

netlift

Présentation de Netlift

Madame la présidente,
Monsieur le Ministre,
Mesdames et messieurs les membres de la Commission,

Je suis Marc-Antoine Ducas, président fondateur de Netlift.

Netlift est une entreprise fondée au Québec et offrant des solutions de covoiturage domicile travail aux entreprises, municipalités et sociétés de transport en commun.

Appui au projet de loi 17

La position de Netlift à propos de ce projet de loi est résolument positive et optimiste. Netlift salue et appuie le projet de loi 17. En ajustant quelques clauses stratégiques, c'est le cadre législatif dont le Québec a besoin pour enfin arriver au XXIème siècle en matière de mobilité des personnes.

Observations préliminaires

Avant d'aborder le coeur du sujet, permettez-moi 3 observations :

1. J'ai une pensée sincère pour les propriétaires de permis qui vivent avec cette loi une période d'angoisse importante. L'abolition du régime des permis est une forme d'expropriation. J'invite le Ministre à faire preuve de doigté et d'humanité dans le règlement et la compensation pour accompagner ces familles à effectuer cette transition.
2. Le PL17 règle d'une pierre 2 coups. D'une part, le transport rémunéré de type « Taxi et Uber » et d'autre part, un meilleur encadrement du covoiturage domicile-travail, ce que Netlift réclame depuis 3 ans.
3. Avec le PL17, le Québec se donne un levier législatif remarquable sur le plan de la mobilité et surtout de l'environnement. Le Québec pourra montrer la voie en matière de réduction des GES dus au transport.

Le 9 mars 2016, nous avons présenté devant cette commission nos recommandations en vue de mieux encadrer le covoiturage et de moderniser le taxi. Le projet de loi actuel tient compte de ces recommandations et nous nous en félicitons.

La situation actuelle était prévisible et évitable. Quiconque suit étroitement le dossier des nouvelles mobilités dans le monde comme nous le faisons, a pris acte de ce qui s'est produit voilà plus de 5 ans en Europe, aux États-Unis, en Amérique Latine. La réponse à l'arrivée d'Uber a beaucoup varié d'un État à l'autre, allant de l'interdiction absolue à une liberté d'opération totale.

Cependant, si plusieurs membres de l'industrie du taxi ont démontré une ouverture et un enthousiasme sincère au déploiement de nouvelles solutions telles que la nôtre, certains acteurs locaux ont fait preuve de rigidité et de manque de vision quand des options nouvelles leur ont été proposées.

Trop longtemps, la résistance à l'innovation s'est fait au nom du respect des lois ou de l'application des cadres réglementaires. C'est une excuse que nous n'acceptons pas. Comme le démontre la Chambre de Commerce de Montréal et Propulsion Québec dans son rapport dévoilé lundi dernier, le cadre législatif du Québec constitue le principal frein à l'innovation et à l'investissement en transport. C'est pourquoi avec ce PL17, le Québec se donne enfin la chance de devenir audacieux dans le domaine du transport rémunéré de personnes.

Si le passé est garant de l'avenir, dans le domaine du taxi comme du transport de personne en général, toute situation de monopole est un frein à l'innovation car les organisations n'ont ni la culture d'entreprise, les ressources, l'expertise interne ou la motivation pour entreprendre des changements. En effet, pourquoi modifier les façons de faire quand la loi confère une autorité et une exclusivité sur un territoire donné?

Rappel des objectifs

Rappelons à la Commission notre position historique et notre mission.

Objectif 1 : réduire les émissions de GES.

Le Québec peut et doit réduire massivement ses émissions de GES dont 43 % sont liées au transport, mais pour y arriver, il doit déployer des solutions originales, économiquement viables, et ce, très rapidement. Le statut quo n'est pas acceptable sur la question de l'environnement. La lutte aux changements climatiques est l'affaire de tous, mais les faits doivent primer sur le dogmatisme. La solution passe bien sûr par la densification urbaine, le transport ferroviaire et une réforme du système capitaliste, mais ça nous semble ambitieux comme programme d'ici 2030.

Notre offrons donc de fournir aux autorités une solution de transport qui offre le meilleur rendement économique au kilomètre passager et au coût de la tonne de GES évitée et surtout qui se déploie immédiatement. Le succès du programme Roulez Vert démontre qu'un programme normé bien ciblé peut faire changer les comportements d'achats des québécois.

Objectif 2 : mieux utiliser le parc automobile actuel.

