Le gouvernement est invité à fixer un cadre financier et fiscal permettant une simplification des formules de remboursement des dépenses de covoiturage, tout en limitant les montants permis. Nous proposons que la limite supérieure de ces montants soit suffisamment élevée pour encourager les gens à covoiturer, mais suffisamment faible pour ne pas inciter les chauffeurs à en faire un travail rémunéré.

Économie du partage

La notion d'économie du partage est prometteuse et porteuse d'avenir pour toute collectivité. La mise en commun de biens et services sous-utilisés par leur propriétaire est une approche viable sur le plan économique, environnemental et de la vie collective.

Toutefois, ce terme a été galvaudé au cours des dernières années et a été récupéré, à tort, par des modèles d'affaires qui pervertissent leur concept.

L'économie du partage perd son sens lorsque la notion de « service » devient un « business ». C'est une chose d'offrir un lift à un ami, voire un inconnu, de façon occasionnelle pour rendre service. C'en est une autre de transformer cet actif personnel, l'automobile, en un outil de création de salaire. Dans le domaine résidentiel, offrir une chambre ou un appartement de temps en temps à des connaissances, contre remboursement de dépense, est dans l'esprit de l'économie du partage. Acheter un condo pour le louer sur une base permanente nous semble sortir du cadre de cette économie.

Recommandation 2. Le gouvernement est invité à fixer un cadre réglementaire sur l'économie du partage, ayant pour objet de favoriser les meilleures pratiques dans ce domaine, et dans l'intérêt collectif, tout en fixant une limite supérieure (sur une base de calcul annuelle) des montants qu'il est acceptable de recevoir par un particulier.



Le covoiturage comme solution à la congestion routière et aux émissions de GES

Il est démontré que le covoiturage est une forme de transport collectif, dans la mesure où il permet de densifier les véhicules et les infrastructures existantes. Autrement dit, le covoiturage, s'il est effectué correctement, permet de réellement retirer des véhicules du réseau routier en faisant basculer des automobilistes en solo vers un partage de véhicule.

Contraintes

Or pour arriver à obtenir cette migration des utilisateurs, il nous faut collectivement mettre au point une solution de transport qui soit aussi efficace, sinon meilleure, du point de vue de l'automobiliste. Cet objectif est aussi louable que difficile à atteindre, car les contraintes sont nombreuses. En voici quelques-unes :

- En heure de pointe, la tolérance des voyageurs est très limitée. Les détours acceptables sont de moins de 150 mètres, ou trois coins de rues en ville, et 6 minutes d'attente. C'est compréhensible, car les heures de travail, d'arrivée à la garderie, etc. sont des contraintes souvent très fermes. Cette contrainte n'existe pas dans un contexte de covoiturage interurbain.
- La synchronisation avec les transports collectifs implique une connaissance des horaires et de la position en temps réel des autres modes de transport.
- La disponibilité des places de stationnements incitatifs n'étant pas garantie, des équipages peuvent ne pas se former.
- Retour garanti à domicile : dans le cas où un chauffeur doit changer son horaire de départ de façon imprévue, la peur de rester coincé au travail et de ne pouvoir retourner à la maison est une raison souvent mentionnée pour ne pas laisser son véhicule.
- Sécurité. Comment protéger le public en faisant les vérifications d'usage sur les covoitureurs, tout en respectant la confidentialité des données personnelles ? Puisque les covoitureurs ne sont pas des employés, Netlift est-il autorisé à faire une vérification des antécédents judiciaires ?

Bref, jusqu'à preuve du contraire, l'automobile reste une solution de transport fiable, confortable et prévisible. Bien sûr elle est polluante et crée des bouchons monstres, mais nous devons collectivement proposer une meilleure alternative sans quoi le statu quo sera maintenu.

Offre, demande et flux de déplacement

Dans une grande métropole comme Montréal, les scénarios de déplacements entrent dans 2 catégories :



Les déplacements « pendulaires »

Les déplacements pendulaires sont réguliers, prévisibles et planifiés. Ce sont ceux que nous faisons typiquement pour aller au travail ou à l'école. Les horaires peuvent être fixes, variables, à temps plein ou partiel, mais ils sont toujours connus à l'avance.

Pour les résidents des quartiers denses de Montréal, l'offre de transport est telle que l'automobile n'est plus un choix judicieux ; le métro, l'autobus, l'autopartage et le vélopartage, ainsi que le taxi sont autant de modes de transport accessibles et abordables. Pour un résident de zones urbaines et denses, il est envisageable de ne pas posséder de voiture car l'offre de transport est excellente.

