

Montréal 

Examen public

*Véhicules en libre-service (VLS) :
Une nouvelle offre de mobilité à encadrer*

Documents déposés pour consultation

Document 1

Projet de véhicules en libre-service (VLS)

Rapport de consultation

Déposé à la Direction des transports de la Ville de Montréal

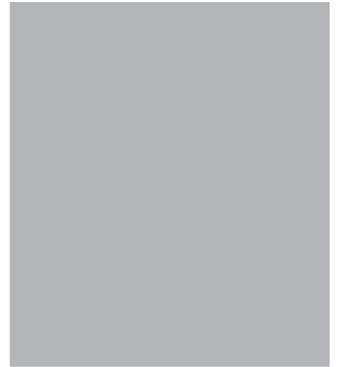
9 juillet 2013

Document 2

Pistes de réflexion proposées

Document 1

Rapport de consultation



Projet de véhicules en libre-service (VLS)

Rapport de consultation

Déposé à la Direction des transports de la Ville de Montréal
9 juillet 2013



Table des matières

1.	Introduction.....	4
1.1.	Contexte	4
1.2.	Véhicules en libre-service.....	5
1.3.	Description des projets de service VLS.....	7
2.	Démarche de consultation	9
3.	Propos recueillis	10
3.1.	Parties prenantes	10
	Question 1 : Pertinence du projet.....	11
	Question 2 : Gestion du stationnement.....	14
	Question 3 : Responsabilité du stationnement.....	16
	Question 4 : Partenariats possibles.....	16
	Question 5 : Électrification de la flotte.....	17
3.2.	Consultation publique	19
3.3.	Mémoires reçus.....	21
3.4.	Commentaires et résultats du sondage	22
4.	Analyse des conséquences possibles	25
4.1.	Citoyens de Montréal	25
4.2.	Organismes de transport.....	26
4.3.	Ville de Montréal.....	27
5.	Recommandations.....	29
6.	Annexes	33
6.1.	Mémoires	33
6.2.	Liste des présences à la consultation publique du 11 juin 2013.....	74
6.3.	Tableau Synthèse.....	75

1. Introduction

La consultation sur les projets de véhicules en libre-service (VLS) déposés à la Ville de Montréal, sans sollicitation, reflète le souci de cette dernière de bien comprendre les enjeux qui y sont associés. Par cette consultation, la Ville souhaite mieux comprendre les caractéristiques particulières d'un service VLS, donner aux citoyennes et aux citoyens ainsi qu'aux acteurs de la mobilité (STM, industrie du taxi, etc.) l'opportunité de s'informer et de se prononcer sur le sujet pour ensuite en évaluer la pertinence et les conditions d'implantation pour Montréal. Elle souhaite également s'assurer que ces projets s'inscrivent dans le respect des orientations du Plan de transport adopté en 2008.

1.1. Contexte

En 2008, la Ville de Montréal adoptait son premier plan de transport et se dotait ainsi d'une vision de développement des transports dont en voici un extrait :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »¹

Le 6^e chantier inscrit au plan de transport traduit cette vision en ciblant spécifiquement l'automobile et propose des usages mieux adaptés tels que le covoiturage, l'autopartage et le taxi.

La position de Montréal face à l'usage de l'automobile y est énoncée de la manière suivante : « Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage et l'autopartage, permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie. »²

Le véhicule en libre-service (VLS), qui est l'objet de cette consultation, s'inscrit comme une nouvelle forme d'autopartage qui va dans le sens de la vision dont la Ville s'est dotée. Dans ce contexte, Montréal se doit d'évaluer les impacts potentiels, positifs et négatifs, de cette nouvelle forme de mobilité et c'est pour cela que la Ville se montre réceptive à entendre les propositions de deux compagnies souhaitant y instaurer un service de VLS et de consulter la population et les organismes montréalais sur un tel concept.

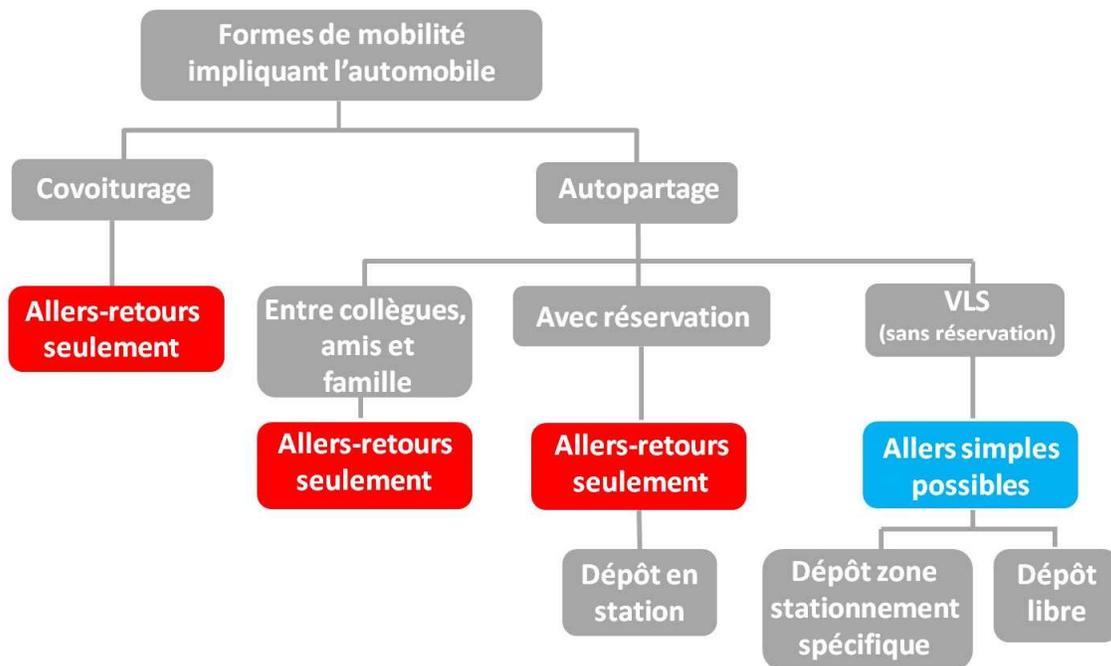
¹ Ville de Montréal. *Réinventer Montréal - Plan de Transport 2008*. 2008. p. 34

² Ville de Montréal. *Réinventer Montréal - Plan de Transport 2008*. 2008. p. 19

1.2. Véhicules en libre-service

Les VLS constituent une nouvelle forme de mobilité ayant fait son apparition en Europe il y a cinq ans. Les VLS se distinguent des services d'autopartage comme Communauto par le fait qu'ils permettent aux usagers de faire des allers-simples, c'est-à-dire, des déplacements entre un point A et un point B plutôt que des allers-retours (déplacement du point A et retour au point A). Les véhicules peuvent être stationnés dans un espace sur rue où la réglementation le permet et à l'intérieur du périmètre desservi par le service. Il est à noter que les VLS peuvent être en circulation en dehors de cette zone, mais ne peuvent pas y être stationnés en fin de parcours. Autre distinction, les VLS ne nécessitent pas de réservation et misent davantage sur une utilisation de courte durée par une tarification compétitive à la minute bien que des forfaits à l'heure et à la journée soient possibles.

Le schéma suivant permet de distinguer les différentes formes d'utilisation collective de l'automobile :



Source : Adapté du Professeur Klaus Bogenberger. Traduit de l'anglais.

Le premier système de VLS a été implanté à Ulm en Allemagne en octobre 2008 sous forme de projet pilote. Depuis, plusieurs compagnies ont développé des systèmes de VLS et sont implantées dans une trentaine de villes à travers le monde.

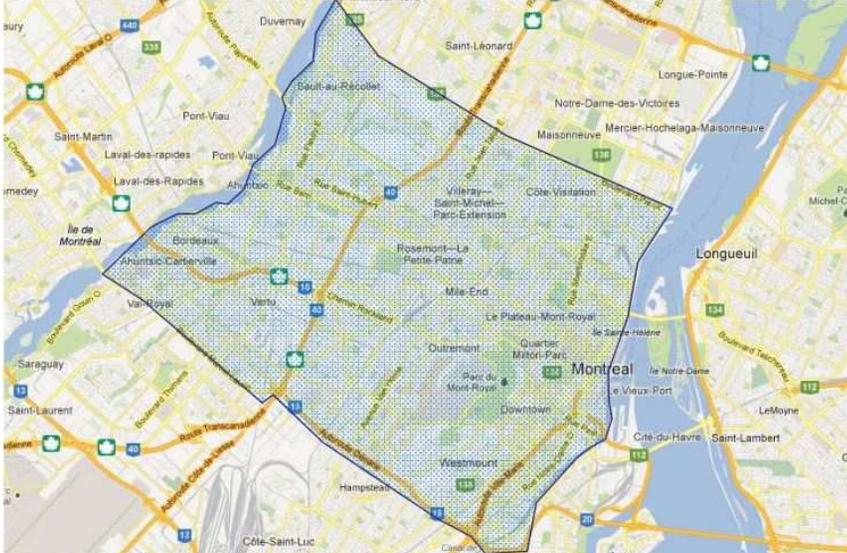
Les projets de VLS sont des initiatives récentes dont les retombées n'ont pas encore été évaluées et pour lesquelles il reste beaucoup d'inconnues. Précisons que les promoteurs de VLS sont des entreprises privées pour qui la rentabilité du projet est une condition *sine qua non*.

Si l'autopartage a fait la démonstration qu'il s'agissait d'une façon de diminuer l'usage de la voiture au profit de modes durables (TC, vélo, marche), voire de reporter l'acquisition d'un véhicule, cela n'a pas été démontré pour le VLS.

L'implantation d'un service de VLS doit être étudiée attentivement. Rappelons que l'automobile en soi n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, les nouvelles formes de mobilité impliquant l'automobile qui permettent de réduire l'utilisation de celle-ci dans leur forme plus traditionnelle constituent un pas dans la bonne direction.

1.3. Description des projets de service VLS

Nom	COMMUNAUTO	CAR2GO
Description	Communauto est une compagnie d'autopartage Québécoise qui a démarré ses activités en 1994. La compagnie offre son service d'autopartage dans 5 villes (Montréal, Québec, Sherbrooke, Gatineau et Paris) avec 1 200 véhicules à la disposition de ses 27 000 abonnés.	car2Go est une filiale de la compagnie Daimler AG, dont le siège social est en Allemagne, et qui manufacture des véhicules Mercedes-Benz et Smart entre autres. car2go a démarré ses activités en 2009 et dessert actuellement 20 villes (Amsterdam, Austin, Berlin, Birmingham, Calgary, Denver, Dusseldorf, Hambourg, Cologne, Londre, Miami, Munich, Portland, San Diego, Seattle, Stuttgart, Toronto, Ulm, Vancouver, Washington) avec près de 7 000 véhicules, soit 350 véhicules en moyenne par ville.
Nombre de véh. proposés	entre 250 et 350 véhicules dépendamment de la configuration	entre 300 et 400 véhicules (environ 4 véhicules par kilomètre carré)
Type de véhicule	A déterminer	Smart fortwo (voiture compacte de 2 places)
Échéancier	<ul style="list-style-type: none"> - Phase 1, été 2013, une vingtaine de véhicules électriques déployés dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (projet pilote) - Phase 2, printemps 2014 (la balance de la flotte) 	Implantation dès que possible
Tarifification	<ul style="list-style-type: none"> - Abonnement : 0 \$ - La minute : 0,38 \$ - L'heure : 12 \$ - La journée : 50 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> - Abonnement : 35 \$ - La minute : 0,38 \$ - L'heure : 13,99 \$ - La journée : 72,99 \$
Territoire desservi arrondissements et villes liées	<ul style="list-style-type: none"> - Ahuntsic-Cartierville - Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce - Mercier – Hochelaga-Maisonneuve - Mont-Royal (ville liée) - Outremont - Plateau Mont-Royal - Rosemont-La Petite-Patrie 	<ul style="list-style-type: none"> - Ahuntsic-Cartierville - Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce (en partie) - Mercier – Hochelaga-Maisonneuve (en partie) - Mont-Royal (ville liée) - Outremont - Plateau Mont-Royal - Rosemont-La Petite-Patrie (en partie)

	<ul style="list-style-type: none"> - Saint-Laurent - Sud-Ouest - Verdun - Ville-Marie - Westmount (ville liée) 	<ul style="list-style-type: none"> - Saint-Laurent (en partie) - Verdun - Ville-Marie - Westmount (ville liée)
Territoire desservi <i>carte</i>	80 km² 	environ 100 km² 
Mode d'utilisation <i>commun aux deux compagnies</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'essence, les assurances et le stationnement sont inclus dans la tarification. • Le service est disponible tous les jours et à toutes les heures. • Aucune réservation n'est requise bien qu'il y a moyen de réserver la voiture pour une période de 5 minutes, le temps de s'y rendre. • La localisation du véhicule le plus proche et sa réservation se font par l'entremise d'un site internet, d'une application pour téléphone intelligent ou encore par téléphone. • L'accès au véhicule se fait à l'aide d'une carte magnétique (avec la carte Opus dans le cas de Communauto). • L'utilisateur peut faire autant d'arrêts intermédiaires que souhaités pendant son utilisation. • L'utilisateur doit mettre fin à l'utilisation du véhicule dans le territoire desservi par la compagnie. 	

2. Démarche de consultation

Afin d'offrir aux citoyens et aux organismes l'occasion de s'informer adéquatement pour ensuite formuler un avis sur le projet de service VSL, la démarche de consultation a été organisée ainsi : les mois de mai et juin 2013 ont permis de déployer en continu toute l'information utile et disponible sur le sujet. Les plateformes suivantes ont été mise en place :



Le site Internet www.convercite/vls a été créé pour fournir au grand public de la documentation sur les VLS et une explication sur la démarche de consultation publique menée par la Ville. Les documents suivants ont été rendus disponibles sur le site (et ils le sont toujours) :

- Une étude sur l'autopartage à Bruxelles, Zurich, Montréal, Munich, Köln, Bremen et Torino
- Rapport sur l'état des lieux de l'autopartage en France et en Europe
- Code d'éthiques et standards de pratiques du Car Sharing Association (CSO)
- Présentation préparée par la Direction des Transports et déroulement de la consultation publique du 11 juin 2013
- Rapport de Communauto sur l'autopartage et le transport en commun
- Enquête nationale sur l'autopartage rédigé par France-Autopartage
- Vidéo du projet de libre-service de Communauto
- Liens et références bibliographiques sur l'auto-partage compilés par Communauto
- Vidéo du projet de libre-service de car2go
- Article paru dans le Public Transport International sur l'autopartage
- La plateforme auto-partage de l'UITP

En parallèle, les organismes suivants ont tous été rencontrés individuellement entre le 1er et le 8 mai 2013, soit Stationnement de Montréal, la Société de Transport de Montréal, la Société de vélo en libre-service (BIXI), l'industrie du Taxi ainsi que des représentants des arrondissements.

Finalement, une soirée de consultation publique tenue le 11 juin 2013 a permis d'informer de nouveau toutes les personnes présentes en plus de recevoir leur avis sur le sujet.