La capacité des réseaux routiers ainsi que le parc automobile au Québec correspond à plus de 10 fois celle des transport en commun. Le covoiturage et l'économie de partage sont à notre avis et selon des années d'études, la principale option viable et économiquement possible pour s'approcher de nos cibles. À titre d'exemple, la France vient de voter au Sénat la Loi d'Orientation des Mobilités, qui va financer le covoiturage comme mode à part entière de transport en commun.

Nous suggérons de mieux utiliser le parc automobile existant pour contenir puis réduire l'utilisation de l'auto solo durant les heures de pointe au Québec. Sur cette question, le Québec accuse beaucoup de retard. Le rapport sur l'économie collaborative présidé par Guillaume Lavoie démontre que le Québec peut multiplier la capacité des

réseaux de transport collectif pour une fraction du prix, à condition de le considérer autrement que comme « mode lourd ».

Objectif 3 : déployer rapidement.

Le temps joue contre nous et il ne nous reste que 11 ans pour atteindre, ou du moins s'approcher de nos cibles de réduction de GES. Rappelons qu'en une décennie, on a vu apparaître des idées complètement farfelues : Mai 2009 - le Bixi. Juin 2007 - le iPhone. Mars 2009 - Uber. Les trottinettes électriques et la voiture autonome sont à nos portes. On ne peut imaginer Montréal sans Communauto ou Car2Go, deux entreprises privées qui rendent un important service public. Changer notre manière de planifier et de déployer le transport des personnes est une absolue nécessité et les institutions québécoise ne sont pas préparées à ça.

Nous recommandons un cadre législatif qui permettra à tout employeur, entreprise, municipalité, MRC qui cherche à se prendre en main et organiser sa mobilité, de pouvoir le faire de façon souple, flexible et rapide.

Le covoiturage comme outil de lutte aux changements climatiques

La lutte aux changements climatiques et la réductions des émissions de GES dus au transport des personnes est une priorité absolue dans le plan d'affaires de Netlift. Remplacer à rabais une course de taxi vers l'aéroport n'a jamais été un objectif pour nous. Remplacer une ligne d'autobus entre Montréal et Québec non plus. Vider le métro pour emplir des automobiles n'est pas une innovation, c'est une régression. Nous comprenons l'avantage pour le client (c'est plus rapide et moins cher) mais il n'y a pas de gain pour l'environnement ou la collectivité. Les gains collectifs en transport se font souvent au prix de compromis individuels.

Nos efforts ont porté exclusivement sur un enjeu : comment déplacer davantage de personnes dans moins de véhicules. C'est la définition du transport en commun mais la géographie du Québec, son étalement urbain et sa faible densité de population posent un

grand défi sur le financement du transport en commun lourd, sans parler des délais et de la complexité des grands projets ou des coûts en capital.

En revanche, de nombreux États accordent une foule d'avantages au covoiturage et ont des résultats prometteurs.

- En France, proposition de financer 2 euros par passager;
- À Washington D.C., voies réservées gratuites pour les covoitureurs à côté des voies à péage¹. 100,000 usagers par matin sur un seul tronçon d'autoroute et réduction du temps de déplacement de 45 %.
- Aux USA, déductions d'impôts de 260 \$US par mois pour les covoitureurs. Deux fois plus de navetteur utilisent le covoiturage que le transport en commun².
- À Los Angeles, stationnements gratuits et réservés pour des équipages de covoiturage de 3 équipiers.

Le Groupe de Travail sur l'Économie Collaborative présidé la Guillaume Lavoie a bien défini les paramètres de la propriété partagée.

J'utilise une image pour illustrer en quoi l'économie collaborative est avantageuse pour le bien collectif : en Californie, avec qui nous partageons la bourse du Carbone, des citoyens installent des panneaux solaires sur leur toit et à leurs frais. Quand ils produisent davantage d'énergie que ce qu'ils en consomment, la compagnie d'électricité leur achète les surplus. Les citoyens sont payés pour leur contribution au réseau.

D'un côté, la collectivité fait une meilleure utilisation des ressources et de l'autre, l'État économise une centrale électrique! Le transport fonctionne de la même façon. Chaque citoyen qui va travailler produit de la capacité, encore faut-il que ce citoyen, son passager et sa collectivité puissent y trouver leur intérêt.

Permettez-moi d'être extrêmement clair : pour infléchir immédiatement la courbe des émissions de GES, la seule option viable sur le plan économique et opérationnel est le parc automobile actuel.