En revanche, dès que l'on s'éloigne des zones denses (banlieues, couronnes, zones rurales), y compris sur l'Ile de Montréal, l'automobile devient rapidement le seul choix pour un très grand nombre de citoyens. C'est la raison pour laquelle le grand Montréal est aux prises avec un problème structurel de congestion.

Les déplacements ponctuels

Ces déplacements occasionnels sont variés ; soirées, sorties, spectacles, rendez-vous, etc. Ce sont des déplacements non récurrents et souvent planifiés à la dernière minute, pour lesquels une course au prix élevé est justifiée.

Ces déplacements ne pourraient pas être faits 2 fois par jour, tous les jours ouvrables. À moins d'habiter à quelques kilomètres de son travail, l'idée de se déplacer ainsi est exceptionnelle.

Coordination avec les modes de transport collectifs

Dans l'état actuel des choses, les voitures et le transport en commun sont traités comme des systèmes parallèles. Sauf pour les stationnements incitatifs près des gares, l'intégration intelligente du parc automobile et de sa capacité est à faire.

Netlift a établi des ententes de partenariat et de collaboration avec les grandes sociétés de transport de la région de Montréal (STM, STL et RTL) afin de développer cette coordination harmonieuse, l'objectif commun restant la réduction de l'auto-solo en heure de pointe.

Des défis considérables demeurent toutefois : intégration tarifaire, optimisation des réseaux, réduction des temps de déplacement, etc. Nous sommes cependant très heureux de cette combinaison entre l'agilité d'un startup et la robustesse des réseaux de transport collectifs établis.

Le taxi collectif est un exemple d'initiative réussie, mais a deux limites importantes : le mode de financement et la limite de capacité. Comment déplacer des dizaines de milliers



de personnes, en porte-à-porte durant une période de moins d'une heure ? Seul le parc automobile des particuliers peut y parvenir.

Recommandation 3. Le gouvernement est invité à soutenir fermement toute initiative d'intégration multimodale entre l'automobile et le transport en commun, afin d'atteindre les objectifs de réduction de GES, de fluidité des transports et de contrôle des dépenses publiques que se fixe le gouvernement.

Réduction du parc automobile

L'automobile est un moyen de transport fantastique ; disponible en tout temps, fiable, confortable et totalement adaptable aux imprévus, l'automobile est le seul mode qui permette de répondre à tous les scénarios de déplacement ; interurbain, domicile-travail et ponctuel.

Les experts en transport savent à quel point il est difficile de créer une offre de transport qui soit équivalente ou meilleure que l'automobile. Bien sûr, dans les centres urbains denses, on peut trouver des options satisfaisantes : autopartage, vélopartage, transport en commun, taxi, etc.

Pour des milliers de personnes habitant en périphérie, ou dans des quartiers moins denses, ces solutions n'existent pas, ou très peu. Le seul choix qui existe pour ces gens est l'auto ou le transport en commun. Les statistiques démontrent que malheureusement, nous n'arrivons pas collectivement à offrir une réelle alternative à l'automobile.

Le covoiturage multimodal est, de l'aveu de nombreux spécialistes, l'une des seules options viables disponibles et accessibles rapidement.

L'un des derniers obstacles à ce changement de comportement de la part des utilisateurs de covoiturage repose sur le « retour garanti à domicile ». C'est un critère plus sérieux que la sécurité, qui est désormais facile à gérer avec les nouvelles technologies. Mais le risque de rester coincé à son travail parce que son covoitureur a quitté plus tôt, ou que l'on doit rester plus tard, est inacceptable.

Et c'est ici qu'entre le nouveau rôle du taxi.

En heure de pointe, tous les réseaux sont saturés : transports collectifs, routes, stationnements, taxis. La capacité de chacun des modes est à son maximum, sauf un : le parc automobile. Les voitures sont presque toutes vides à 75%.



Le covoiturage en heure de pointe joue un rôle central pour réduire cet impact.

Une fois les heures de pointes terminées, la situation change complètement :

1. L'automobile roule rapidement et en polluant peu sur une route fluide;
2. Les taxis sont en attente de clients peu nombreux;
3. Les transports en commun fonctionnent au ralenti, et les véhicules sont peu remplis.

Netlift prévoit atteindre un retrait de 50,000 véhicules de la route à chaque jour en 2021, ce qui va créer une très forte augmentation de la demande pour les autres modes de transport. Nous pensons que le volume de demande pour des courses de taxi va augmenter significativement, à condition qu'une intégration logicielle facile soit disponible pour l'utilisateur.

