

McMasterville, le 15 avril 2019

Aux membres de la Commission des transports et de l'environnement  
Assemblée nationale du Québec  
A/S Mme Louissette Cameron  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
3e étage, Bureau 3.15  
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Mémoire déposé dans le cadre du projet de loi 17 concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

---

## **Présentation d'Autonomik! – Organisme de véhicules en libre-service.**

Autonomik! est une entreprise d'économie sociale offrant des services d'autopartage, de gestion de flotte, de véhicules partagés dans les résidences de personnes âgées et de partage de véhicules personnels. Fondée en 2016 à l'initiative du milieu communautaire de la Montérégie, l'OBNL a pour mission de favoriser la mobilité de la population, des entreprises et des organismes en minimisant l'impact écologique des déplacements. Elle construit des solutions de mobilités sur mesure en collaboration avec les milieux. Déjà en opération dans le domaine de l'autopartage, elle mettra en ligne, dès l'automne 2019, une application de covoiturage innovante adaptée pour les courtes et longues distances. En 2020 s'ajouteront à cette plate-forme le covoiturage en temps réel (durant le trajet) ainsi qu'un MaaS permettant de booker et payer les services de transports publics et de taxi et d'offrir les sièges libres dans le transport adapté, dans les taxi-bus, dans les autobus scolaires ou dans des navettes.

## **Présentation de Jean-François Lessard, directeur d'Autonomik!**

Jean-François Lessard est directeur d'Autonomik!, une entreprise d'économie sociale à but non-lucratif offrant de l'autopartage, du covoiturage et de la multimodalité. Ancien étudiant de science politique, artiste, conférencier, gestionnaire dans le milieu culturel, détenteur d'un diplôme de deuxième cycle en Gestion des entreprises sociales et collectives à l'ESG-UQAM, il a accompagné les groupes communautaires de la Montérégie dans la mise sur pied d'Autonomik!. M. Lessard est un ardent promoteur d'approches concertées avec les acteurs des milieux pour mettre en place des solutions de mobilité durable adaptées aux besoins des populations, des municipalités, des organismes, des entreprises et des personnes vulnérables.

## Résumé

Le présent mémoire vise deux principaux objectifs :

- 1- Enjoindre les législateurs de changer l'appellation « covoiturage » se trouvant dans la version initiale du projet de loi 17 pour une autre appellation, « taxi banalisé », et les sensibiliser aux impacts néfastes du maintien de ce mot dans la version finale du texte de loi.
- 2- Proposer un ajout visant à forcer le partage de données des opérateurs d'applications de transports de personnes afin de mieux desservir les usagers.
- 3- Proposer un ajout visant la fixation d'un plafond clair de tarification pour les passagers du covoiturage et d'un dédommagement pour les conducteurs.

## Introduction

En tant que nouveau joueur dans le milieu de la mobilité durable issu d'une concertation s'étant étirée de 2014 à 2018 avec des acteurs municipaux, communautaires, environnementaux et de la mobilité de la Montérégie et du Grand Montréal, Autonomik! s'intéresse de près à la mobilité durable et est devenu un acteur incontournable dans la mise en place de tels services, plus spécifiquement en dehors des grands centres urbains où la vaste majorité des autres joueurs de la mobilité durable opèrent.

Autonomik! a déployé des véhicules d'Autopartage dans une résidence pour aînés de Pointe-aux-Trembles ainsi que dans la Vallée-du-Richelieu à l'automne 2018. En installant un véhicule dans la municipalité de Saint-Jean-Baptiste, il est devenu le premier acteur de mobilité au Québec à instaurer l'autopartage en milieu rural.

Nous travaillons également depuis plus de deux ans à la mise en place d'un système de covoiturage qui révolutionnera non seulement le milieu du covoiturage mais également celui de la mobilité en dehors des grands centres urbains.

C'est donc en ayant en tête les intérêts des personnes vivant en dehors de ces grands centres –sans exclure ceux et celles qui y habitent pour autant – que nous avons rédigé ce mémoire.

## L'usage du terme « covoiturage »

Le projet de loi 17 nous apparaît problématique sur un point en particulier. En effet, l'ensemble du projet de loi installe une confusion sur la définition du terme "covoiturage" qui avait préséance au

Québec depuis plus de 40 ans et qui est généralement perçu, ici et ailleurs dans le monde, comme "l'utilisation d'une même voiture par plusieurs personnes qui font le même trajet". Cette définition sous-entend le fait que le trajet soit non-seulement celui des passagers mais également celui du conducteur. Il peut y avoir un dédommagement défrayé par les passagers au propriétaire-conducteur du véhicule mais jamais cette contribution ne peut constituer une rémunération pour ce dernier qui doit, lui aussi, assumer une partie des frais.

Or, le projet de loi vient conférer aux services de type Uber un statut de "covoiturage" qui porterait préjudice à l'ensemble des covoitureurs du Québec.

Ceci est d'autant plus problématique que le projet de loi prévoit que les conducteurs de véhicules de covoiturage (tel qu'entendu dans l'actuel projet de loi 17) ne peuvent pas cumuler plus de 4 trajets totalisant 100km dans une seule journée. En bref, le projet de loi, dans sa forme actuelle, installe un flou pouvant laisser entendre qu'il interdit tout covoiturage entre Montréal et Québec, pour ne citer que cet exemple.

