

# L'autopartage: le chaînon manquant du transport à Montréal

Par Vincent Dussault

- [www.twitter.com/autopartagemtl](http://www.twitter.com/autopartagemtl)
- <http://roulezelectrique.com/category/autopartage-2/>
- [http://consultationenergie.gouv.qc.ca/memoires/20131011\\_350\\_Autopartage\\_Mtl\\_M.pdf](http://consultationenergie.gouv.qc.ca/memoires/20131011_350_Autopartage_Mtl_M.pdf)

# Constats

- L'auto fait perdre des milliards de dollars à l'économie montréalaise
  - L'importation de pétrole et d'autos occasionne un déficit commercial de près de 25 milliards par ans au Qc. Ça représente donc une ponction d'environ 12 milliards dans l'économie de la métropole.
- Le taxi n'est pas une solution viable pour la famille moyenne
  - Pour la majorité des familles, le taxi est une solution qu'on utilise pour se dépanner à l'occasion, mais trop dispendieuse pour l'utiliser fréquemment.
  - La part modale du taxi est minime à Montréal (moins de 1%). Donc, l'impact sur la motorisation des familles est minime. L'industrie a peu innovée et semble réfractaire aux changements.
  - Même si c'est une industrie importante, la réduction de la motorisation des familles aurait un impact économique beaucoup plus grand sur la région.
  - Tous les spécialistes s'entendent pour dire que le véritable ennemi du taxi, c'est le % de motorisation des familles.
  - La valeur des permis (1 milliard), est un actif intangible qui pèse lourd sur cette industrie et profite davantage aux institutions financières comme les Caisses Pop et Fin Taxi qu'aux chauffeurs.

Les permis, ça représente environ 70 millions en frais d'intérêt par an!

Une facture qui est refilé au consommateur.



 **Financement Taxi**

**NE LAISSEZ PAS FUIR LA CLIENTÈLE!**  
Un service de qualité courtois et personnalisé pour les gens de l'industrie du Taxi

- Financement et refinancement de permis de taxi et équipements
- Assurances vie, invalidité ainsi que protections personnalisées
- Offre du programme Solution Libre-Affaires de Visa Desjardins
- Offre promotionnelle sur hypothèque résidentielle et multi-logements
- Stratégies d'épargne adaptées à vos besoins: REER, REE, CELI et autres...
- Réponse rapide en 48 heures



**(514) 935-1123**  
**Prenez un rendez-vous!**

**Youssef Lachhab, BAA**  
Directeur de comptes  
Plus de 10 ans d'expérience  
chez Desjardins  
Poste 228

**Marie-Michèle Poulin**  
Adjointe service taxi  
Poste 138

 **Desjardins**

**Caisse de Saint-Henri et Ville-Émard**  
4545, rue Notre-Dame Ouest  
Montréal (Québec) H4C 1S3

Le centre de services Saint-Paul a un Directeur financement taxi...



Centre de services Saint-Paul  
5599, rue Laurendeau  
Montréal (Québec) H4E 3W2

Siège social  
2645, rue Allard  
Montréal (Québec) H4E 2L7  
**514 765.3577 poste 241**

#### LE FINANCEMENT, C'EST FACILE

- Achat de permis Taxi
- Refinancement de permis
- Conditions de prêt taxi exceptionnelles
- Pas de frais cachés
- Réponse en 48 heures
- Ristourne intéressante

avec l'équipe professionnelle et courtoise de la Caisse Allard-Saint-Paul, pionnière dans le financement taxi depuis 30 ans.





## VOUS CONNAISSEZ LE TAXI. NOUS, ON CONNAÎT LES FINANCES.

**Une offre simple,  
rapide et efficace.**

- Achat de permis
- Refinancement de permis
- Achat de véhicule
- Assurance-vie et invalidité
- Régimes d'épargne

**Réponses rapides et  
ristournes intéressantes!**

**MAINTENANT  
OUVERT LES  
MERCREDIS ET  
JEUDIS JUSQU'À 20H  
ET LE SAMEDI  
DE 9H À 15H**

**Siège social**

7915, boul. Saint-Laurent  
Montréal (Québec)  
H2R 1X2

**514 382-6096**

[citedunord.com](http://citedunord.com)



**Desjardins**  
Caisse Cité-du-Nord  
de Montréal

Coopérer pour créer l'avenir

Pour tous vos besoins :  
une seule destination!

# FIN TAXI

## QUI NOUS SOMMES

Créée en 2003, FinTaxi est une entreprise spécialisée dans le financement pour l'industrie du taxi au Québec.