Outils de répartition

Le transport dans le grand Montréal pose des défis de gouvernance ; plus de 80 municipalités, 4 grandes sociétés de transport en commun et une dizaine de CIT, des territoires pour chaque compagnie de taxi, il est compréhensible qu'historiquement, innover dans de telles conditions soit pratiquement impossible.

Les applications et les nouvelles technologies n'y ont pas manqué ; chaque mode de transport et chaque compagnie de transport a actuellement sa propre plateforme : calcul de trajets, réservations, information clientèle.

Au-delà des enjeux financiers et légaux liés au transport des personnes, l'expérience complète de transport est un élément clé de la solution.

Modèle économique

Il existe plusieurs formules économiques viables pour les usagers, les automobilistes et les fonds publics.

1. **Le modèle du taxi collectif.** Un voyageur peut être déplacé dans une automobile jusqu'à un point de rabattement (gare, station de métro, etc.) en payant sa course avec sa carte Opus. La différence des coûts est assumée par la société de transport en commun, qui sous-traite avec une compagnie de taxi. Avec ce mode, un citoyen pourrait mettre à la disposition de la société de transport en commun un siège libre, et être remboursé pour ses frais. Toutefois, le passager pourrait payer seulement avec sa carte de transport, et la différence serait assumée par la société de transport.
2. **Le rabattement.** Les stationnements incitatifs sont saturés, et de nombreuses personnes voudraient prendre le train ou le métro, mais ont du mal à s'y rendre.



Plutôt que de construire de nouvelles places, ou d'acheter plus de matériel roulant, l'AMT et ses partenaires pourraient acquérir une capacité résiduelle dans les véhicules des chauffeurs s'y rendant déjà. C'est considéré comme étant le moyen le plus économique et le plus rapide pour augmenter immédiatement la fréquentation du transport collectif sans investissement en capital.

3. **Les bénéfices marginaux.** Stationnements réservés, crédit d'impôt, voies réservées, les avantages qu'on peut offrir au citoyen de bonne volonté devraient être disponibles et contrôlés efficacement. La technologie le permet et des travaux à cet effet ont déjà été entrepris avec les autorités en place.

Recommandation 4. L'automobile des particuliers est un mode de transport en commun, pour autant qu'il se conforme à un cadre équitable, sécuritaire, prévisible et contrôlable. Le gouvernement est invité à favoriser financièrement l'utilisation des sièges disponibles dans les véhicules des particuliers en heure de pointe pour augmenter la capacité du réseau des transports en commun.

Dans certains États, lorsqu'un foyer produit davantage d'électricité qu'il n'en consomme, grâce à des panneaux solaires par exemple, la société d'électricité lui rachète ses surplus.

Nous pouvons procéder ainsi avec le transport. Une société de transport est en mesure d'acheter, ou de louer des places libres dans les automobiles des travailleurs. Ce modèle économique est une innovation qui est de nature à régler de nombreux enjeux à la fois, et pour un coût par kilomètre parcouru sans concurrence.

Nous espérons que ce mémoire a été de nature à enrichir votre réflexion,
Veuillez recevoir, Monsieur, nos plus cordiales salutations

Marc-Antoine Ducas
Président Fondateur
Transport Social Netlift Inc.



Netlift en bref

Présentation de Netlift

Netlift est une application intermodale qui favorise la connexion des services de covoiturage et du transport en commun afin notamment et principalement de desservir des populations à moins forte densité ou à grande distance du réseau métropolitain de transport en commun.

Netlift vise des **déplacements urbains planifiés et réguliers** (généralement pour le travail ou les études) : le but est de réduire le nombre d'autosolo pour désengorger le réseau routier (surtout interrives). Les conducteurs offrent ainsi les places vacantes dans leur véhicule.

L'application Netlift correspond à la définition du covoiturage établie par ministère des Transports du Québec :

Le Ministère encourage les citoyens à pratiquer le covoiturage. Selon la Loi sur les transports, le covoiturage implique un transport effectué sur un même trajet, lorsque seuls les frais du transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.

Concrètement, un chauffeur offrant du covoiturage a aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il n'a pas de passagers. Le transport de passagers devient accessoire au déplacement et non le but premier de celui-ci. Les passagers contribuent afin de dédommager le chauffeur pour l'utilisation du véhicule, comme le partage des frais de l'essence.