**Nous suggérer d'éliminer le terme de covoiturage du projet de loi 17 et de le remplacer par l'appellation "taxi banalisé",** qui correspond davantage à ce que sont les services de taxi à la demande de type Uber. L'appellation « taxi banalisé » aura pour effet de clairement distinguer les services de type Uber des autres services de taxi traditionnel ainsi que du covoiturage.

## **Partage de données**

Par ailleurs, nous aimerions également nous faire entendre sur un autre aspect qui n'est pas abordé dans l'actuel projet de loi, à savoir le partage des données par les compagnies de "taxis banalisés".

Ce partage de données aurait pour effet de mieux servir les usagers afin de permettre une meilleure intégration des différents services de taxis, taxis banalisés et covoiturage.

L'idée générale consisterait à **obliger ou financièrement encourager le partage des courses offertes et des demandes de transports entre les différentes applications de taxi traditionnel, de taxi banalisé et de covoiturage, ceci afin de permettre une meilleure offre à l'ensemble des usagers « chercheurs de lifts ».**

Cette mesure permettrait aussi d'éviter l'avènement d'un monopole *de facto* d'une multinationale étrangère telle que UBER.

Cette idée s'inspire de ce qui s'est fait dans le domaine des télécommunications où Bell et Videotron se sont vus obligés d'ouvrir leur câbles et leur fibre optique aux autres opérateurs de téléphonie et d'Internet.

## **Fixer un plafond pour le dédommagement offert au chauffeur dans le covoiturage traditionnel**

En ce moment les lois fédérales et provinciales contiennent un flou quant à la contribution des passagers que peut recevoir un conducteur qui offre du covoiturage.

Toutefois, dans la pratique répandue du dédommagement que peut recevoir l'employé d'une entreprise par son employeur pour ses frais de déplacements dans le cadre du travail, les dédommagements oscillent généralement entre 0,41\$/km et 0,58\$/km. L'Agence de revenu du Canada fixe à 0,58\$ le maximum pouvant être octroyé pour les frais de déplacement avec un véhicule personnel.<sup>1</sup>

Ces dédommagements constituent un remboursement des frais de déplacement qui incluent tous les aspects du coût de déplacement de l'employé avec son véhicule (carburant, pneus, entretien, plaques, assurances, etc.).

Nous croyons que le dédommagement offert dans le cadre du covoiturage devrait utiliser cette base de fixation de prix.

Le principe du covoiturage implique une participation des frais par les passagers ET le conducteur du véhicule. Conséquemment, **nous croyons qu'il serait raisonnable de fixer à 75% des frais de déplacements acceptés par l'Agence de revenu du Canada (0,58\$ en 2019) la contribution maximale qu'un conducteur peut recevoir de la part des passagers, chacune des parts des passagers ne pouvant pas dépasser 25% de ce même montant.**

Suivant cette logique, en prenant l'exemple des taux en vigueur en 2019 :

---

<sup>1</sup> [https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/retenues-paie/avantages-allocation/automobile/allocation-frais-automobile-vehicule-a-moteur/taux-allocation-frais-automobile.html](https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/retenues-paie/avantages-allocations/automobile/allocation-frais-automobile-vehicule-a-moteur/taux-allocation-frais-automobile.html)

- le maximum du cumul des contributions des passagers qu'un conducteur d'un véhicule personnel peut recevoir lorsqu'il offre du covoiturage traditionnel serait de 0,435\$/km, ceci permettant d'encourager au maximum l'offre de covoiturage;
- le maximum qu'un passager devrait verser à un conducteur pour participer aux frais de transport d'un conducteur serait de 0,145\$/km . Le montant qu'il débourse s'il passe par un intermédiaire ne devrait pas dépasser 0,20\$/km, 0,055\$/km devenant le tarif maximum qu'il pourrait verser à l'intermédiaire (équivalent à 27,5% du montant facturé au passager, un seuil maximum de « frais d'administration maximum qui nous apparaît raisonnable).
- Pour les intermédiaires offrant un service de mise en relation de conducteurs et de passagers, la perception d'un plus gros pourcentage de frais d'administration pourrait être plus élevé pour autant qu'il soit redistribué au conducteurs par la suite. Ceci pourrait servir, par exemple, dans le cas où un intermédiaire fixerait aux passagers une tarification dégressive en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans le mois (ou l'année) mais voudrait maintenir une rémunération équitable envers les conducteurs. (voir exemple des tarifs d'Autonomik! en ANNEXE

Je reste disponible pour répondre à toutes vos questions et vous remercie de bien vouloir répondre favorablement à notre demande d'audience en Commission parlementaire.

Veuillez accepter, Mme. Cameron, mes salutations distinguées.