3. Propos recueillis

3.1. Parties prenantes

L'objectif des rencontres avec les parties prenantes était de les informer des particularités des deux services de VLS ainsi que de recevoir leurs premières réflexions sur la pertinence d'un tel projet pour Montréal. Une synthèse des commentaires et opinions de chaque partie prenante a été compilée dans la section qui suit. Cette synthèse s'appuie sur les propos recueillis lors des rencontres du 2 et du 8 mai 2013 ainsi que sur les mémoires reçus³.

Des représentants des partis prenantes suivantes ont été rencontrés :

Société en Commandite Stationnement de Montréal 8 mai 2013	Société de Transport de Montréal 8 mai 2013	Société de vélo en libre-service (BIXI) 8 mai 2013
<ul style="list-style-type: none">• Pierre Lalumière - <i>Directeur-Communications et Relations Publiques</i>	<ul style="list-style-type: none">• Jean-Michel Lévesque - <i>Directeur d'études</i>• Marc Bélanger - <i>Directeur d'études, Planification des transports, Planification et développement des réseaux</i>	<ul style="list-style-type: none">• Michel Philibert - <i>PDG par intérim</i>
Industrie du Taxi 8 mai 2013	Représentants des arrondissements 2 mai 2013	
<ul style="list-style-type: none">• Personnes présentes :• Dani Atallah, <i>Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)</i>• Edgard Al-Kalaani, <i>RPTM</i>• Laval Bilodeau, <i>Coop Taxi Mtl/ RITM</i>• Eric Brunello, <i>Association Limousine du Québec</i>• Robert Guibault, <i>Caisse Desjardins, Cité du Nord</i>• André H. Martel, <i>CPCDIT</i>• Kabalan Jebrine, <i>Taxi Hochelaga</i>• Benoît Jugand, <i>Bureau du Taxi</i>• Denis Laramée, <i>Taxi Diamond / RITM</i>• Serge Leblanc, <i>Taxi Diamond / RITM</i>• Max-Louis Rosalbert, <i>RPTM</i>• Dominique Roy, <i>Taxi Diamond / RITM</i>• Dory Saliba, <i>Taxi Hochelaga</i>• Kim Thibault, <i>Bureau du Taxi</i>	<ul style="list-style-type: none">• Ahuntsic-Cartierville• Anjou• Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce• Mercier - Hochelage-Maisonneuve• Outremont• Plateau-Mont-Royal• Rosemont• Sud-Ouest• Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension	

³ Les mémoires se trouvent en annexe du rapport, section 6.1.

Les mêmes questions étaient posées à chacune des parties prenantes afin qu'elles puissent se prononcer sur un ensemble de problématiques.

Question 1 : Pertinence du projet

Est-il souhaitable que Montréal se dote d'un système de véhicules en libre-service?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

Le rôle de la SCSM est, entre autres, d'assurer une gestion optimale des stationnements municipaux tarifés, sur rue et hors rue. Pour cela, elle cherche à favoriser la rotation des véhicules utilisant les espaces de stationnement placés sous son contrôle. Or, les données que car2go a transmises à SCSM indiquent que le service ne permet pas de maximiser cette rotation, privant ainsi les autres automobilistes de places de stationnement.

Le nombre important d'inconnues entourant les bénéfices des VLS pousse SCSM à préconiser une approche de type « soft launch ». Un projet pilote aurait le bénéfice d'évaluer l'impact des VLS à la réalité spécifique de Montréal.

Société de transport de Montréal (STM)

Selon la STM, « la croissance des transports collectifs et alternatifs requiert le développement de nouveaux produits plus attractifs et compétitifs, comme l'ajout d'une nouvelle composante au cocktail transport ».

Ainsi, la STM a identifié une série d'objectifs visés par la mise en place d'un tel système :

Objectifs économiques :

- Diminuer la multi motorisation des ménages
- Diminuer la ponction sur le budget des ménages montréalais

Objectifs sociaux :

- Accroître l'offre de mobilité du cocktail transport
- Retarder l'acquisition par les jeunes d'une première voiture

Objectifs environnementaux :

- Atteindre les objectifs combinés d'augmentation de la part modale des transports collectifs d'ici 2020 (+5 %) et de diminution des GES (-30 %)

Bien que les VLS offrent un certain intérêt, ils génèrent des préoccupations pour la STM concernant leur financement, leur complémentarité avec l'offre de service actuelle et leur intégration dans le milieu. Ainsi, la STM a tenu à faire valoir les points suivants :

- Les VLS ne doivent pas être mis en concurrence avec le financement du transport collectif
- Les VLS devraient être localisés en fin de ligne pour faciliter les déplacements des premiers ou derniers kilomètres
- Les VLS devraient être complémentaires avec les services d'autopartage
- Les VLS devraient être compatibles avec le système OPUS dans un objectif d'intégration tarifaire
- Les VLS devraient viser les déplacements ponctuels et occasionnels
- Les VLS devraient viser les secteurs périphériques au centre-ville
- Leur intégration devrait minimiser les impacts sur le stationnement
- Leur intégration devrait minimiser les impacts sur l'industrie du taxi
- Favoriser l'utilisation de véhicules électriques

La STM est soucieuse de diminuer les risques de fragmenter l'offre de services. Elle ne perçoit pas les VLS comme complémentaires au plan de transport au centre-ville et la juge non cohérente avec l'orientation de la Ville d'y diminuer le nombre de véhicules, sans parler des impacts négatifs potentiels pour les taxis.

Concernant la pertinence du projet, la STM soulève la question suivante :

« Est-ce que la part de « cannibalisme » des modes collectifs et actifs est inférieure ou supérieure aux bénéfices de retardement de possession automobile ou de multi motorisation des ménages »?

Par cette question, la STM cherche à savoir si les bénéfices espérés seront supérieurs à l'inconvénient qu'est l'augmentation de la motorisation des ménages par le transfert modal de modes durables comme le vélo ou le transport en commun vers l'utilisation d'un VLS.

Société de vélo en libre-service (BIXI)

Selon BIXI, la quantité de véhicules prévus ne pourra répondre qu'à un besoin ponctuel de déplacement et non à une utilisation régulière. Ainsi, le service n'est pas perçu comme ayant un impact important dans la chaîne des transports à Montréal, mais les VLS ont le désavantage d'ajouter une présence automobile dans le centre de la ville. De ce fait, BIXI perçoit une plus grande pertinence au projet dans un territoire qui desservirait les secteurs éloignés du centre-ville.

BIXI mentionne également que beaucoup d'incertitude plane sur les bénéfices d'un service de VLS et rappelle que les VLS ne peuvent répondre aux besoins de déplacement de ceux qui n'ont pas de permis de conduire.

Industrie du Taxi

Tous les représentants de l'industrie du taxi se sont catégoriquement opposés au projet de VLS en évoquant diverses raisons dont : l'aspect prématuré du projet, le manque de connaissance et de données probantes sur les impacts des VLS, le moment mal choisi étant donné la précarité de l'industrie du taxi et la concurrence directe qui serait occasionnée.

En effet, plusieurs représentants sont d'avis qu'avant de se prononcer sur ce projet, la Ville devrait documenter les impacts des VLS sur les taxis en se basant sur d'autres villes qui ont vu l'arrivée de ce type de véhicules.

D'autres ont reconnu un intérêt pour la Ville d'offrir un service de plus aux citoyens, mais ils se questionnent quant à la complémentarité possible avec les autres modes de transport existants. À ce titre, plusieurs sont soucieux de savoir à qui la priorité serait donnée advenant la présence de VLS aux abords de stations de métro.

De façon générale, les représentants souhaitent que la Ville contribue à faire évoluer l'industrie du taxi et que cette volonté se traduise par une place plus importante au sein du plan de transport en y faisant l'objet d'un chantier avec des projets concrets.

Faisant référence aux autres villes où un service de VLS est implanté, une personne a fait valoir qu'il faut faire attention aux comparaisons. Par exemple, Toronto ne serait pas autant affecté par l'ajout de 300 véhicules, car elle possède un bassin de population largement plus grand que celui de Montréal.

Avec environ 20 000 emplois directs et indirects, l'industrie du taxi demande à la Ville de bien évaluer les effets néfastes que le projet pourrait occasionner et que les chauffeurs seraient très sensibles à une éventuelle diminution de la valeur de leur permis d'exploitation.

Représentants des arrondissements

Les représentants ont exprimé des avis partagés quant à la pertinence des VLS pour Montréal. Plusieurs ont souligné le besoin de démontrer que les VLS réduisent l'utilisation de l'automobile personnelle et qu'ils ne font pas augmenter le taux de motorisation des ménages. À cet effet, une personne note que les VLS doivent cibler une clientèle précise pour minimiser le transfert d'usagers provenant d'autres modes plus durables comme le transport en commun ou le transport actif (marche, vélo).

L'idée d'implanter le service au centre-ville est questionnée, car la desserte en transport actif et collectif y est déjà très bonne. La desserte des extrémités est et ouest de l'île pour maximiser la complémentarité au transport en commun est suggérée comme alternative. À l'inverse, une personne soutient plutôt que le service doit être offert au centre-ville pour bénéficier d'un plus grand bassin de population et attirer ceux qui désirent se déplacer autrement. Ceux en faveur du projet évoquent le bénéfice pour le citoyen d'avoir accès à un autre mode de transport. Cet ajout

pourrait favoriser l'utilisation d'une combinaison de modes (cocktail transport) en plus de compléter et simplifier l'autopartage.

Certains soulignent que Montréal est une petite ville pour y recevoir deux compagnies, alors que d'autres font valoir les bénéfices de la concurrence pour l'utilisateur.

Bien que l'on note un intérêt à minimiser l'implication de la Ville dans le projet, un choix doit être fait concernant le mode de gouvernance. Selon plusieurs représentants, les interventions de la Ville (accès au domaine public, émission des vignettes, etc.) devront venir du central afin de minimiser une micro gestion et pour assurer que le service offert soit le même dans chacun des arrondissements desservis.

Pour la grande majorité des représentants municipaux, sinon tous, la Ville ne devrait pas investir de fonds dans un tel projet et son rôle devrait se limiter à exiger aux compagnies de VLS de répondre à des objectifs qui combleront des besoins exprimés par les citoyens et les partenaires de la mobilité en échange d'un accès privilégié au domaine public.

De façon générale, les discussions invitaient à la prudence et plusieurs soulignaient l'importance de ne pas s'empresse à prendre une décision afin d'éviter de se retrouver avec des nuisances. Un représentant a fait valoir que les compagnies peuvent s'installer graduellement dans les arrondissements et que cela risquait d'instaurer une réglementation différente d'un arrondissement à l'autre et que pour cette raison il fallait s'entendre rapidement.

Un représentant a souligné qu'en s'éloignant du centre, le taux de possession automobile augmentait, ce qui affecterait l'utilisation des VLS.

Question 2 : Gestion du stationnement

Est-ce que les utilisateurs de véhicules en libre-service devraient avoir accès aux espaces de stationnement tarifés (hors rue et sur rue) et aux espaces SRRR au moyen d'une vignette universelle?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

Comme mentionné précédemment, la SCSM craint une sur-utilisation de ses espaces de stationnement tarifés, ce qui se traduirait par une réduction de la rotation des véhicules. De façon générale, la SCSM perçoit un risque d'encombrement du domaine public, en particulier au centre-ville si les véhicules restaient stationnés trop longtemps.

La SCSM est également soucieuse quant au mode de rétribution de l'utilisation de ses places de stationnement tarifées car sa technologie ne permet pas actuellement d'obtenir le taux réel d'utilisation.

Par ailleurs, le système de vignette universelle donnant accès au stationnement tarifé sur rue est à réévaluer selon SCSM. La SCSM propose que l'utilisateur du VLS inscrive un numéro dans la borne de stationnement à son arrivée dans un espace tarifé puis que le prochain usager fasse de même avant de récupérer le véhicule.

Société de transport de Montréal (STM)

À ce sujet, la STM souhaite qu'une éventuelle mise en place des VLS se fasse de façon à minimiser les impacts sur le stationnement.

Société de vélo en libre-service (BIXI)

BIXI souligne l'importance d'une équité quant à l'occupation du domaine public. Les compagnies de VLS devraient donc avoir à payer un coût qui reflète l'utilisation des espaces tarifés qu'ils occupent.

Industrie du Taxi

Au sujet du stationnement, les représentants de l'industrie du taxi ont dénoncé par le passé le retrait de postes d'attente de taxi au profit de stations BIXI et souhaitent que cette façon de faire ne se répète pas avec les VLS. Selon eux, si les VLS devaient avoir des espaces de stationnement réservés, ceux-ci ne devraient pas être à des emplacements privilégiés tels qu'ils créeraient un sentiment d'injustice auprès des chauffeurs de taxi. Un participant a suggéré que des VLS pourraient être combinés à des postes d'attente de taxi.

Enfin, si la Ville décidait d'aller de l'avant avec le projet, une consultation publique est souhaitée sur l'émission des vignettes de stationnement.

Représentants des arrondissements

Concernant le stationnement dans les zones tarifées, les représentants soulignent qu'il serait possible de trouver un terrain d'entente qui impliquerait l'émission de vignettes avec une compensation monétaire. La répartition des redevances doit toutefois être équitable entre les arrondissements et refléter leur tarification sur rue et le coût des vignettes SRRR. La solution retenue doit également être équitable pour les citoyens.

Un participant se demande si la compensation suite à l'utilisation des espaces publics sera versée au central ou si ce sont les arrondissements qui recevront l'argent. Le cas échéant, comment ces montants seront répartis ?

Question 3 : Responsabilité du stationnement

Si l'émission d'une vignette universelle est autorisée, cette responsabilité devrait-elle incomber à la Ville centre ou à chacun des arrondissements qui souhaitent participer à un système de VLS?

Il est à noter que plusieurs intervenants n'ont pas jugé pertinent de se prononcer sur le sujet.

Par contre, auprès des représentants des arrondissements, les propos penchaient vers une gestion uniformisée du stationnement pour assurer une cohésion entre les arrondissements concernés. Comme vu à la question précédente, une préoccupation demeure quant à la redistribution des redevances suite à l'émission d'une vignette universelle.

Question 4 : Partenariats possibles

Quelle collaboration entrevoyez-vous entre l'opérateur d'un système de véhicules en libre-service et des acteurs de la mobilité; tels que l'industrie du taxi, le réseau BIXI, la STM et la société en commandite Stationnement de Montréal?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

Une entente pourrait être conclue entre les compagnies de VLS et la Ville concernant le stationnement tarifé, par contre, la question des redevances doit être peaufinée et ajustée en fonction des arrondissements concernés. Par contre, SCSM rappelle que les orientations envers le stationnement relèvent des services centraux de la Ville.

Société de transport de Montréal (STM)

« L'objectif est de créer un lien entre les services existants de façon à accroître l'avantage compétitif des TC relativement à l'achat d'un véhicule privé ». La STM ajoute que « la Ville pourrait tirer profit d'une offre combinée comprenant le TC, BIXI, les VLS et les taxis pour réduire les GES et atteindre ses objectifs ».