Source :

<https://www.mtq.gouv.qc.ca/usagers/reseauroutier/covoiturage-transp-remunere/Pages/default.aspx>

Netlift établit la rémunération du passager en fonction du coût réel de la portion commune du déplacement (amortissement voiture selon le type de véhicule, utilisation de l'essence, selon la consommation et la distance de la portion commune du déplacement); ce montant correspond au partage des coûts et n'est pas tributaire des variations de l'offre et la demande.

Le projet pilote a été financé par le gouvernement du Québec.



Question et commentaires du RTL

Que pensez-vous de la crainte et la réaction des chauffeurs de taxi?

Le RTL a rencontré le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) au début de l'année 2016 pour présenter son projet pilote avec Netlift. Il a été convenu lors de la rencontre que le service, tel qu'il était présenté, ne contrevient pas avec la réglementation en vigueur et que le RTL allait s'assurer en tout temps de la respecter.

Il existe deux éléments principaux qui différencient selon la loi le covoiturage (légal) du transport par taxi : tout d'abord, et c'est le point principal, l'offre de covoiturage est une offre de déplacement planifié qui est proposée dans le cadre d'un déplacement domicile-travail. Les candidats au covoiturage doivent donc trouver une offre de déplacement qui leur convient. Dans le cas du taxi (ou d'Uber), c'est celui qui demande la course qui détermine le parcours, un chauffeur étant en attente pour la réaliser, quel que soit son déplacement.

Par ailleurs, Netlift établit la rémunération du passager en fonction du coût réel de la portion commune du déplacement (amortissement voiture selon le type de véhicule, utilisation de l'essence, selon la consommation et la distance de la portion commune du déplacement); ce montant correspond au partage des coûts et n'est pas tributaire des variations de l'offre et la demande.

Il n'est donc pas possible d'utiliser Netlift pour effectuer une activité lucrative, l'application limitant la rémunération à une partie des coûts et elle ne propose au maximum que deux correspondances par jour (l'aller et le retour du déplacement domicile-travail ou domicile-étude).

Le RTL comprend l'inquiétude de l'industrie du taxi vis-à-vis d'Uber, mais est surpris de voir revenir sur le devant de la scène les préoccupations concernant Netlift, car le projet a longuement été présenté et discuté avec les taxis.

Comme vous avez un partenariat avec NetLift et affiché son logo sur votre site, est-ce que l'insatisfaction des chauffeurs de taxi pourrait changer votre accord avec NetLift?

Comme convenu avec le CPCDIT, le RTL ne soutiendra jamais un projet qui comporte des paramètres illégaux.

Il est à noter par ailleurs que le RTL a retiré de son site mobile le lien vers le calculateur d'itinéraire de Google qui pouvait offrir des déplacements avec Uber. Le RTL a



également demandé à Google de retirer ce service des propositions de transport. D'ici à ce que la situation soit clarifiée par le gouvernement ou que Google accède à sa requête, le RTL réfère la clientèle à son propre calculateur d'itinéraire sur son site Internet et à l'application Moovit, pour la version mobile de son site.

Actuellement, il n'existe aucun élément remettant en cause la légalité de ce projet. Le RTL va donc continuer à innover et à mettre en avant les solutions les plus pertinentes pour sa clientèle.

En quoi consiste l'entente que vous avez avec ce transporteur

Le rôle du RTL dans le partenariat est très simple : optimiser l'application Netlift grâce aux données planifiées du réseau d'autobus afin de favoriser des solutions de déplacement complémentaires au transport collectif.

Par ailleurs, nous proposons cette solution de transport à notre clientèle afin leur offrir des solutions de déplacements régulières pour leurs déplacements domicile-travail et domicile-études, lorsque l'achalandage n'est pas suffisant pour un service d'autobus ou de taxibus.

Il est à noter que le concept de Netlift est de rabattre les passagers sur le réseau du RTL, ce qui devrait engendrer une augmentation de la fréquentation de notre service régulier.

Les chauffeurs de taxi ont-ils raison de s'inquiéter?

Au contraire, la structure tarifaire de Netlift et les limitations liées au covoiturage font en sorte que ce sont des déplacements qui auraient été effectués en autosolo qui sont concernés. Il est impossible qu'une course de taxi soit planifiée à l'avance, qu'il y ait ou non un client, et soit effectuée à perte.

Le succès du covoiturage intermodal devrait permettre d'augmenter le nombre de personnes délaissant l'autosolo pour des modes de transport durables, et donc augmenter la nécessité de besoin de déplacements en taxis.

L'inquiétude légitime de l'industrie du taxi devant l'arrivée d'acteurs ne respectant pas la réglementation en vigueur ne doit pas avoir pour conséquence de limiter les solutions légales et durables à disposition de la clientèle.