## SERVICES OFFERTS :

- 📍 Financement
- 📍 Formation
- 📍 Information

fintaxi.ca



200-6850, boulevard Louis-H. Lafontaine, Anjou (Québec) H1M 2T2  
Téléphone : 514 353-2757 | Sans frais : 1 866 227-2091  
info@fintaxi.ca

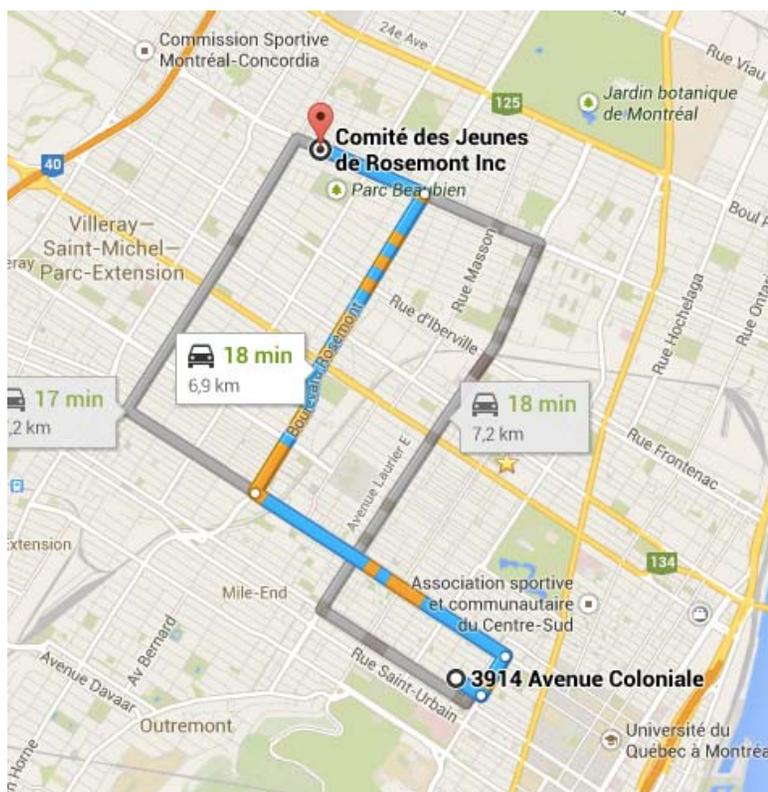
Suivez-nous : [facebook.com/FinTaxi](https://www.facebook.com/FinTaxi)

# Constats

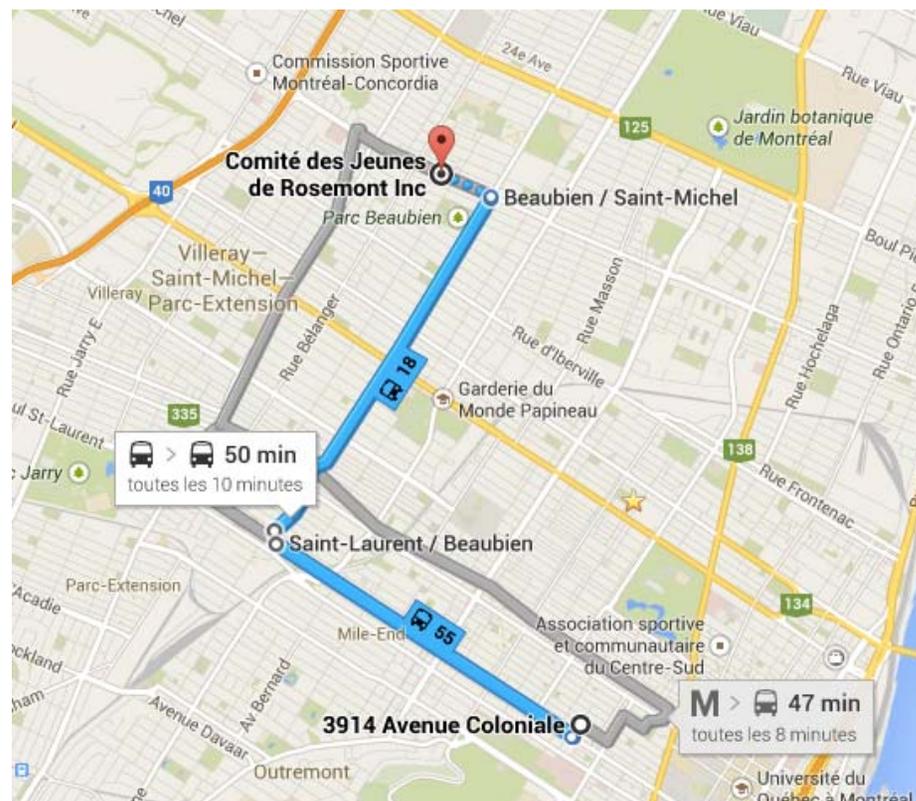
- Même bonifiés, les transports actifs et collectifs ne peuvent répondre à la totalité des besoins de transport de la famille montréalaise moyenne
  - Malgré la hausse de 30% de l'offre de transport collectif entre 2006 et 2012, le taux de motorisation a augmenté de 5% pour atteindre 87% des ménages.
  - En dehors des heures de pointe, la durée des trajets peuvent facilement être de 3 à 4 fois plus long. Faites des tests avec Google Map ou Ridescout!
  - Du propre aveu de la STM, l'offre de transport collectif n'est pas adapté à tous les besoins: aller porter un enfant au hockey, faire une grosse épicerie, amener des boîtes, etc.
  