La STM fait valoir l'intérêt « d'établir une tarification unique pour l'ensemble du cocktail transport, comme cela existe en Europe, notamment à Brême en Allemagne ». Enfin, l'intégration tarifaire passe également par une compatibilité avec le système OPUS.

Société de vélo en libre-service (BIXI)

BIXI encourage la formation d'ententes de collaboration entre les différents partenaires de la mobilité (STM, SCSM, Taxis, etc.).

Industrie du Taxi

Le doute quant à la complémentarité des taxis et des VLS a laissé peu de place aux discussions concernant de possibles partenariats.

Toutefois, Taxi Diamond a fait valoir que les partenariats étaient bel et bien possibles avec un service de VLS en citant comme exemple sa propre implication dans le projet pilote mené par Communauto dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. L'entreprise qui exploite une flotte de 1000 taxis s'est prononcée fondamentalement contre les VLS, en ajoutant qu'elle perçoit le projet pilote comme une opportunité à saisir d'en connaître davantage sur les effets négatifs et les retombées possibles d'un service de VLS.

Représentants des arrondissements

À ce sujet, certains ont mentionné la pertinence d'utiliser comme mode de paiement ou d'accès aux VLS la carte OPUS. Un partenariat en ce sens aurait comme avantage de faciliter l'utilisation du service VLS et d'augmenter la flexibilité de la carte OPUS.

De façon générale, les partenariats entre les différents acteurs de la mobilité ont été mentionnés comme moyen pour les VLS d'aller chercher une nouvelle clientèle en évitant le transfert des usagers des modes actifs et collectifs.

Question 5 : Électrification de la flotte

Est-ce que la Ville de Montréal devrait dans un horizon court, moyen ou long terme obliger un éventuel opérateur de véhicules en libre-service à recourir à des véhicules exclusivement électriques?

Société en Commandite Stationnement de Montréal (SCSM)

SCSM ne s'est pas prononcée sur le sujet.

Société de transport de Montréal (STM)

De façon à répondre à l'objectif de réduction des GES, la STM est d'avis que la Ville devrait favoriser l'utilisation de véhicules électriques.

Société de vélo en libre-service (BIXI)

BIXI ne s'est pas prononcé sur le sujet.

Industrie du Taxi

L'industrie du taxi voit d'un bon œil l'électrification des VLS par souci de réduction des GES. Par contre, l'industrie en profite pour signaler que les subventions qui leur sont proposées pour encourager l'achat d'un véhicule électrique sont largement insuffisantes pour pouvoir considérer ce choix.

Représentants des arrondissements

Un représentant a fait valoir qu'étant donné qu'aucune donnée n'existe sur la diminution possible du taux de possession de voitures par l'implantation d'un système de VLS, l'électrification est d'autant plus souhaitable pour diminuer l'empreinte écologique du projet. En revanche, un autre mentionne que l'usage des bornes électriques dans nos conditions climatiques n'est pas encore au point.

De façon générale, les représentants ont parlé d'une perte au niveau de la valeur du projet si les véhicules n'étaient pas électrifiés à court terme.

3.2. Consultation publique

Cette section présente une synthèse des commentaires et opinions des participants exprimés lors de la consultation publique qui s'est tenue à la Ville de Montréal le 11 juin 2013. Une trentaine de personnes se sont présentées dont de nombreux propriétaires et chauffeurs de taxi. Il y avait également des représentants d'autres partis prenantes tels que Communauto, car2go, Libroto et Schneider Electric (société de distribution de produits électriques)⁴ et CRE-Montréal.

Cette section regroupe les propos des participants par thèmes communs.

Les bénéfices du VLS sont contestés

- Les membres de l'industrie du taxi estiment qu'il y a un double standard entre la promotion des VLS et la promotion des transports en commun.
- Schneider Electric souhaite que la ville choisisse des VLS électriques. Cela réduirait la compétition avec les taxis, car les distances pouvant être parcourues seront différentes. Ainsi, d'après le porte-parole de Schneider Electric, si toute la flotte des VLS et taxis est électrique, « tout le monde serait gagnant. »
- Les représentants du taxi trouvent que tant que les VLS rouleront à l'essence, ils n'auront pas de bénéfices environnementaux. Ils auront par ailleurs le même rôle que les chauffeurs de taxi.
- Ajouter des VLS au parc automobile augmentera le nombre de voitures en circulation ainsi que les émissions de GES.

VLS, Taxi, des marchés cibles différents ?

- Les représentants du taxi se sentent menacés parce qu'ils considèrent que les VLS leur enlèveront des clients potentiels. Ils estiment que le marché n'est pas assez grand pour les deux offres de transport. Le coût du VLS est beaucoup plus bas que celui du taxi (\$0,38 VS \$0,68 la minute). Les chauffeurs et propriétaires du taxi n'ont pas suffisamment d'avantages compétitifs pour égaler ou concurrencer l'offre attractive du VLS, d'où leur forte opposition consensuelle à l'installation d'un projet de VLS.
- car2go et Communauto assurent aux travailleurs du taxi que les clients sont différents et qu'ils ne veulent pas entrer en compétition avec l'industrie du taxi. Tous les deux jugent que les VLS et les taxis pourraient être complémentaires l'un à l'autre. Communauto s'est montrée à l'écoute des inquiétudes des représentants de l'industrie et a assuré que le projet n'est pas coulé dans le béton et qu'il pourra être adapté suite au processus de consultation. La compagnie reste ouverte à une discussion sur les modalités opérationnelles et aux suggestions.

⁴ La liste des participants à la consultation se retrouve en annexe du présent rapport, section 6.2.

- car2go et Communauto déclarent vouloir réduire l'usage de l'automobile personnelle et non celui du taxi.
- Le représentant du Conseil régional de l'environnement assure que le futur consiste en un mélange entre l'autopartage, le VLS et les taxis. Le CRE-Montréal soutient le projet et pense que les projets pilotes pourront démontrer que « tous peuvent gagner » dans la mise en place des VLS.

L'industrie du taxi en difficulté

Les chauffeurs et propriétaires de taxis se disent affectés par l'accumulation des éléments suivants : les injustices dans l'industrie, le coût de l'école de conduite, les compagnies de taxi abusives, la mise en place des Bixis et le bus 747 vers l'aéroport. BIXI par exemple, prend non seulement des clients, mais aussi des espaces de stationnement ou d'attente pour des taxis. De plus, les chauffeurs de taxi doivent changer leur automobile tous les dix ans, ce qui leur pèse lourd d'autant plus que le permis coûte cher.

Outre des coûts d'opérations élevés, l'offre en taxis à Montréal dépasse la demande, ce qui épuise une industrie déjà affaiblie et qui mène à la dépréciation de la valeur des permis.

Les représentants ne se sentent pas soutenus par la ville et se disent « exclus » du Plan de Transport.

Redresser l'industrie du taxi avant de permettre les VLS

Les porte-parole de l'industrie du taxi souhaitent que la ville appuie davantage leur industrie car les chauffeurs de taxi sont des ambassadeurs pour la ville auprès des touristes, une solution de rechange quand le métro est en panne. Les taxis servent également de transport adapté pour une population vieillissante.

- Ceux qui ont participé au débat trouvent qu'il est nécessaire de renforcer l'industrie du taxi avant toute initiative de mise en place de VLS. Les représentants ont appelé à une municipalité à l'écoute et active dans le processus de redressement de l'industrie du taxi.
- Les représentants ont proposé les solutions suivantes pour l'industrie :
 - Racheter les permis de taxis pour diminuer la quantité de taxis proportionnellement au nombre d'autos VLS ajoutées (un chauffeur de taxi roule 12h, le VLS roule 24h/24 une auto pourrait remplacer deux permis.) Il faut vérifier le ratio taxi : population et ramener le taux à 1 :1000
 - Évaluer l'impact social du VLS sur l'industrie du taxi, surtout pour les travailleurs immigrés qui sont employés par l'industrie
 - Trouver un moyen d'accompagner et compenser ceux qui seront affectés
 - Aider à rendre le taxi plus compétitif et attractif grâce à des subventions et à l'installation de plus de postes d'attentes

Des données incomplètes

- Les représentants du taxi ont remis en question la pertinence du projet dans le contexte montréalais, étant donné que selon les représentants de l'industrie du taxi l'offre des taxis excède déjà la demande. Ces derniers ont appelé à une étude sur l'impact qu'auraient les VLS sur le taxi et sur d'autres modes de transport tels que le transport en commun. Cette étude pourrait répondre à la question de la concurrence potentielle que la tarification du VLS peut causer avec les services de la STM ou du taxi.
- Le VLS pourrait également avoir un impact social s'il déloge des chauffeurs de taxi majoritairement issus de communautés culturelles. Il faut étudier donc l'impact social de son implantation.
- Les représentants du taxi réclament également une étude centrée sur les besoins de l'industrie du taxi afin que l'industrie se redresse avant la mise en place des VLS. Les raisons pour lesquelles l'industrie du taxi souffre doivent être étudiées.
- Le CRE-Montréal déplore également le manque de données complètes.
- Le projet pilote de Communauto lancé dans le Plateau Mont-Royal pourrait permettre l'évaluation des conséquences sur les autres modes de transport, la disponibilité de stationnement, le taux d'usage du VLS, les distances parcourues, etc.
- Il a également été mentionné que le succès du VLS repose sur le fait d'avoir des informations en données ouvertes.

3.3. Mémoires reçus

Cinq mémoires ont été déposés et tous ont félicité l'initiative de la Ville de Montréal d'organiser une consultation publique sur les VLS pour permettre aux intéressés de s'exprimer librement sur le sujet.

- Le premier mémoire est de la compagnie **LibrOTO**, un opérateur d'autopartage exclusivement dédié aux projets immobiliers. LibrOTO souligne que le VLS est relativement nouveau et qu'il faut des études approfondies pour mieux mesurer l'impact réel de ce système sur les usagers, le stationnement, le renoncement à l'achat d'une voiture, les taxis, etc. Voici des extraits des recommandations de LibrOTO :
 - Mettre en place une société de VLS en partenariat public-privé, afin d'avoir un meilleur contrôle sur les conditions d'exploitation et d'intégrer le libre-service dans le cocktail transport.
 - Accorder des privilèges, sous forme de rabais financiers, aux utilisateurs actuels de tous les opérateurs d'autopartage, dont le soussigné en fait partie et aux autres détenteurs d'abonnements aux transports durables.

- LibrOTO met en garde la Ville à l'exploitation du VLS par certains opérateurs, qui auraient pour but d'attirer une clientèle à essayer des voitures modèles, dans l'objectif de les amener à en acheter une plus tard.
- Le deuxième mémoire a été déposé par **Le Comité Provincial de Concertation et de Développement du Taxi (CPCDIT)**. Les auteurs ont réitéré les mêmes inquiétudes qui ont été soulevées lors de la rencontre du 8 mai et lors de la consultation publique du 11 juin 2013 par rapport à l'implantation du VLS à Montréal. Le CPCDIT appelle à l'implication du Bureau du Taxi de Montréal dans le dossier et demande qu'un rapport d'études soit effectué avant les élections de novembre 2013, permettant ainsi aux nouveaux élus de réévaluer le dossier VLS. Le CPCDIT voudrait que les autorités reconnaissent l'importance de l'industrie du taxi et prennent des mesures pour appuyer cette industrie.
- Le troisième mémoire est issu du **Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal (RPTM)**. Comme le mémoire du C.P.C.D.I.T, le RPTM trouve le projet inquiétant surtout à cause du manque de données sur l'impact des VLS. La compétition avec l'industrie du taxi la « tuerait inmanquablement » étant donné l'excédent de taxis à Montréal.
- Le quatrième mémoire, écrit par **M. Hassan Kattoua**, un chauffeur et propriétaire de taxi, décrit amplement les nombreuses difficultés économiques que rencontrent nombre de chauffeurs de taxis à Montréal. Le mémoire reflète de manière convaincante la détresse que l'idée même de ce projet cause au sein de cette communauté de travailleurs immigrés.
- Le cinquième mémoire provient du **Regroupement des Loueurs de Véhicules du Québec (RLVQ)**. RLVQ se dit « préoccupé par les avantages financiers accordés ainsi que pour la visibilité offerte à un groupe d'autopartage et de VLS aux frais des contribuables. ».⁵

3.4. Commentaires et résultats du sondage

- 42 personnes ont répondu au sondage publié sur le site Internet de la démarche de consultation (www.convercite.org/vls). Étant donné la petite taille de l'échantillon, l'analyse du sondage ne se fait qu'à titre indicatif et n'a aucune valeur scientifique.
- 75 % (27 personnes) ont répondu qu'il était souhaitable d'avoir un service de VLS à Montréal.
- 75 % (27 personnes) ont trouvé que la ville devrait offrir des vignettes de stationnement pour favoriser le déploiement de VLS.

⁵ Il semblerait que RLVQ ait mal compris le projet, car la Ville n'accordera aucune aide financière aux VLS.

- 86 % (30 personnes) voudraient que les VLS soient électriques et 77 % voudrait que la flotte soit électrifiée d'ici 5 ans.
- 32 % des répondants (12 personnes) ont répondu que le VLS remplacerait des déplacements en voiture personnelle alors qu'un autre 32 % estime que le VLS remplacerait des déplacements en transports en commun. 29 % (11 personnes) disent que le VLS remplacerait des déplacements en taxi.
- 42 % des répondants (15 personnes) pensent que les VLS retarderont l'achat d'un véhicule.
- 36 % (13 personnes) disent que les VLS ne les inciteront pas à renoncer à leur véhicule.
- 53 % (19 personnes) pensent que les VLS leur permettront d'économiser de l'argent.

Les répondants étaient ensuite invités à laisser un commentaire. En voici quelques extraits :

Arguments en faveur du projet et bénéfices perçus:

« Il est parfois impossible d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail en particulier lorsque tu commences à 6h00!! »

« J'utilise le transport en commun le plus comme mode de transport et je marche beaucoup aussi. Mais une auto de temps en temps pour des commissions et des projets m'aidera. »

« Permet de diversifier l'offre en transport. »

« Une meilleure complémentarité au réseau de transport collectif. »

« Souhaitable uniquement si le service est 100% électrique. »

« Une belle initiative. Reste à savoir quel sont les modalités, les couts et l'impact sur la congestion de la ville. »

« Montréal a besoin de projets porteurs d'avenir comme les véhicules libre-service. Ils viennent renforcer le cocktail des transports et diminuent l'utilisation des automobiles personnelles peu écologiques. Il faut absolument que les autorités aient assez de vision pour réaliser ce projet! Après les BIXI, merci de dire oui aux véhicules libre-service! »

Arguments contre le projet et inconvénients perçus :

« Depuis plusieurs années, nous sommes surtaxés pour réduire l'influence de l'auto en ville et favoriser le transport collectif! Qu'un véhicule soit en libre-service ou en propriété, ça demeure un véhicule de plus et enlève toute cohérence aux propos mentionnés plus haut! »

« Les VLS sont habituellement utilisés pour des courses de courte durée et ne remplacent donc pas l'automobile en tant que tel. »

« A Montréal il y a déjà tous les moyens de transport dont nous avons besoin. »

« Difficulté pour les non-usagers de trouver du stationnement dans les rues locales. »

« Manque de disponibilité de stationnement au centre-ville. »

« Le même que les BIXI... dans certains quartiers il serait impossible d'en trouver à certaines heures. »

« Augmenter la circulation en ville puisqu'ils ne seraient pas utilisés pour des longues distances mais pour des courses qui étaient peut-être faites en TC ou autre auparavant. »

4. Analyse des conséquences possibles

Cette section aborde, sous l'angle des différentes parties prenantes, les conséquences possibles, positives ou négatives, de l'ajout de 600 à 800 véhicules en libre-service sur le territoire ciblé par les promoteurs. Le lecteur comprendra qu'il s'agit ici d'une première analyse et que des informations additionnelles pourront permettre de la bonifier lorsqu'elles s'ajouteront dans le temps. Un tableau comparatif ayant servi de canevas à cette première analyse se trouve en annexe, section 6.3, et pourrait servir à des analyses ultérieures.