1 <https://qz.com/1155736/washington-d-c-s-new-expressway-tolls-charged-drivers-40-after-its-debut/>

2 <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2017/10/03/americans-commuting-choices-5-major-takeaways-from-2016-census-data/>

Avec le PL17, le Québec pourra déployer à la grandeur du territoire un système de transport à la propriété partagée.

Ce qui nous apparaît impossible aujourd'hui est déjà fonctionnel ailleurs dans le monde et sera considéré comme évident dans 10 ans. C'est donc aujourd'hui qu'il faut avoir le courage de légaliser ces nouvelles idées et de les déployer.

Le covoiturage comme solution de mobilité à grande échelle

Le grand avantage que présente le covoiturage sur les autres modes est l'omniprésence de l'automobile. Dans toutes les régions du Québec, le nombre de routes, voitures et stationnements sont tout à fait suffisants pour couvrir immédiatement à moindre coût, l'ensemble des besoins de mobilité de la population, quelle qu'elle soit.

Nous posons souvent à nos clients la question du report modal : « laisser mon véhicule, d'accord, mais remplacé par quoi? ». Hormis quelques quartiers centraux des grandes villes, nous devons prendre acte de la réponse des citoyens : les alternatives sont inadéquates.

Le covoiturage répond à cette problématique. Quand on offre aux gens une solution de mobilité porte à porte, aussi rapide et confortable que sa voiture, partout au Québec, tout le monde est enthousiaste. Le PL17 permet désormais le déploiement à grande échelle de cette vision.

Monsieur le Ministre, mesdames et messieurs les membres de la Commission, le Québec a donc aujourd'hui la possibilité de se définir comme un chef de file en mobilité des personnes. Non pas seulement en ajustant une loi en réponse à l'arrivée d'Uber, mais en profitant de l'occasion pour redéfinir la mobilité de la prochaine génération.

Voici donc les 4 clés pour y arriver :

1. Exemptions dans le cadre du covoiturage domicile travail.

- a. (articles 146 et 147) Le covoiturage domicile-travail doit être exempté des clauses destinées aux chauffeurs professionnels du transport. À sa face même, vérifier les antécédents judiciaires, réussir une formation et faire inspecter son véhicule pour se déplacer quotidiennement avec ses collègues vont rendre impossible tout déploiement à grande échelle du covoiturage.

Proposition : un système de transport doit fournir sur demande les preuves de covoiturage et traces GPS pour exempter le chauffeur et son véhicule.

- b. Le covoiturage domicile-travail doit être exempté de la distance maximale quotidienne, qui va empêcher les déplacements en région.

2. Compensation financière.

- a. La rémunération du covoiturage domicile-travail ne doit pas être balisée par l'État car ce mode de transport ne répond pas aux critères économiques basés sur la distance. Fixer un montant maximal au kilomètre favorise l'usage de l'automobile en solo car il empêche les entreprises, institutions et municipalités à prendre des initiatives en mobilité.
- b. Plus spécifiquement, toute référence invoquée par le Ministère des Transports ou le Conseil du Trésor pour déterminer arbitrairement la valeur du remboursement doit être explicitement révoquée dans cette loi.
- c. Le remboursement du covoiturage ne se limite pas à l'usage du véhicule, il implique également d'autres coûts tels que le stationnement et les inconvénients subis par des individus pour un gain collectif. Rappelons à la Commission que nous avons déjà remis au Ministère des Transport la formule qui établit cette compensation.

3. Planification et coordination du transport par automobile.

La planification, la coordination et la compensation des systèmes de covoiturage doit relever du gouvernement du Québec qui est la seule autorité compétente envers les automobilistes. En ajoutant des instances intermédiaires entre l'État et le citoyen, la loi reproduirait le même défaut de gouvernance qui paralyse l'innovation depuis trop longtemps.

4. Programme du Fonds Vert.

Nous proposons que Québec déploie dans les meilleurs délais le programme « Covoiturez Vert », programme normé financé par le Fonds Vert qui pourra octroyer des subventions aux Québécois qui vont covoiturer sur une base régulière et qui peuvent faire la preuve qu'ils réduisent leurs émissions de GES.

Les deux tiers des citoyens du grand Montréal accepteraient de covoiturer contre une contribution de moins de 1500 \$ par an. C'est de l'ordre de grandeur du programme Roulez Vert, qui est un succès sur le plan des changements de comportements au Québec.

Notre recommandation finale : à l'article 150-5, le gouvernement modifie par règlement le montant prévu dans les cas mentionnés ci-dessus.

Je vous remercie de votre attention