- Voici quelques exemples:



# Retourner à Rosemont un mardi soir

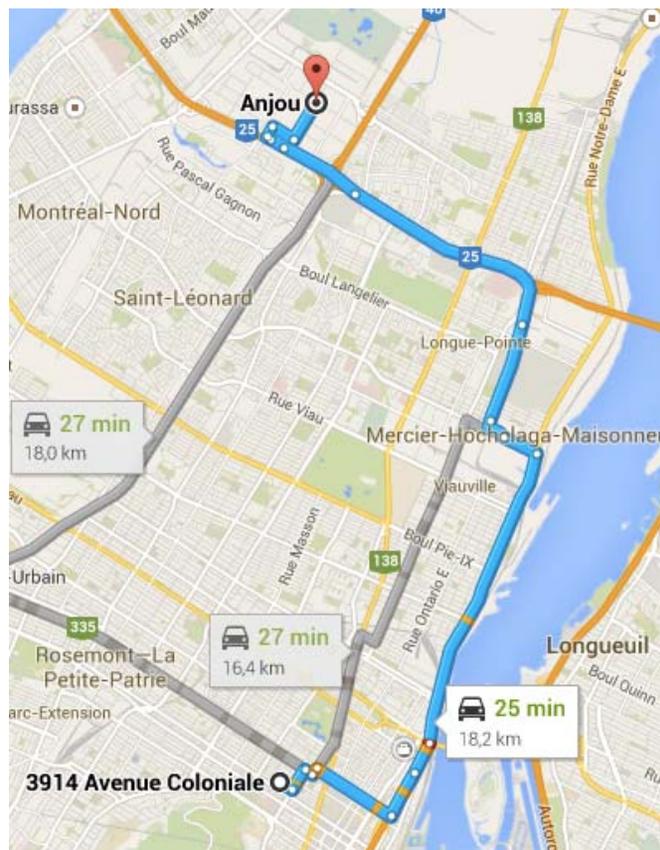


18 min.

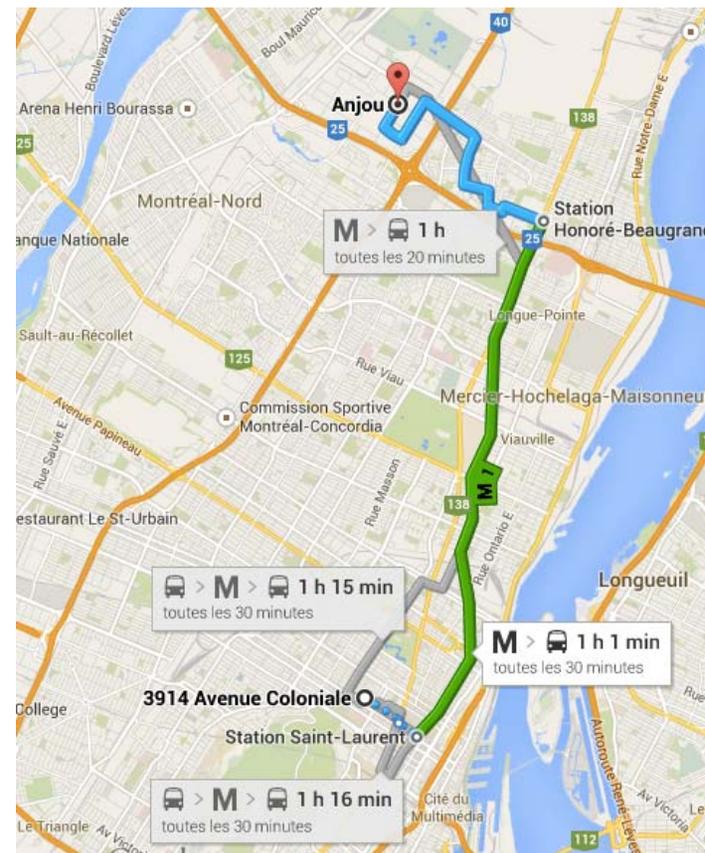


50 min.