L'ajout de 600 à 800 véhicules en libre-service sur une partie du territoire montréalais, selon les demandes déposées à la Ville de Montréal par car2go et Communauto, aura des impacts différents sur les citoyens, les organismes de transport de Montréal et le corps administratif de la Ville et de ses arrondissements.

4.1. Citoyens de Montréal

En tant que clientèle potentielle des véhicules en libre-service, les Montréalais pourraient bénéficier d'un tel projet. Comparé au système d'autopartage déjà offert par Communauto, le système VLS offrirait aux Montréalais une modalité d'inscription et de paiement plus simple et moins coûteuse, ce qui rend le VLS plus accessible à une plus grande clientèle. Le système VLS a l'avantage de permettre aux clients des voyages en aller simple, sans se soucier du coût du stationnement, de l'essence ou de l'assurance qui sont inclus dans la tarification. L'accès aux véhicules est facilité par l'emploi des nouvelles technologies mobiles permettant la localisation des voitures en temps réel. Il présente donc une augmentation de l'offre de mobilité, à condition que l'individu détienne un permis de conduire.

Un voyage en VLS coûterait probablement moins cher qu'un voyage équivalent en taxi. En plus d'offrir un plus grand confort ainsi que des trajets et horaires plus flexibles que le transport en commun, les voyages en VLS de moins de 8 minutes coûteraient moins que le prix d'un billet simple adulte de la STM.

Des études démontrent que l'autopartage permet aux ménages qui voyagent moins que dix à douze mille km par an de faire des économies par rapport à l'usage d'un véhicule privé.⁶ D'ailleurs, le VLS pourrait aussi réduire le besoin d'acheter une voiture, ou offrir aux ménages la possibilité de s'en départir.⁷

Cependant, le service VLS présente certains inconvénients. Premièrement, la région desservie est limitée, permettant uniquement aux usagers de faire de courts déplacements. Deuxièmement,

⁶ Gossen, M. et Gerd Scholl. *Latest Trends in Car-Sharing*. Institute for Ecological Economy Research. Septembre 2011. p. 1.

⁷ Firnkorn, J. et Martin Müller. *What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm*. *Ecological Economics*. 2011. v. 70, pp. 1519-1528.

l'utilisation d'une flotte de véhicules non-diversifiée limite le type de déplacement qui peut être effectué et le nombre de passagers pouvant être transportés. Troisièmement, le service risque de ne pas être un mode de transport fiable, car la disponibilité du petit nombre de véhicules n'est pas garantie. Finalement, dans l'éventualité où une vignette universelle serait émise, les espaces de stationnement en zone résidentielle (SRRR) diminueront, en plus d'augmenter le nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier.

Le service VLS n'avantagerait principalement que les Montréalais habitant et fréquentant les zones centrales, là où l'offre de transport est déjà diversifiée et de haute qualité.

4.2. Organismes de transport

L'implantation d'un système VLS tel que proposé représente pas ou peu d'avantage pour les organismes de transport qui offrent et gèrent les services de transport à Montréal. Il présente par contre plusieurs inconvénients potentiels, notamment en termes de concurrence.

Pour l'industrie du taxi, l'offre concurrentielle des VLS pourrait réduire la demande pour le service de taxi, en plus d'occuper des espaces du domaine public qui pourraient servir de postes d'attentes pour les taxis. Cette compétition arriverait à un moment particulièrement difficile pour l'industrie qui souffre déjà de problèmes. BIXI entre aussi en concurrence avec les VLS pour l'occupation du domaine public. Pour les loueurs traditionnels de voitures, la compétition est atténuée par le fait que la tarification des VLS à la minute favorise les voyages courts et non la location à la journée. Les loueurs de voitures offrent en plus une flotte plus diversifiée que celle des VLS.

La fiabilité des services de BIXI et de la STM et le grand nombre d'usagers atténuerait la perte potentielle de clients si une implantation de VLS a lieu, d'autant plus que la taille de la flotte projetée de VLS est relativement petite (600-800 véhicules) et que le service ne garantit pas la disponibilité d'un véhicule. Pour la STM, une coopération avec le VLS pourrait être envisagée s'il s'agit d'accroître la desserte en fin de ligne, notamment en s'ajoutant au système de taxi collectif. Tel que proposé cependant, le système VLS serait localisé là où la desserte de la STM est déjà très bonne.

Stationnement de Montréal pourrait être désavantagée en termes d'atteinte de ses objectifs en plus d'une possible perte de revenus. Le stationnement d'un VLS sur le domaine public pourrait bloquer un espace de stationnement nuisant ainsi à la gestion optimale des stationnements municipaux tarifés, sur rue et hors rue.

4.3. Ville de Montréal

Plan de transport 2008 et Plan de développement durable de la Collectivité Montréalaise

L'administration de la Ville de Montréal se doit de considérer un projet VLS dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la famille de l'autopartage dont certaines orientations ont été prévues au Plan de transport 2008 et au Plan de développement durable de la Collectivité Montréalaise 2010-2015. En effet, l'implantation d'un système VLS serait en accord avec certains objectifs énoncés au Plan de Transport .

Premièrement, il assurerait les besoins de mobilité d'une partie des Montréalais, ceux qui fréquentent le territoire desservi et qui détiennent un permis de conduire. Deuxièmement, le VLS constitue un « usage mieux adapté de l'automobile » car il en favorise un usage collectif.⁸ Troisièmement, un investissement dans un système VLS et dans les technologies qui y sont associées contribuera à la croissance des Systèmes de Transport Intelligents. Finalement, un système VLS pourrait être en accord avec l'objectif du Plan de Transport et du Plan de Développement Durable qui est « d'améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre », car l'implantation d'un tel système pourrait réduire de manière globale l'émission de GES et possiblement aussi de polluants divers.⁹

Toutefois, le système proposé ne suit que partiellement les objectifs du Plan de Développement Durable. En premier lieu, une des actions du Plan est « d'encourager l'électrification des transports ».¹⁰ Or la flotte proposée n'est pas électrique donc le projet VLS n'a pas de grande valeur ajoutée environnementale par rapport aux taxis ou à l'autopartage. Cependant, un système VLS non-électrique permettrait tout de même l'essai de nouvelles technologies qui pourront être perfectionnées en prévision de l'électrification de la flotte entière.

En deuxième lieu, comme les services d'autopartage sont utilisés majoritairement par les non-motorisés,¹¹ il est probable que le système VLS favorise l'utilisation de l'automobile au sein de cette même clientèle, au détriment d'autres modes favorisés dans le Plan de Transport. Finalement, le Plan de Développement Durable préconise la réduction de la dépendance à l'automobile, une action que le VLS ne pourrait accomplir que s'il encourage des habitudes de transport semblables à ceux observés dans l'utilisation de l'auto-partage traditionnel.¹² En effet,

⁸ Ville de Montréal. *Réinventer Montréal - Plan de Transport 2008*. 2008. p. 13

⁹ Firnkorn, J. et Martin Müller. *What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm*. Ecological Economics. 2011. v. 70, pp. 1519-1528.

¹⁰ Ville de Montréal. *Plan d'action, Le Plan de Développement Durable de la Collectivité Montréalaise 2010-2015*. p.3

¹¹ Firnkorn, J. et Martin Müller. *What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm*. Ecological Economics. 2011. v. 70, pp. 1519-1528; Alexandre, L. et al. *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage*. Centre de recherche en aménagement et développement, Université Laval. 2010. 27pp.

¹² Alexandre, L. et al. *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage*. Centre de recherche en aménagement et développement, Université Laval. 2010. 27pp.

l'impact réel du VLS sur la diminution de l'usage de l'automobile, le retardement ou le renoncement à l'achat d'une automobile n'a pas encore été étudié.

Gestion et gouvernance

Le système proposé présente également des défis pour la ville centre et les arrondissements en termes de gestion. Par exemple, comme le service sera opéré par une entreprise privée, la Ville n'aura que peu de contrôle sur l'étendue, la gestion et le fonctionnement du système. Le système pose également des difficultés au plan de l'attribution des espaces de stationnement sur le domaine public, de création de vignettes de stationnement universelles et de tarification appropriée. Il faut notamment une collaboration entre la ville et les arrondissements afin que l'identification et la tarification des espaces de stationnement soit la même dans toute la zone desservie. Finalement, l'acceptation de propositions d'un ou des deux promoteurs de VLS pourrait ouvrir la porte à des offres concurrentielles d'autres promoteurs, créant un problème de gestion de multiples entreprises et de processus décisionnel d'octroi de permis.

Bénéfices et inconvénients

Si le VLS devient un mode fiable pour ses utilisateurs et induit des changements positifs dans le comportement des clients comme ceux notés chez les usagers de l'autopartage,¹³ la ville pourrait bénéficier des avantages suivants : taux de possession d'automobile diminuerait, diminution de l'espace occupé par ces voitures dans le domaine public, réduction de l'utilisation de l'automobile en termes de part modale et de distance voyagée, en plus d'une augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs ainsi que d'autres formes d'autopartage (cocktail transport).

Par contre, si le VLS n'entraîne pas les mêmes changements que chez les individus abonnés à l'autopartage, l'implantation d'un système VLS pourrait avoir les inconvénients suivants : une augmentation de pression sur les espaces de stationnement ainsi qu'une augmentation du volume d'automobiles en circulation dans les zones desservies.

La disponibilité d'un service VLS augmenterait l'attractivité du centre-ville et des arrondissements desservis et offrirait à ceux qui les fréquentent une autre option de transport. De plus le VLS pourrait venir combler une lacune en termes de choix de mobilité pour les résidents de zones moins bien desservies par le transport collectif. Par contre, le VLS présenterait une compétition avec une offre de transport déjà diversifiée et de haute qualité au centre-ville et dans les arrondissements centraux. Les VLS au centre-ville augmenteraient aussi l'achalandage automobile et la pression sur les espaces de stationnement publics déjà très prisés.

¹³ *Ibid.*

5. Recommandations

Considérant que ;

- La région de Montréal réfléchit depuis 2001 à la pertinence d'introduire un service de véhicules en libre-service (VLS) sur son territoire;
- Le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008) vise notamment à réduire l'émission de GES tout en voulant optimiser l'usage de l'automobile;
- En 2013, deux promoteurs privés (*car2go* et *Communauto*), de leur propre initiative, ont déposé un projet de service VLS à la Ville de Montréal, chacun prévoyant déployer environ 300 à 400 véhicules (grand total de 600 à 800 véhicules);
- Le territoire de desserte proposé par les deux promoteurs est relativement similaire¹⁴, au cœur de l'île et représentant un quadrilatère formé par la Rivière-des-Prairies au nord, le boulevard Pie IX à l'est, le fleuve au sud et le boulevard Décarie à l'ouest;
- Ce même territoire offre en 2013 une large diversité de modes de transport ainsi qu'une grande qualité de services de transport public, en particulier pour les déplacements du ou vers le centre-ville;
- Les deux promoteurs sont en demande auprès de la Ville de Montréal pour une utilisation du domaine public, à savoir de permettre le stationnement en zone réservée aux résidents et en zone tarifée sur rue par l'entremise d'une vignette universelle.
- Dans les quartiers centraux de Montréal et en particulier au centre-ville, la demande pour occuper le domaine public est très forte, voire même supérieure à l'offre quant au stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR);
- Le service proposé par *car2go* ou *Communauto* pourrait théoriquement être déployé sans l'autorisation de la Ville de Montréal – ou de ses arrondissements – sur la base d'ententes de gré à gré avec des gestionnaires de stationnements privés;
- Un projet pilote de service VLS électrique est actuellement déployé par *Communauto* sur le territoire de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal pour une durée de trois mois;
- Les services VLS offerts dans les autres villes d'Europe et d'Amérique du Nord sont relativement nouveaux et peu documentés en termes d'impacts sur les politiques publiques en transport ou encore au niveau des habitudes et comportements des usagers;

¹⁴ À quelques variantes près. Voir les cartes fournies au présent rapport pour mieux saisir les distinctions entre les deux territoires de desserte proposés par les promoteurs.

- Pour la grande majorité des représentants municipaux, sinon tous, la Ville ne devrait pas investir de fonds dans un tel projet et son rôle devrait se limiter à exiger aux compagnies de VLS de répondre à des objectifs qui combleront des besoins pour sa population et pour les partenaires de la mobilité en échange d'un accès privilégié au domaine public.
- Les organismes de transport consultés nous ont exprimé les préoccupations suivantes :
 - Société de transport de Montréal (STM) perçoit le service VLS comme pouvant être pertinent dans les secteurs moins bien desservis, généralement en fin de lignes, pour que sa clientèle puisse parcourir plus facilement les premiers ou derniers kilomètres.
 - Stationnement de Montréal est sollicitée par les promoteurs pour obtenir – au prix du marché – des espaces de stationnement sur rues. Stationnement de Montréal se déclare préoccupée par le fait qu'une telle entente ne lui permettrait pas de réaliser son mandat premier qui est d'assurer la rotation des véhicules stationnés sur rue et de prévoir de la disponibilité additionnelle. Stationnement de Montréal aurait d'ailleurs tendance à favoriser le stationnement hors rue pour un service VLS, question de mieux gérer l'inventaire, notamment en période de plus faible achalandage (soirées, nuits).
 - BIXI ne perçoit pas *a priori* de réelle complémentarité avec son service de vélo en libre service.
 - Les propriétaires et chauffeurs de taxi sont très largement mobilisés contre le présent projet de VLS, le percevant comme étant une concurrence additionnelle à leur service, dans un contexte où l'industrie montréalaise du taxi éprouve des difficultés sérieuses. La consultation publique tenue le 11 juin a permis d'illustrer leur vive opposition à ce type de service
- Sur le territoire retenu par les promoteurs du service VLS, nous retrouvons présentement quelque :
 - 400 000 véhicules privés (Enquête OD 2008)
 - 57 stations de métro
 - 7 stations de train de banlieue
 - 110 à 115 lignes d'autobus
 - 5 000 vélos en libre service (BIXI)
 - 4 500 voitures taxi
 - 1 000 véhicules *Communauto*

À la lumière de toutes ces considérations, nous sommes d'avis que l'ajout d'une flotte de 600 à 800 véhicules conventionnels (au carburant), sur un territoire déjà très bien desservi :

- S'inscrit en partie dans les grandes orientations du Plan de transport mais n'entraînerait que très peu d'impacts, positifs ou négatifs, sur les parts modales actuelles et futures des Montréalais;
- Pourrait sans doute être bénéfique aux consommateurs qui y trouveraient un mode de transport additionnel et moins cher que le taxi.