Mémoire rédigé par

Jean-François Lessard, directeur d'Autonomik! – Organisme de véhicules en libre-service

297 rue Principale, bur. 3


Saint-Amable, Qc, J0L 1N0

Cell : 514-641-5318

Bur : 450-262-6321, poste 101

Courriel : [direction@autonomik.org](mailto:direction@autonomik.org)

## ANNEXE – Tarification préliminaire d’Autonomik! basé sur un maximum de dédommagement de 0,33\$/km pour le conducteur.



**AUTONOMIK!**  
ORGANISME DE VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE

### Tarification du passager et dédommagement au conducteur

Palliers kilométriques accumulés au cours du mois	Tarification passager	1 passager		2è passager		TOTAL 2 passagers /km		3è passagers		TOTAL 3 passagers /km	
		part conducteur/km	part Autonomik/km	part conducteur/km	part Autonomik/km	part conducteur/km	part Autonomik/km	part conducteur/km	part Autonomik/km	part conducteur/km	part Autonomik/km
0 à 49 km	0.20 \$	0.17 \$	0.03 \$	0.12 \$	0.08 \$	0.29 \$	0.11 \$	0.04 \$	0.16 \$	0.33 \$	0.27 \$
50 à 99 km	0.17 \$	0.14 \$	0.03 \$	0.12 \$	0.05 \$	0.26 \$	0.08 \$	0.07 \$	0.10 \$	0.33 \$	0.18 \$
100 à 149 km	0.12 \$	0.10 \$	0.02 \$	0.10 \$	0.02 \$	0.20 \$	0.04 \$	0.10 \$	0.02 \$	0.30 \$	0.06 \$
150 et plus	0.10 \$	0.09 \$	0.01 \$	0.09 \$	0.01 \$	0.18 \$	0.02 \$	0.09 \$	0.01 \$	0.27 \$	0.03 \$

\* les prix n'incluent pas les taxes



## Exemple des coûts et revenus selon les trajets parcourus dans le mois

Exemples de trajets	Distance parcourue dans un mois		1 passager		2è passager		TOTAL 2 passagers		3è passager		TOTAL 3 passagers		
			Coût passager	compensation conducteur	% Autonomik!	compensation conducteur	% Autonomik!	compensation conducteur	% Autonomik!	compensation conducteur	% Autonomik!	compensation conducteur	% Autonomik!
· Chambly→Granby · 4 X Sainte-Julie→St-Basile-le-Grand dans le mois	49	km	9,80 \$	8,33 \$	1,47 \$	5,88 \$	3,92 \$	14,21 \$	5,39 \$	1,96 \$	7,84 \$	16,17 \$	13,23 \$
· Granby→Laval · 5 X Lac-Beauport→Québec dans le mois	99	km	18,30 \$	15,33 \$	2,97 \$	11,88 \$	6,42 \$	27,21 \$	9,39 \$	5,46 \$	12,84 \$	32,67 \$	22,23 \$
· 2 X Sherbrooke→Drummondville dans le mois · 5 X Boisbriand→Mascouche dans le mois	149	km	24,30 \$	20,33 \$	3,97 \$	16,88 \$	7,42 \$	37,21 \$	11,39 \$	10,46 \$	13,84 \$	47,67 \$	25,23 \$
· Chicoutimi→Québec · 2 X Chicoutimi→Roberval dans le mois	199	km	29,30 \$	24,83 \$	4,47 \$	17,38 \$	11,92 \$	42,21 \$	16,39 \$	14,96 \$	14,34 \$	57,17 \$	30,73 \$
· Montréal→Québec · 2 X Montréal→Trois-Rivières dans le mois	250	km	34,40 \$	29,42 \$	4,98 \$	21,97 \$	12,43 \$	51,39 \$	17,41 \$	19,55 \$	14,85 \$	70,94 \$	32,26 \$
· Sherbrooke→Rivière-du-Loup · 6 X Drummondville→Trois-Rivières dans le mois	400	km	49,40 \$	42,92 \$	6,48 \$	35,47 \$	13,93 \$	78,39 \$	20,41 \$	33,05 \$	16,35 \$	111,44 \$	36,76 \$
· Québec-Gatineau · 10 X Trois-Pistoles→Rivière-du-Loup dans le mois	450	km	54,40 \$	47,42 \$	6,98 \$	39,97 \$	14,43 \$	87,39 \$	21,41 \$	37,55 \$	16,85 \$	124,94 \$	38,26 \$
· Montréal→Rimouski · 11 X Granby→Chambly dans le mois	550	km	64,40 \$	56,42 \$	7,98 \$	48,97 \$	15,43 \$	105,39 \$	23,41 \$	46,55 \$	17,85 \$	151,94 \$	41,26 \$
· Montréal→Gaspé · 10 X St-Jérôme→Mt-Tremblant dans le mois · 30 X Boucherville→Mont-Saint-Hilaire dans le mois	900	km	99,40 \$	87,92 \$	11,48 \$	80,47 \$	18,93 \$	168,39 \$	30,41 \$	78,05 \$	21,35 \$	246,44 \$	51,76 \$

\* Les exemples sont des estimations à titre indicatif seulement.

\* les prix n'incluent pas les taxes

\* Les compensations indiquées ici n'incluent pas la récompense de "0,01\$ par km offert" versée au conducteur résidant dans une "Collectivité participante"