Malgré cela, la Ville de Montréal se doit d'abord de prioriser le gain collectif et le respect des orientations de ses politiques publiques plutôt que l'intérêt privé ou individuel.

Conséquemment, nous recommandons

À la Ville de Montréal:

- De documenter plus en profondeur, sur la base des expériences vécues dans les autres villes, les impacts d'un service VLS sur les stratégies de transport municipales ou métropolitaines ainsi que les comportements des individus utilisant un tel service;
- À la lumière d'une analyse basée sur une documentation adéquate et suite à une évaluation positive le cas échéant, la Ville pourra alors décider d'établir, selon un échéancier qui lui conviendra, un cadre de collaboration avec tous les arrondissements concernés pour l'implantation futur d'un service VLS, en fonction des modalités et des critères de performance que la Ville aura alors déterminées. Par exemple, l'installation de bornes de chargement pour voitures électriques pourrait représenter une réelle valeur ajoutée et une telle mesure pourrait alors faire partie des conditions requises pour soutenir un projet de service VLS.
- De façon concomitante à la recommandation précédente, il est fortement suggéré à la Ville d'accélérer dans les meilleurs délais les discussions avec les représentants de l'industrie montréalaise du taxi afin d'identifier des solutions durables pour régler les problèmes évoqués lors de la consultation publique du 11 juin dernier. Les difficultés de l'industrie du taxi ne sont pas l'objet du présent exercice de consultation publique néanmoins, leur message a été bien entendu.

Aux deux promoteurs du service VLS :

- De contribuer en toute transparence à la connaissance publique, en fournissant à la Ville de Montréal des résultats liés au projet pilote (*Communauto*) en cours sur le territoire du

Plateau Mont-Royal ainsi que sur les impacts prétendus du service offert par *car2go* dans les autres villes d'Amérique du nord.

- D'explorer un modèle d'exploitation où la pression sur le domaine public serait moins intense, notamment pour les solutions de stationnement au centre-ville, un territoire riche en espaces privés, intérieurs et extérieurs.

6. Annexes

6.1. Mémoires

Mémoire 1 : Libroto

(voir page suivante)

MÉMOIRE À LA VILLE DE MONTRÉAL

**Dans le cadre de la consultation sur le projet de
véhicule en libre-service (VLS)**



LibrOTO Inc.

19 juin 2013

www.libroto.ca

AVANT-PROPOS.....	2
LIBROTO APPUIE LA DÉMARCHE DE CONSULTATION.....	3
EXIGER DES ÉTUDES D'IMPACT RELIÉES AU VLS.....	4
CONCLUSION	5

LibrOTO est un opérateur d'autopartage exclusif dédié aux projets immobiliers, qui consiste en la location d'automobiles écoénergétiques, placés dans l'immeuble des utilisateurs et facturée à la carte en heures et en kilomètres parcourus.

LibrOTO se veut donc un mode de transport durable, en complément aux autres modes alternatifs à la possession de voiture, soit le transport en commun, le transport actif (vélo, marche) ainsi que le covoiturage et a pour mission de bonifier l'offre d'autopartage, en comblant le besoin d'une clientèle hésitante à adopter ce mode de transport, pour des raisons de proximité, de disponibilité et d'exclusivité.



CONVERCITÉ



Avec le réchauffement climatique, les congestions routières et l'économie en souffrance, il est grand temps de faire autrement surtout en matière de transport.

On est rendu à une étape très critique et il faut que la population, appuyée par les différents paliers gouvernementaux, adopte des saines habitudes de changement en matière de transport.

Réduire notre dépendance à l'automobile et au pétrole en s'appuyant sur un réseau de transport commun efficace, fiable et avantageux financièrement, en plus des autres moyens alternatifs à la possession de la voiture est notre voie vers l'avenir.

LibrOTO salue donc l'initiative de la Ville, d'effectuer une consultation publique sur le projet de VLS.

Plus particulièrement, LibrOTO est heureux de voir une mise à l'avant plan de l'autopartage, comme un outil concret pour lutter contre la dépendance à la possession d'une voiture.

Le VLS étant relativement nouveau, des études approfondies devraient être effectués au préalable, pour bien comprendre les avantages, les inconvénients et l'impact réel sur la diminution du nombre de voitures sur les routes.

Dans ce mémoire, nous tentons d'apporter brièvement nos recommandations et nos suggestions par rapport à ce projet.

Le VLS étant une nouvelle alternative, peu d'études ont été effectués sur le dossier.

Pour remédier à cette carence, LibrOTO recommande la mise en place de projets pilotes, été comme hiver, dans différents arrondissements de la Ville pour bien comprendre les points suivants :

- La répartition des types d'autopartageurs¹;
- L'impact sur le réseau routier et le stationnement;
- La diminution de l'utilisation de la voiture;
- Le renoncement ou la vente de voiture;
- L'utilisation du transport en commun ou autre transport durable;
- L'impact sur l'industrie du taxi.

SI RÉSULTATS PROMETTEURS

LibrOTO recommande dans l'éventualité de résultats concluants positifs, de mettre en place une société de VLS en partenariat public-privé, afin d'avoir un meilleur contrôle sur les conditions d'exploitation et d'intégrer le libre-service dans le cocktail transport.

En outre, LibrOTO recommande qu'on accorde des privilèges, en forme de rabais financiers, aux utilisateurs actuels de tous les opérateurs d'autopartage, dont le soussigné en fait partie et aux autres détenteurs d'abonnements aux transports durables.

Enfin, LibrOTO met en garde la Ville à l'exploitation du VLS par certain opérateurs, qui auraient pour but d'attirer une clientèle à essayer des voitures modèles, dans l'objectif de les amener à en acheter une plus tard.

¹ Selon la nomenclature utilisée par : Le cabinet 6-T-Bureau de recherche et France-Autopartage, Enquête nationale sur l'autopartage l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière -Rapport final de recherche, Paris, janvier 2013, p.22 -23

La mise en place de cette consultation est accueillie très favorablement par LibrOTO, qui souhaite le démarrage rapide de projets pilotes.

Ce mémoire est une façon pour LibrOTO de contribuer à cette consultation en tant qu'organisation citoyenne et opérateur d'autopartage.

Il est grand temps de changer les habitudes de transport des personnes et de faire contribuer tous et chacun, à faire un geste pour l'économie et l'environnement.

Mémoire 2 : Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi



Consultation VLS, Ile de Montréal

Quoique l'industrie québécoise du taxi soit responsable d'une part des émissions de gaz à effet de serre (GES), les taxis demeurent néanmoins un choix éclairé pour les particuliers qui désirent opter pour des modes de transport plus durables. Les services de taxi sont en effet un secteur incontournable de l'offre globale d'options de mobilité. Il se situe traditionnellement entre le transport individuel et les autres modes de transport collectif, comme le transport en commun, et convient à de nombreuses personnes qui ont besoin d'avoir accès à un véhicule pour certains déplacements. Nouvellement considéré comme un élément incontournable du parc de véhicules disponible pour le transport en commun, les coûts financiers qui se rattachent à une course occasionnelle en taxi peuvent être neutralisés par la réduction du nombre d'utilisations d'un véhicule personnel voire même, par la renonciation pure et simple à posséder un véhicule. Pour le transport en commun, les avantages sont encore plus considérables en utilisant des véhicules qui fonctionneraient de toute façon, mais qui remplacent ou bonifient (où c'est possible) l'utilisation de véhicules de types autobus ou minibus.

Basé sur cette prémisse, le Comité provincial du taxi, (CPCDIT) au nom de ses membres et de l'industrie montréalaise qu'elle représente souhaite déposer ce mémoire.

Les membres de l'industrie sont inquiets de voir poindre une nouvelle menace face au projet de véhicules en libre-service à Montréal (VLS). En effet, deux groupes veulent lancer ce service dans le centre-ville de Montréal. Car2Go et Communauto demandent à la ville de Montréal de leur accorder des espaces de stationnement au détriment des citoyens et de l'industrie du taxi. Cette requête représente près de 800 espaces de stationnement en moins dans le Centre-Ville de Montréal.

Déjà l'industrie du taxi a subi de nombreuses pertes au profit d'autres modes de transport collectif tels : les BIXIs, l'autobus 747 et maintenant les VLS à un moment où l'économie est en sérieuse difficulté et alors que les banlieues connaissent leur essor au détriment de la ville centre.

Nos inquiétudes :

1. Le nouveau bureau de taxi de Montréal (BTM) n'a pas été impliqué dans ce dossier et de plus, ce nouvel organisme paramunicipal n'a toujours pas eu son premier conseil d'administration.
2. Des élections municipales auront lieu en novembre 2013 et nous croyons de plus en plus que les nouveaux élus auront la légitimité d'évaluer le projet.
3. Dans la majorité des vingt grandes villes où se sont installés ces projets, seulement une entreprise opère ce service avec environ 350 véhicules. À Montréal, alors que nous avons déjà un surplus de permis de taxi pour servir une clientèle en déclin, près de 800 véhicules seront ajoutés dans le marché de Montréal.
4. Contrairement aux grandes villes sur la planète, pour les quelques 4,500 permis de taxis à Montréal, nous avons près de 4,000 petits propriétaires. Ce ne sont pas des flottes comme à New York ou Toronto.
5. Le territoire prévu pour ce service est relativement restreint.
6. Ces 800 véhicules additionnels sont toujours des véhicules qui opèrent avec de l'essence, donc émetteurs de CO 2.

7. Sur les 10,000 chauffeurs et propriétaires de taxi sur l'île de Montréal, plus de 50% de ceux-ci sont de nouveaux québécois en recherche de revenus pour nourrir leurs familles. Doit-on risquer de les priver de leur seul gagne-pain?
8. Des soit disant ententes auraient été conclues entre une des entreprises qui demande l'attribution de ces permis de stationnement et l'industrie du taxi alors que seulement une entreprise a été consultée reléguant les 19 autres entreprises hors de ce projet. Aucun autre membre de l'industrie ne connaît les avantages négociés
9. Nous considérons que notre industrie est régie par des organismes qui déterminent nos conditions de travail alors que ces nouveaux concurrents : Car2Go et Communauto sont en mesure de profiter d'un libre-marché concurrentiel. Nous croyons que l'administration municipale ne devrait pas les avantager tant que l'industrie du taxi n'aura pas de définition concrète de son rôle dans le cocktail de transport urbain.

Pour toutes ces raisons, le CPCDIT, au nom de ses membres demande :

1. Un report de l'étude jusqu'aux prochaines élections
2. Que le projet soit présenté au nouveau bureau du taxi pour qu'il puisse en évaluer la teneur.
3. Une étude approfondie de l'industrie du taxi à Montréal.
4. Une reconnaissance, par les autorités, du rôle de l'industrie du taxi dans l'ensemble de sa politique de mobilité durable avant de discuter de possibilités de restreindre l'espace de travail de nos membres et de leur créer cette pression additionnelle.

L'industrie du taxi au Québec, mais plus spécifiquement à Montréal est consciente de la situation et fait de nombreux efforts pour développer des outils qui nous permettront de répondre efficacement aux objectifs de mobilité et de transport durable dans l'ensemble de la province. Notre président en collaboration avec des spécialistes en gestion de flottes de taxis ont présenté lors de notre dernier congrès à Québec en mai dernier un projet de taxi partage impliquant l'utilisation d'un numéro de téléphone unique pour l'ensemble du Québec. Ce projet inclue aussi le développement d'un nouveau taximètre permettant de développer un réseau de taxi collectif ou encore de taxi partage pouvant transporter plusieurs clients tout en respectant la tarification individuelle, permettant une économie pour chacun des clients. Nous sommes en mode développement et collaborons de plus en plus avec les partenaires de l'industrie du transport, mais pour atteindre les objectifs que nous nous sommes donnés, nous devons travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants. Il ne suffit pas de dire que l'industrie du taxi est essentielle il faut la traiter comme telle.

Le comité provincial du taxi (CPCDIT)

1 450 646 4450

info@cpcdit.ca

Mémoire 3 : Regroupement des propriétaires de permis de taxi de Montréal (RPTM)



VSL

PROJET D'INSTAURATION DE VÉHICULES LIBRE SERVICE

À MONTRÉAL

Mémoire du Regroupement des propriétaires de permis de taxi de Montréal (RPTM)

11 Juin 2013

INTRODUCTION

Le Regroupement de propriétaires de taxi de Montréal (RPTM) le seul représentant des propriétaires de taxi à Montréal, a comme but de défendre les intérêts des propriétaires de taxi de faire valoir leur revendication et de promouvoir l'industrie de taxi.

Le RPTM remercie tous les intervenants du projet d'auto partage de nous donner la chance de présenter nos inquiétudes et de prouver la détérioration de l'industrie avec l'existence de ce genre de projet.

Alors que la plupart des villes d'importances tentent de limiter la circulation automobile sur leur territoire et plus particulièrement dans leur centre-ville. La ville de Montréal s'apprête à augmenter significativement, à court terme, son parc automobile.

Selon nous l'arrivée des véhicules libres services est loin d'être une solution envisageable pour régler les problèmes de circulations à Montréal. Ceci risque plutôt justement d'augmenter le nombre de véhicules circulant sur le territoire, et par le fait même les problèmes de circulation, car les utilisateurs de ce type de transport seront, pour la majorité, des conducteurs qui ne sont pas encore propriétaires d'automobiles.

Notons que dernièrement dans le journal La Presse les résultats d'une récente étude concluaient que le parc automobile dans le Montréal métropolitain croissait deux fois plus vite que la population.

D'un autre côté la population de la Ville de Montréal a à sa disposition une flotte de véhicules taxi, qui bien souvent sont stationnés sur des postes d'attente, car trop nombreux pour la clientèle à desservir.

Nous on suggère de commencer d'abord par optimiser le service taxi, avant de permettre la venue des véhicules libre-service, (VLS) pour les initiés.

Ce serait un mandat idéal pour la nouvelle société paramunicipale qui vient justement d'être créé, et qui entre fonction prochainement.

UN PETIT RETOUR DANS L'HISTOIRE

Souvent on entend dire (se plaindre), des chauffeurs et des propriétaires de taxi, qu'il y a trop de véhicules taxi à Montréal et ce depuis longtemps.

Est-ce une légende urbaine ou est-ce une réalité.

Voyons voir!

Le premier véhicule taxi est apparu à Montréal en 1909, réglementer par les municipalités, mais leur nombre n'était pas limité.

En 1929 leur nombre se situe entre 1400 et 1500 voitures.

En 1952, Montréal possède 4295 permis et 4978 sur l'ensemble de l'île.

En 1983, sur le territoire A-11 (Montréal) le COPEM recommande une réduction de 5218 à 3200 voitures. Il note que ce nombre de 3200 permis peut s'avérer beaucoup trop élevé.¹⁵

En 1985 instauration d'un plan de rachat, objectif retirer 2 000 permis, l'objectif ne fut jamais atteint.

Aujourd'hui il y aurait 3853 voitures taxi dans l'agglomération A-11 (Montréal) soit environ 1000 de plus qu'à Toronto où la population est de beaucoup plus grande.

PORTRAIT DE L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

L'industrie du taxi sur l'île de Montréal regroupe essentiellement trois partenaires :

- a) Les chauffeurs qui sont détenteurs d'un permis communément appelé « *pocket number* » ils seraient environ 11 000 qui se regroupent en deux parties : chauffeurs propriétaires et chauffeurs locataires.
- b) Les titulaires de permis de propriétaire de taxi réguliers, spécialisés ou restreints, exploitent pour une large majorité leur propre permis en détenant également un permis de chauffeur de taxi.
- c) Les propriétaires de taxis possèdent 4773 (2013) permis et 4738(2010) donc une augmentation de 35 permis, ils se regroupent sous les catégories suivantes :

¹⁵ ÉVALUATION DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI
DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL Par Michel Trudel

	01/2013	11/2010
permis de taxi réguliers :	4437	4445
permis de taxi restreints	209	163
permis de limousine :	127	127

Les propriétaires de permis de taxi spécialisés en services de limousine grand luxe; ce nombre fluctue et est comptabilisé pour l'ensemble du Québec.

Donc les trois agglomérations de taxi de Montréal comptent 4437 permis réguliers de taxis émis par la Commission des transports du Québec pour effectuer du transport régulier de personnes. Le permis autorise les propriétaires à prendre à bord non seulement la clientèle régulière, mais également certain type de clientèle particulière qui ont besoin de services plus adaptés.

Les agglomérations de Montréal comptent également 269 permis dits restreints qui ont été émis par la Commission des transports du Québec au-delà du quota pour desservir uniquement les personnes à mobilité réduite.

Ces permis sont obligatoirement munis d'une camionnette adaptée dont le plancher est surbaissé et qui permet la prise en charge de fauteuils roulants motorisés.

- c) Les intermédiaires de services taxi sont des entreprises qui effectuent de la publicité afin de récolter des contrats et des demandes de courses taxi qui sont redistribués aux titulaires de permis de taxi et à leurs chauffeurs qui ont conclu des ententes de services avec ces intermédiaires. Ces derniers peuvent être des compagnies à but lucratif dont les actions sont détenues par quelques actionnaires de contrôle, des coopératives et des compagnies à actionnariat multiple qui s'insèrent entre les coopératives et les compagnies.

Le nombre d'intermédiaires en service par taxi sur l'île de Montréal est de

14

La taille de ces intermédiaires (le nombre de voitures desservies) varie de 1100 voitures à 25 voitures. La majorité des intermédiaires compte entre 300 et 500 voitures.

2. Problématiques affectant la rentabilité des propriétaires et chauffeurs.

Cette énumération de services concurrents se veut une constatation d'évènements qui affectent les revenus des chauffeurs de taxi.

a) Navette 747, navettes or et autres.

La navette 747 relie le centre-ville à l'aéroport de Montréal-Trudeau. Il est indéniable qu'une partie de la clientèle de cette navette provient de la clientèle des taxis. Combien? On ne sait pas exactement, mais lorsque l'on en voit un rempli à craquer, passagers debout, la conclusion est facile à faire.

Les navettes or. Le circuit de ces navettes passe près des résidences de personnes âgées et les transportent vers les centres commerciaux et autres points d'intérêts. La clientèle idéale pour les voitures taxis.

b) Les BIXI.

Selon une équipe de recherche de l'Université McGill, environ 8% de la clientèle des BIXIs utilisait auparavant des taxis¹⁶.

c) Transporteurs bénévoles.

Oui aux transporteurs bénévoles, mais sous ce titre se cachent parfois de vrais chauffeurs de taxi. Ou encore des individus qui gagnent autant que des chauffeurs.

¹⁶ McGill's School of Urban Planning

d) Transporteurs illégaux.

Certains se spécialisent dans le raccompagnement et le transport de danseuses. D'autres se servent de petites annonces ou d'Internet pour recruter illégalement des clients.

e) Communauto.

Elles se multiplient et on songe à utiliser des voitures privées à temps partiel.

f) Nez rouge, point zéro huit.

C'est une bonne cause, mais ceci implique encore des pertes de revenus.

g) Permis restreints.

Suite à un plan de rachat pour réduire le nombre de permis, aujourd'hui on délivre des permis restreints, bientôt 200.

h) Véhicules libre-service !!??

Avec ce type d'auto partage la ville espère, entre autre, réduire le nombre d'automobile circulant à Montréal. Nous nous croyons que ces utilisateurs seront des individus qui ne possèdent pas de véhicule automobile, et ce système contribuera à l'augmentation de la circulation.

De plus ces utilisateurs étant des conducteurs occasionnels nous pouvons envisager une augmentation des accidents routiers.

Bien évidemment ce type de service entrera en compétition directe avec le service de taxi. Ce sera un facteur de plus qui viendra diminuer les revenus de l'industrie du taxi.

Conclusion

Les propriétaires et les chauffeurs de taxi sont très inquiets face à la venue éventuelle d'un nouveau compétiteur tel les véhicules en libre-service.

L'industrie du taxi subit depuis ces dernières années des pertes de revenus appréciables suite à l'instauration de plusieurs compétiteurs légaux. Il y a aussi les illégaux qui poussent de plus en plus facilement avec les moyens techniques modernes cellulaires, Internet, ou il est très facile de recruter et donner du service à une clientèle qui est friante d'aubaines.

Toute cette compétition jumelée au trop grand nombre de véhicules taxi oeuvrant dans la ville de Montréal, rend l'industrie du taxi très sensible à de nouvelles pertes de clients.

De plus nous sommes très perplexes de l'influence que pourrait avoir la venue de ce type de transport sur la diminution du parc auto de la ville.

Plusieurs de nos clients après l'évaluation du coût de leur véhicule ont optés pour l'utilisation du taxi couplé avec le service de transport en commun. Pourquoi ne pas encourager publiquement ce choix. Oui ce serait peut-être le rôle de l'industrie du taxi, mais je crois que dans les circonstances et en regard du passé une aide de la municipalité serait de mise.

Même si ce service est implanté dans d'autres grandes villes comme Toronto, le ratio taxi/population est de 1/1200. À Montréal ce ratio est de 1/615, donc la venue de ce service tuera immanquablement l'industrie du taxi.

Nous croyons que ce projet (VLS) mérite une étude plus approfondie, étude qui impliquerait la participation d'un des principaux concernés. La ville de Montréal vient de créer une nouvelle société paramunicipale pour s'occuper entre autre du développement économique de l'industrie du taxi. Ce serait un excellent projet pour initier cette société.

Mémoire 4 : Hassan Kattoua

FREE CAR SHARING VEHICLES

ARE WE READY YET ?

A PRESENTATION MEMO FOR THE EXECUTIVE COUNCIL OF TRANSPORT OF
THE CITY OF MONTREAL HEADED BY MR.RÉAL MÉNARD.

BY: HASSAN KATTOUA

Mr. Ménard,

I would like to thank you Sir, and all members of your council, for giving us the chance to participate in a fair and democratic discussion during our recent meeting at the public consultation.

The main purpose of this memo is to shed the light on the dangers of going through with a proposed free car sharing program on the Taxi industry. But I also intended it to be more detailed so it can be used as a modest guide, for anyone interested in knowing more about the Taxi industry, and the challenges that its members face on a daily basis.

I also included some of my observations as a citizen and a driver on some environmental and road safety issues that are negatively affecting the quality of life in our city.

I realize that it has long boring details. So please feel free to consider what is applicable and skip the rest. After all, I am no expert, I am just a Taxi driver with a moderate experience of 14 years in the business.

It was not easy for me to skip work and find words to type. Some co-workers tell me “don’t waste your time”, “they will not listen to you, they will go ahead with their plans”, but I still try, even if I was able to make a slightest change, I will be happy.

It is unfortunate, that some previous decisions were taken by some law makers, perhaps in good faith, but without having enough knowledge or input about these challenges, or simply ignoring them.

Now I am aware that few people might be offended by what I have to say, so I am sorry if it did, the truth hurts sometimes!!

I would also like to apologize for not writing in French, I am working to perfect my writing skills in this language. In the meanwhile, please bear with my functional English.

The planned V.L.S project proved to be successful in many cities.

In fact, I have family members visiting me at this time from ULM in Germany where it all started, and they tell me that they use the service at least twice a day for work purposes and they find it very convenient.

Under “NORMAL” circumstances, this project should work quite well in Montreal, and we wouldn’t be so opposed to it. But the circumstances in our city are far from normal.

Installing such a project at this time will cause the Taxi industry to collapse and head towards bankruptcy especially in the A11 agglomeration where most of the car sharing program will take place.

The A11 taxi agglomeration relies mostly on tourists and corporate users, and we all know what happened to these sectors.

We also know that demographically and socially, the city is changing, people are moving to live in less crowded less expensive housing in cities like Brossard or Laval.

This Agglomeration , according to a study made by R.P.T.M has more Taxis/ capita than needed, (around 800 permits).

If we assume that a Taxi runs on average for 12 hours a day, 6 days a week, then we can clearly see the danger that a 24 hours 7 days a week car sharing service poses.

So if the city adds 250 “Car to go” or “Communuto sans reservation”, this will have almost the same effect as adding 500 extra Taxi permits to the extra 800 permits that already exist.

There is “NO WAY” to cope with such a number!!.

To keep the situation “Stable”, at least 500 Taxi permits have to be put out of service, or transferred to other agglomerations in need ,or turned to adapted vans, just to break even.

If removing or transferring permits was impossible to achieve, other alternatives have to be given to Taxis to compensate for their loss of income. Such as collective transport contracts for example.

If this was not possible, Taxi drivers should be compensated for the loss of their income, and or their permit value by the private operating company through the profits generated from the car sharing program.

My understanding is that these cars will charge by the minute which is very competitive to what a Taxi charges by minute (38cents/min verses 63 cents/min for Taxi).

And what makes things worse is that a Taxi fare starts with a 3.45\$ charge (prix de depart) and runs by kilometers (1.70\$/km) in addition to the 63cents wait time or when stopped.

Let us compare a 10Km ride that takes 12 min to complete (ideal case with no lights and no traffic at 50km/hour speed) for both Taxi and car sharing:

In the case of Taxi:

Starting price 3.45\$

12Km x 1.70\$ /km = 20.40 \$

$3.45 + 20.40\$ = 23.85 \$$

In the case of car share:

12 min x 38cents = 4.56 \$

Note that this cost of 4.56\$ can be lowered if a driver drove at 60km/hour instead of 50km/hour because the trip will take less time.

In the case of a Taxi, the price will not be affected by the speed.

So what will end up happening?

1: Taxi drivers that rent the car from an owner (locataires), will not be able to generate enough income to pay the rent/gas and have money in their pockets.

2: Taxi owners will not be able to rent their cars at a profitable price, and pay their expenses, especially if they have a mortgage on their permits, They will equally lose in the market value of their permits, much more than what they lost after the BIXI and 747 bus projects combined, and if they drive the car themselves, they will have less income as well.

3: Taxi companies will end up losing a lot of their loyal clients that will prefer to skip that call to the dispatcher, and the wait that it takes for the Taxi to arrive.

In my opinion, this project will send too many workers to welfare because of their age, and especially because that the majority of Taxi drivers in the A11 agglomeration are of “visible minorities” with high unemployment rate.

Most of them discovered upon arriving here that they can use their diplomas as a wrap for their sandwiches if they don't mind the ink! So they found their refuge in the Taxi business that does not require sending a C.V or having a strong connection !!

They came here and stayed because they loved this country, this province, and this city, and it's welcoming people, and they are not complaining for the sake of complaining. If their countries were better, they would have stayed there or returned. But Pushing an important group of this society to the limit will not be good to the reputation of this city, and will have bad consequences.

I experienced that first hand in my native country Lebanon, and people are the same everywhere, if they feel that they are targeted, they will revolt and direct their anger towards the ones that targeted them.

Based on my contact with many drivers and owners on a daily bases, and especially in the last period when I was playing a major role of collaborating with the R.P.T.M by installing ads on taxi stands and distributing leaflets for the manifestation, I can honestly say that:

THE MEMBERS OF THE TAXI INDUSTRY FEEL THAT THEY ARE BEING TARGETED, ABUSED, AND SINGLED OUT !!

AND WE ARE HERE TO SAY THAT WE WILL NOT TOLERATE FURTHER ABUSE BY ANYBODY.

Excuse my language again, but we already know that certain employment is reserved for “people with connection”, “the elite” “and the unions” that cannot be penetrated easily, as well as many city and government positions.

There are also other employment reserved by immigrants, for immigrants

It looks like everybody is pulling the rope to his side in this province.

Virtually, we have equal rights, endorsed by laws and regulations and a charter, but what happens behind closed doors is something completely different, that’s a fact that we accepted...

But leave us a place to breathe, that’s a wise thing to do !!

Now let’s review the diverse modes of transport available other than a personal car:

Metro

Trains for suburbs

STM buses

Voyageurs Buses

Airport buses

Touristic busses

Casino busses

Special events busses, cars, and limosines.

Rental cars

Bicycles

BIXI

Nez Rouge

Adapted transport, busses, vans, and taxi

Car sharing services on internet and newspapers.

Illegal transport with cars and limos

Transport for dancers exc...

A planned train to the airport, as well as a tramway !!

So the user has lot’s of choices, and the Taxi is his last choice !!

I hear that the pilot project will take place in the plateau Mont Royal

I wouldn't even bother knowing the results, because it will be a real success !! This area is known for its narrow streets where finding a space to park your car is a real challenge, and if you found a space, you will probably end up losing a mirror!!

This area is known for the lack of taxi stands, it is also home to middle class residents who have an eco friendly mentality and way of life.

Compare that area to Westmount for example, and you will see that the results will be totally different. I am not saying that Westmount residents do not recycle, it is just that they have less issues with parking spaces, Taxi or bus access, they also love their personal car...

So I don't think we can rely on the results from the Plateau to establish the percentage of people getting rid of their car to use the V.L.S because these people do not own a car to begin with, so adding car sharing cars in these areas or reserving a "Space" for these cars that can only be used by these cars will only make the problem worse!!

Regardless of the results, we in the Taxi business believe that this project infringes on almost the same principle that we make a living from,

We also believe the timing of such a project cannot be any worse than that!! It comes in a time where the Taxi business is suffering a lot after years of neglect from the authorities, and laws and regulations that did not take into account the interests of the industry and a Taxi Bureau that was given a main mandate of "consumer protection"

The absence of an association or a body to defend our interests opened the door wide to all sorts of injustices and abuses by so many parties as well as serious corruption.

Previous projects like Communauto, BIXI and 747 bus came at a very hard time. These projects started small and continued to expand during the recession period that did not end yet, and continue to negatively affect our business even though some of these projects are running at a loss to the city (BIXI) and perhaps the 747 (not quite sure about the numbers)

Golden rules of a taxi driver

1: Drive the clients to destination as fast as possible by taking the shortest route, or the route that the clients asks for, And try to avoid traffic, and stop lights. Traffic is your enemy number one. Do this without endangering your client's lives or the lives of others on the road. This is important because it will give the driver the chance to have more fares during a day's work.

People tend to avoid taxis when there is traffic, because the meter runs on time when the car is stopped. Yes the driver will probably make more money for that specific fare, but at the end of the day, he or she will end up making less!!

So if the traffic lights get synchronised for grand boulevards like Rene-Levesque, Sherbrooke, and Maissonnaive, or if turning right on red was allowed after a certain hour at night, and if we had less road work and road closures, a Taxi driver will end up having more income.

Arriving faster and making more fares/day means more “prix de depart” and more tip, because the client is happy, and does not feel that the taxi driver is ripping him off, and it increases the probability that one of these fares is a “good fare”

It is a shame that not all taxi drivers are aware of these facts!!

2: Do your best to accommodate your clients and treat them nicely and assist them when in need and try to avoid personal questions or doing things that irritate them, it pays off to do so, most of the time, in tips and compliments. Compliments or blessings of an old woman or a man is more valuable to you than the tip you might get!

3: Try to avoid the police, Police is your “Enemy” number two (not the literal meaning of the word), Getting a ticket will most likely ruin your day and many other days after and going to the court will make you lose time from work with no guarantee of winning the case.

4: You are not alone on the road, and you don't own it, and you have to respect the public, and your co-workers by not digging into their pockets and stealing their clients, if not, you will be tarnishing your reputation and the reputation of the taxi business as a whole because people have the tendency to generalise.

There are so many other golden rules, but what does this have to do with our V.L.S subject?? Or any other project??

If we take traffic for example, we saw that getting stuck in traffic is bad for the taxi business, so if the V.L.S program can surely decrease the number of personal cars in the city, then in theory, this could be good for the Taxi industry, but the problem does not end there.

The taxi driver is alone facing people or authorities much more stronger than him as an individual. He or she has to deal with a Taxi company that might share his compensation in an unjust way, or a client that might run and enter his house without paying, and the answer to that by the police is to file a report, because they need a warrant to enter. He or she have to pay to get clients (about 2500\$ to the airport authorities for a year contract) For example. This contract starts with an unjust draw or lottery that does not give equal chances to taxi permit holders from different agglomeration and it costs 20\$ each time, and there is also an unjustified charge of 2\$ for the “taxi externe” when taxi permit holders happen to be busy serving their clients and cannot make it to the airport.

A Taxi driver/owner has no control over raising or not raising meter prices, the last recent raises were necessary given the high gas prices and inflation, but I was against it because I knew I

would lose clients when the “prix de depart” rises over the 3\$ mark which is the price for a bus ticket !! But who asks us for our opinion??

I was not joking when I mentioned at the consultation that the Taxi industry became like a carpet for the dirty shoes of some politicians or deciders in this city, and a cow they can milk at any time and generate profits, Because this is really the case.

They cancelled our lease, forced us to change our cars every ten years,(I have to change my car at the end of this year where it can easily run another 2 years because I kept it in good condition) forced us to buy and fill a useless “livret d’inspection avant depart” that most drivers fill out of fear from the 160\$ ticket, or forget to fill to get the ticket, They forced us to pay 180\$ times 4445 taxis = 800.000 \$ for domes “lanternons” that cost 25\$ on e.bay (congrats, somebody made good bucks) !! and for what? For a dim dome that ruined our trade marks, confused users and drivers with it’s poor design and small letters and black backside compared to the white visible old domes.

Now taxi drivers find it difficult to know if a taxi driving in front of them has clients with him or not because of the dim dome.

(That is an essential part for avoiding competition by taking a different route from the one taken by the “empty” taxi driving in front of you)

They promised us a good pay from those publicities on our roofs, and what did we get? 100\$ a month that can barely cover the extra gas consumed from the air friction !! And driving to change the ad.

They forced us to go back to school at 25\$ a pop again times 4445 taxis, (business is booming) for an “eco conduite” course that could have been replaced by a leaflet sent to our address that says : “ don’t accelerate when you know the light is turning red” !! And they are planning to send us to more adult education courses soon.

But maybe they are right, because Taxi drivers are the only ones responsible for polluting the environment in the city !! and they are the ones responsible for global warming as well because how dare they drive a car to work? Maybe they should take the bus !!

In fact, we are paying that fee to S.T.M when we renew our licences because we are not using the bus/metro service !!

Big trucks with single drivers/empty trunks, vans, and four by fours that circle the city saying “move or I will crush you like a bug, I am bigger and richer than you” are not responsible for pollution and we should encourage people to buy these cars especially the the ones with tinted windows and really high roofs that block our view and cause us to hit a pedestrian or other cars!! This is good for the economy !!

They want us to buy a 35.000\$ hybrid car that lasts only 10 years (if it did on the nice roads we have) but hey, they are encouraging us with a 1000\$ credit that does not cover a single visit to the dealer if this car broke, because not any garage will fix these, and the insurance is high for such vehicles. Taxi drivers who bought these cars are saving gas but they are also taking a big risk because these cars did not pass the durability test on Taxi yet.

They want us to do that in a time where a Taxi driver is putting the music up to his clients, in an attempt to muffle the sound from his broken shock absorber because he could not afford to change it new, and wanted to wait to look in the scrap for a used one that is not available, or opt for an after-market part that breaks quickly, install used tires, and change his car brakes and oil at his home garage to cut costs.

They are fighting illegal transport, with a tap on the back and a small ticket !!, the internet is full of ads for illegal transport that advertise for as low as 25\$ for the airport.

Doormen and front desk staff at hotels, as well as concierges at apartment buildings through out the city, as well as some dispatchers at Taxi companies and the airport are doing good business selling good fares to drivers willing to pay, depriving other honest drivers from good fares. We are also facing a problem of having illegal and occasional workers that give a bad name to our industry and care little about it's well being.

I wonder how many of our officials ever sat in a Taxi driver seat, drove for 12 or 16 hours, day and night, till dawn, away from their kids, and partners, in the heat and cold, on dangerous roads, in traffic, with difficult clients, and road closures, and law enforcement agents that take little consideration that a Taxi driver is a human, he can forget to sign his green car registration card (I got that ticket once) or fill his "livret" and he is subject to doing more mistakes since he is always on the road.

Work related diseases of a Taxi driver get little attention. Starting with varicose veins in his legs, heart disease because he does not have time left to exercise, Alcer or digestive problems from stress and eating on the run, diabetes, back pain, eyes sight, exc...

Speaking about eyes sight, I hope I see more cops giving a warning or a ticket to a car driving in the city with the high beam on ?? These folks are blinding us !!

All what they are concerned about now is the environment, but they rarely stop a vehicle with white or black smoke coming from it's muffler....

Yes we care about the environment, because we as Taxi drivers are exposed to pollution more than any driver in the city.

A city employee can idle his car and freeze it with air condition, while smelling his own perfume, because the government is paying for the gas, A Taxi driver on the other hand tells his

clients that “the AC is not working” because running the AC in the traffic of the city will eat from his scarce profit!!

Yes we care about the environment, but we want to eat first, and feed our kids, and the government is not helping us to achieve that goal by raising gas prices and gas taxes and not forcing gas stations to have a uniform price.

As for the 500\$ gas credit, thanks, but it is not enough !!

Because Taxi drivers are forced to work long hours each day, this affects their “performance” and quality of service given to clients, and because there are very few fares, you see a Taxi driver so desperate to pick up a client that he doesn’t even stop on the side of the road, out of fear that some other Taxi will steal the ride. And when he cruises (drives) for a long time without picking a single client, he feels tired and annoyed that he is burning gas for nothing, and tries to find an empty space on a Taxi stand with no luck, so he decides to park “overstand”, meaning : in a space behind the stand reserved for motorists (parkometer), and risk getting a ticket.

All these factors are not understood by the authorities or the general public that start to judge taxi drivers in a negative way.

It takes an hour or more in some cases for him to become the first in line, and it could happen that after all that wait, a nice lady opens the door and says “hello, I am not going far, but my feet are killing me from those high heels. Another man can say something like “my buddies started drinking without me so I have to be there fast to catch up”

And because 99% of users in Montreal are super nice, they can start a conversation in that short trip by saying “how is the business” ?

And they have no idea how much a Taxi driver hates this question !!

And in his head he is saying ; “well thanks to you, I just made 5\$ an hour minus the gas and expenses, and you are asking how is the business??)

We never ask a lawyer or gas station clerk how is the business? Or when did you start your shift? And when did you finish?

The Taxi driver is a human after all, and he understands that he will not take a fare to the airport every time he stops at the stand, but when it happens that 3 or more fares in a row are 5\$ or 7\$, then it starts to show on his face in a way that is interpreted by clients as “being rude” or even refusing the ride which is illegal to do and is punishable by a fine.

A Taxi driver does not mind on the other hand if someone took him for a short ride if he happens to be cruising in the city, even if he has been doing so for the past hour or more with

no clients, and burning gas. It is just a psychology thing !! When he was on the stand next to an office building, his expectations were different !!

A Taxi driver is not as bad as some people think. He or she has to live and feed his family, if he fell sick or if his car broke, there is no cash flow, and he does not have a fixed salary like most people. He goes to work everyday not knowing if he will win, break even, or even lose if he got a ticket because he decided to make a u turn or cross on a solid line to pick up a rare client, or if he drove fast out of frustration need to get to his waiting client.

Few people know that a Taxi driver could be on his way to the car wash and a client stops him, so he is tempted to take the fare, because he can go wash the car afterwards, only to be stopped by a cop or the bureau de Taxi and handed a 160\$ ticket for not washing the car, in winter!

There are few “warning tickets” in a city “ hungry” for cash and a government with deep pockets full of corruption.

The poor becomes poorer, and the rich becomes richer, true everywhere in the world!!

Anyway !!!

Street closures due to festivals (many of them at the same time) and road work that does not end is hurting the Taxi industry a lot, and increasing those 5 or 7\$/ hour rides that forces the driver to work more hours to compensate !!, his ideal day should be a mixture of small and big rides, not small rides alone.

A client complains why some of us don't accept credit cards, especially for small rides, some even say “how come you don't have a machine, we are in the 21st century). The reason for that of course is that a Taxi driver loses time from work to go exchange the cards for cash, with no guarantee that the payment will pass (if he still uses the swipe method), but in both cases, he will end up losing anywhere between 5% and 7% of the value, which is equal to his tip if any, and a Taxi driver is not allowed to pass this charge to his client, and even if he was, he will be shy to ask.

The role the S.T.M is playing through adapted transport

Thanks to S.T.M, the “Transport adapté” is playing a major role in relieving the pressure from the excess Taxi permits that exist in the city.

When a taxi is busy with the transport, this is helping other taxis by reducing the “competition”.

But there was a big mistake committed by the Transport commission that was the emission of “Taxi restreint” permits that use adapted vans.

These permits could have originated from the 800 extra regular Taxi permits instead, which would have relieved the pressure, but unfortunately, Taxi owners were not properly informed about this subject at the time.

But there are things that the S.T.M can do to encourage more and more of regular taxi permit drivers to try the “transport adapté”

Some of the existing problems with working with S.T.M :

1: Driver is paying anywhere from 10% to 15% of the meter value to the Taxi company.

2: Driver is forced sometimes to drive a long distance without pay to pick up his clients.

For example: He is asked to drive from Montreal to Lachine to pick up a client or clients heading to the west island, and he can only start the meter in Lachine, he is also not payed for the time it takes for the client to get in or out of the car.

If the driver refuses to take the fare, the Taxi company will pass the 50\$ penalty that it gets in that case from S.T.M to the taxi driver.

But why is a taxi driver not happy when this fare shows 40\$ on his meter?? Let's see why

40\$ minus 10% to the Taxi company (from the meter reading) =36 \$

40\$ minus 15% T.P.S - T.V.Q (from the 40\$ meter reading) = 30\$

30\$ minus the gas it takes from Montreal to Lachine, then to different locations to pick up and drop clients, then come back from the west island with no clients back to Montreal (A11 drivers are not allowed to pick up from the A12 agglomeration and vice versa)

If we estimate the value in gas burnt to be at least 20% of meter reading (at no traffic)

30\$ minus 8\$ = 22\$

We did not take into account the wear and tear of the vehicle, and all the other expenses (plate,insurance,repair,exc...)

And how long did this trip take? Not to mention that the Taxi driver has to refuse picking up regular clients half an hour before in order to be on time for the transport, He will be penalised if he was late.

I am not saying that all fares are bad, in fact some fares are really good especially when there is little “dplacement sans client”

Taxi companies are doing efforts to reduce these displacements by installing G.P.S systems, but there is still lots to be done.

Sometimes the first client that is leaving Montreal to the west island decides to cancel, and the second client is supposed to be picked up in the west island and going to a destination nearby (let's assume it is a 10\$ ride)

What happens in this case is that S.T.M pays a compensation of 10.80\$ if and only if it is the first client cancels within 15 min of the beginning of the "tournee" or ride

So if the driver was lucky, he will end up getting $10.80 + 10\$ = 22.80$ minus all the other charges we mentioned before

For a fare that should cost 60\$

He can beg his company dispatcher to relieve him from this fare and giving it to another driver in the area, if the dispatcher listens

Most of the time the answer is "Sir, this is your responsibility, if not, i will have no choice but to penalise you 50\$"

This situation is not acceptable if they want to encourage drivers.

A Taxi driver should be allowed to refuse a ride that starts in an agglomeration other than his and does not end in his agglomeration or he should be properly compensated.

A Taxi driver should know his S.T.M work plan for the day no later than 12.00 o'clock at the night before in order to plan his day in advance.

The Airport problem

The airport draw is still not fair because it still gives an advantage to Taxi owners from the A12 and A05 agglomerations through the quota

The A11 taxi holders have less chance in the draw as a result.

The solution is to cancel the quota and pick up the needed permits from all agglomerations equally through an equal chance draw.

The 20\$ charge should be cancelled. We do not need a sophisticated computer system and a random program to do the draw.

We can do it the old fashioned way by dropping a paper in a box, at least like that we make sure that our number is there.

Certain persons and drivers where caught frauding that system before.

A “tour de role” can be applied in the draw to give chance to everybody

Cancelling the unjustified charges of 2500\$ and 2\$.
(A taxi driver should not pay to give service)

Reserved lane for Taxis for the airport.

Federal or not, we do not need a country within a country !!
Bus 737

The location of the 747 bus on Rene-levesque is hurting the Taxi business. A single stop at Berri station can make our lives a bit easier

Another solution can be through a sub contract given to Taxi drivers by S.T.M, similar to the “transport adapte” in which the Taxi drivers engage in “Transport collective” of clients to the airport for the same cost to the consumer.

I also don’t think that a client will mind paying a bit extra than the 8\$ that he is paying now when he will be picked up from his home instead of waiting in the heat and cold and having to walk or take the metro or another bus to get to the 747 bus stop.

Understanding the expenses to operate a Taxi

Some users don’t understand why a Taxi is so “expensive” because they tend to think only about the “Gas” cost !! so the next time you take a Taxi, think about these expenses:

1: The price of the car itself that has to be replaced by regulation ten years from manufacture date (anywhere between a 10.000\$ for a used car to 30.000\$ for a brand new)

2 : Insurance, which is relatively higher than a regular car:
Anywhere between 800\$ and 2300\$ a year depending on the type of coverage, year of make, as well as the driver’s record.

3: Rising prices for Plate, driver’s licence, and pocket number.

Around 1200\$ a year, plus a charge of 70\$ once every two years for a criminal record check required for “transport adapte”

4 : Instalation of the equipment (radio, meter gps, exc..)

Around 1000\$ for first time installation for a simple meter and dome

The price increases with an installation of a radio or a G.P.S device.

The reinstallation after a car change costs around 200\$

5: Company fees for recieving calls

Around 3500\$ a year or more, depending on the company.

5: Verification of and adjustment of taxi meter twice a year

70\$ or more/year

6: Mechanical inspection twice a year

160\$ /year

7 :Minor and Major mechanical faults and surprises for taxis (transmission and engine change, power steering faults, accidents, as well as oil and tires changes.

A transmission change can cost up to 2000\$ used with a waranty of 6 months only in the case of Taxi. Tires can cost 600\$ to 800\$

7: Rising gas prices.

8: Unavoidable tickets, especially for less experienced drivers because they still don't know where a cop “hides”.

9: Cellular phones and internet pakages needed for G.P.S

And many other expenses that are not accounted for like holdups, car theft, and meal expenses when away from home.

There are so many ways the city can help a Taxi driver by reducing some of the above expenses like increasing the gas credit or extending the life of our vehicles

A two year extension of the life of the vehicle or a credit to buy a new car will help us a lot, especially in these hard times.

(In the past, a Taxi car was inspected visually and mechanically and allowed to stay in service as long as it is in great shape, and regardless of its year of make, this system worked quite well until it got replaced with this controversial 10 year rule that made our lives difficult).

I can assure you that my expiring 2004 car is better than some 2010 cars on the road !!

Some drivers or owners that I spoke to ask for:

The elimination of the double shift of two drivers and replacing this with the application of a one driver policy as a solution for the problem.

The cooperation of taxi companies or merging them into one, at least when it comes to a universal G.P.S system

“One Island one agglomeration”: Some are asking for that, so any driver can pick any client in any agglomeration with the help of the G.P.S thus reducing the unnecessary travel and pollution.

More taxi stands to reduce cruising and pollution.

Replace the permanent year long cycling paths (concrete) with removable ones (plastic filled with sand) for the summer period.

The opening of boulevard Cavendish to Ville Saint Laurent

Reducing the number of accordion busses especially in winter.

Sports programs and health awareness campaigns for drivers.

Preventing vehicles of “grand luxe” from operating as a Taxi (limosine driver demanded that)

Taxi access to closed festival roads and hockey games.

A different approach in calculating demerit points for Taxi drivers.

What happened to the station wagon?

I propose a new regulation that makes it illegal for an S.U.V, a van, a truck, or any other high roof vehicle to park on the corner of a street that intersects with another

When drivers reach the end of a street, at the stop sign, and they want to pass an intersection, the presence of a high roof vehicle especially ones with no windows or tinted ones, will put a driver at risk because he or she is “guessing their way out”.

I have a very strong position against the presence of Trucks and all wheel drive vehicles in the city.

From a Taxi driver point of view, we always like to know what is ahead of us (traffic, clients, exc...) And they block that view.

I consider them ticking bombs ready to strike, If one of these vehicles passed on a red, and hit us on the side, we are doomed.

Through out my years of experience on the roads, i’ve seen so many accidents caused by these vehicles resulting in death and injury.

They create so many blind spots for themselves, pedestrians, and other drivers.

Governments should make it more difficult for a 16 year old to aquire or drive such vehicles. Governments should pass regulations that require people to demonstrate that they need these vehicles because they have a big family, special needs, or necessary for work exc...

The big fancy trucks with a singe driver that circle Crescent and de la Montagne streets to “Show off” their “Empty trunks” and “Big pipes” for people on terraces should have no place in our city !!

Yours truly

Hassan Kattoua

Hassankattoua@hotmail.com

Mémoire 5 : Regroupement des Loueurs de Véhicules du Québec



Québec, 19 juin 2013

Monsieur Réal Ménard
Maire d'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Responsable du transport au comité exécutif
Ville de Montréal
6854, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H1N 1E1

Objet : Réaction du RLVQ sur le projet de véhicules libre-service à Montréal

Monsieur le Maire,

Nous tenons à remercier la Ville de Montréal pour la consultation publique tenue le 11 juin 2013 sur le projet de véhicules libre-service. Par la présente, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ), représentant la majorité des entreprises spécialisées dans la location de voitures au Québec, tient à faire connaître sa position sur cette initiative de la métropole.

D'entrée de jeu, le RLVQ salue l'initiative de la Ville de Montréal et partage avec cette dernière ses préoccupations au sujet de la réduction de l'empreinte écologique de l'automobile et de la réduction des gaz à effet de serre. À cet effet, plusieurs membres du RLVQ ont déjà mis en place d'importantes initiatives de protection de l'environnement et ont effectué des investissements à cette fin en Amérique du Nord.

Par ailleurs, les membres du RLVQ participent à l'effort de diminution de la motorisation des ménages. En offrant la possibilité de louer des véhicules pour de courtes périodes, avec des forfaits quotidiens et de fins de semaine économiques, ils contribuent à la réduction de la ponction budgétaire des citoyens qui auraient normalement leur propre voiture. Différentes études prouvent cet état de fait.

Les locateurs de véhicules ont donc un rôle important dans l'offre de transport à Montréal. Aussi, à titre d'industrie cotisant d'importantes sommes de taxes foncières, nous nous serions attendus à faire partie des discussions, et ce, à toutes les étapes de l'élaboration du projet entourant le véhicule en libre-service (VLS). Ainsi, nous vous demandons que le processus devienne plus transparent et que toutes les compagnies membres du RLVQ aient l'opportunité d'être impliquées dans l'offre de VLS.

Bien que basé sur le concept du BIXI, qui constitue la création d'un nouvel univers dans le transport, un système véhicule en libre-service (VLS) entre en concurrence directe avec les locataires de véhicule. La préoccupation fondamentale du RLVQ est centrée sur la notion d'équité, entre autres, pour les avantages financiers accordés ainsi que pour la visibilité offerte à un groupe d'autopartage et de VLS aux frais des contribuables.

Dans l'hypothèse que de telles subventions soient disponibles, nous demandons que :

- a) Ces subventions soient rendues publiques, de telle sorte que les contribuables de la Ville de Montréal soient informés de l'utilisation de fonds publics, et que tous les membres du RLVQ soient avisés des avantages concurrentiels alloués à nos compétiteurs directs aux frais du contribuable. Ces subventions peuvent comprendre des espaces de stationnement gratuits ou subventionnés, de l'espace à bureau, des réductions sur les taxes foncières ou celles sur le carburant, de la publicité, du support de personnel administratif ou légal, l'usage de station de recharge, d'emplacements de stationnement préférentiels, etc.
- b) Le RLVQ soit informé du nombre précis de stationnements qui ont été alloués à Communauto ou Car2Go, tant pour les espaces hors rue que les stationnements sur rue réservés aux résidents (SRRR). Les membres du RLVQ aimeraient avoir l'opportunité de se prévaloir de ces espaces disponibles, permettant ainsi un marché équitable, non biaisé et concurrentiel dans le meilleur intérêt des contribuables de Montréal.
- c) L'appui financier direct ou indirect de la Ville et la visibilité qui en découle soient équitables et soient offerts à tous les fournisseurs d'autopartage, de location de voitures ou de VLS à Montréal. À moins que les aides ne soient réparties également entre les compagnies d'autopartage, de location de voitures ou de VLS, la capacité des membres du RLVQ d'être concurrentielle dans un marché avec des entreprises fortement appuyées par la Ville serait compromise.

À moins que vous ne puissiez donner suite à nos demandes, nous vous demandons respectueusement que tout programme d'autopartage, de location de voitures ou de VLS supporté par la Ville de Montréal soit réalisé sans subvention accordée à des entreprises, de même qu'en faisant la promotion des alternatives déjà en place, et ce, par respect pour tous les contribuables de la Ville de Montréal.

En vous remerciant à l'avance pour votre ouverture, nous vous prions, Monsieur, d'accepter nos meilleures salutations.



Yvan Grenier
Directeur général

6.2. Liste des présences à la consultation publique du 11 juin 2013

Nom	Prénom	Organisme représenté (si applicable)
Pesant	François	Communauto
Kadosch	Ariel	Entreprise Holdings Inc. (Location de voitures)
Gaoead	Mohammed	
Saliba	Dory	CPCDIT
Dades	Abdelghani	
Diamond	Simon-Pierre	
Lavoie	Jérémi	Daimler-Benz
Jean-Pascal	Wilson	
Osman	Mihab	
Attallah	Dani	RPTM
Viviani	Marco	Communauto
Gonthier	Cloé	
Gonthier	Martin	
Burcombe	John	
Bouchard	Daniel	CREM
Snyder	Marc	car2go
Vallée	Benoît	Intermédiaires en service
Ponche	Maxence	
Lebbar	Youssef	Taxi Coop
Rosalbert	Max-Louis	RPTM
Kattoua	Hassan	RPTM
Wesner	Jean-Noel	Association Haitienne des Travailleurs de Taxi
Dussault	Vincent	
Bilodeau	Laval	RPTM
Ahrioui	Aziz	Schneider Electric
Robert	Benoît	Communauto
Lazaroff	Steven	Discount Québec
Stafford	Katie	car2go
Mikos	Michael	car2go
Seide	Jules	Chauffeur de taxi
Martel	André	CPCDIT
Gross	Marion	
Moskowitz	Josh	car2go
Assouad	Christian	LibrOTO
El-Kalaani	Edgard	

6.3 Tableau Synthèse

Les conséquences possibles de l'ajout de 600 à 800 véhicules en libre-service le territoire proposé

Parties Prenantes		Avantages	Inconvénients	Questions non résolues
Citoyens de Montréal		<ul style="list-style-type: none"> • Offre de mobilité additionnelle comparé à <ul style="list-style-type: none"> ○ Autopartage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inscription et paiement simple ▪ Voyages en aller simple ○ Taxi : moins cher ○ Transports en commun : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Confort accru ▪ Trajet et horaire flexibles ○ Véhicule privé : <ul style="list-style-type: none"> ▪ moins cher pour ménages voyageant <12 000km/an ▪ stationnement, essence et assurances compris • Logiciel de localisation de voitures en temps réel 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de détenir un permis de conduire • Région desservie limitée • Diversité limitée de la flotte de véhicules • Mode non-fiable : petit nombre et disponibilité non-garantie • Compétition pour espaces de stationnement résidentiels 	<ul style="list-style-type: none"> • Le VLS permettra-t-il de diminuer le taux de motorisation des ménages montréalais? • Le VLS permettra-t-il de réduire la dépendance à l'automobile privée? • Le VLS permettra-t-il de retarder l'achat d'un véhicule? • Le VLS permettra-t-il de renoncer à son véhicule?
Organismes de Transport	Industrie du taxi		<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence pour la clientèle • Concurrence pour des espaces d'attentes sur le domaine public • Une pression additionnelle sur une industrie en difficulté 	<ul style="list-style-type: none"> • Le VLS entrainera-t-il un transfert modal vers les transports collectifs et actifs? • Le VLS pourra-t-il s'avérer complémentaire aux autres modes, et donc s'intégrer au cocktail transport?
	BIXI		<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence pour l'occupation du domaine public 	
	Société des Transports de Montréal (STM)	<ul style="list-style-type: none"> • Coopération pour améliorer la desserte en bout de ligne 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'implantation de VLS proposée déjà bien desservie par la STM 	
	Stationnement Montréal		<ul style="list-style-type: none"> • Impact négatif sur la rotation de véhicules dans les stationnements sur rue (objectif premier de la SCSM) 	<ul style="list-style-type: none"> • SCSM perdra-t-elle des revenus en louant des places aux VLS plutôt qu'à des véhicules privés?
	Loueurs traditionnels		<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence minimale 	
Ville de Montréal	Corps administratif central	<ul style="list-style-type: none"> • Adhésion à certaines orientations et objectifs du Plan de transport 2008 et du Plan de développement durable de la Collectivité Montréalaise 2010-2015 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Assure les besoins de mobilité des Montréalais ○ Usage collectif de l'automobile ○ Développement de Système de Transport Intelligent • Optimisation de l'usage de nouvelles technologies en prévision de l'électrification de la flotte 	<ul style="list-style-type: none"> • Atteinte partielle des objectifs du Plan de Transport 2008 et au Plan de Développement Durable 2010-2015 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Zones de desserte limitées ○ Petit nombre de véhicules : service non-fiable ○ Voitures non-électriques – équivalent aux taxis et à l'autopartage • Manque de contrôle municipal sur l'étendue et la gestion du service • Aménagement de stationnement dans le domaine public et/ou émission de vignettes universelles → plus grande pression sur les espaces de stationnement existants • Éventuelle gestion de multiples entreprises et octroi de permis 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de polluants divers associés à l'automobile? • Le service VLS entrainera-t-il les mêmes changements de comportement observés chez les usagers de l'autopartage? Si oui, <ul style="list-style-type: none"> ○ Diminution du taux de motorisation ? ○ Réduction de l'espace public et infrastructures dédiés à l'automobile ? ○ Réduction de l'utilisation de l'automobile ? ○ Transfert modal vers les transports actifs et collectifs ? • L'impact d'un service VLS répondra-t-il aux orientations du Plan de transport 2008 et du Plan de développement durable 2010-2015? <ul style="list-style-type: none"> ○ Le service sera-t-il utilisé par les non-motorisés au détriment des modes collectifs ou actifs? ○ Le service entrainera-t-il une baisse globale des émissions de GES?
	Centre-Ville	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande attractivité • Diversification de l'offre de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Compétition avec l'offre de transport existant • Plus grande pression sur espaces de stationnement publics • Plus grand achalandage automobile 	
	Arrondissements desservis	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande attractivité • Peut combler des lacunes dans l'offre de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Compétition avec l'offre de transport existant • Plus grande pression sur espaces de stationnement sur rue 	

Document 2

Pistes de réflexion proposées

Pistes de réflexion proposées

- Analyser le marché actuel du VLS à Montréal, en collaboration avec les deux entreprises offrant un tel service (car2go et Communauto)
- Explorer les modèles de gouvernance existants à l'étranger
- Documenter les impacts des VLS sur les stratégies de transport et les comportements des utilisateurs par rapport aux principes de mobilité durable
- Développer une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les véhicules en libre-service (VLS) afin d'encadrer cette pratique au bénéfice des Montréalais
- Explorer les avenues envisageables afin d'électrifier complètement la flotte de VLS, tout en s'assurant d'une infrastructure de recharge adéquate
- Collaborer avec le Bureau du taxi pour s'assurer que les impacts appréhendés sur cette industrie, le cas échéant, soient minimisés