# Retourner à Anjou un mardi soir

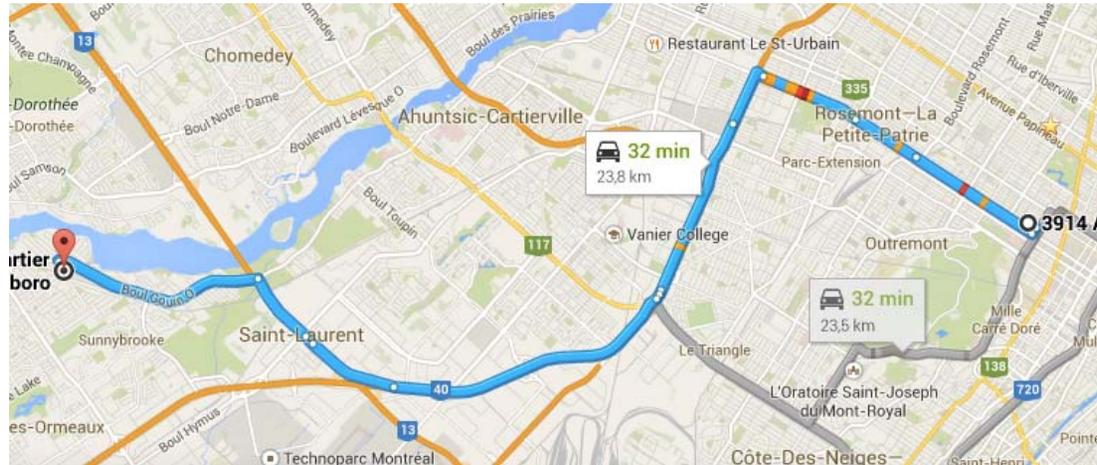


25 min.

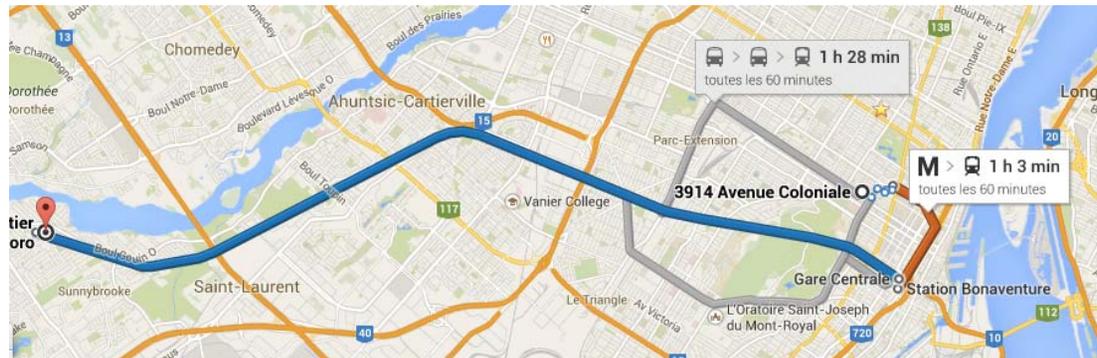


1 h à 1 h 15

# Retourner à Pierrefonds un mardi soir



32 min.



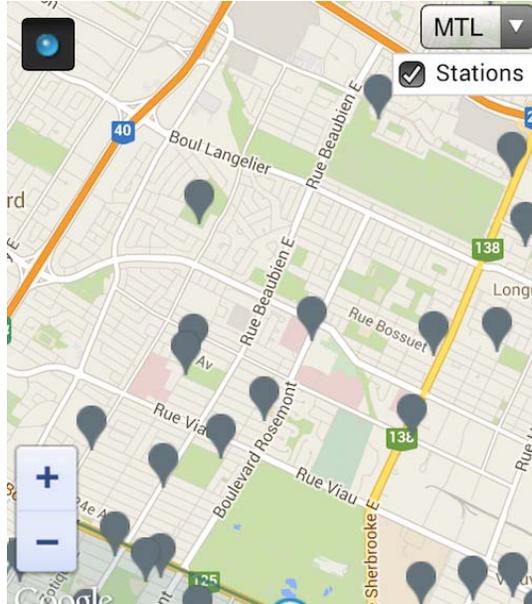
1 h – 1 h 28

# Constats

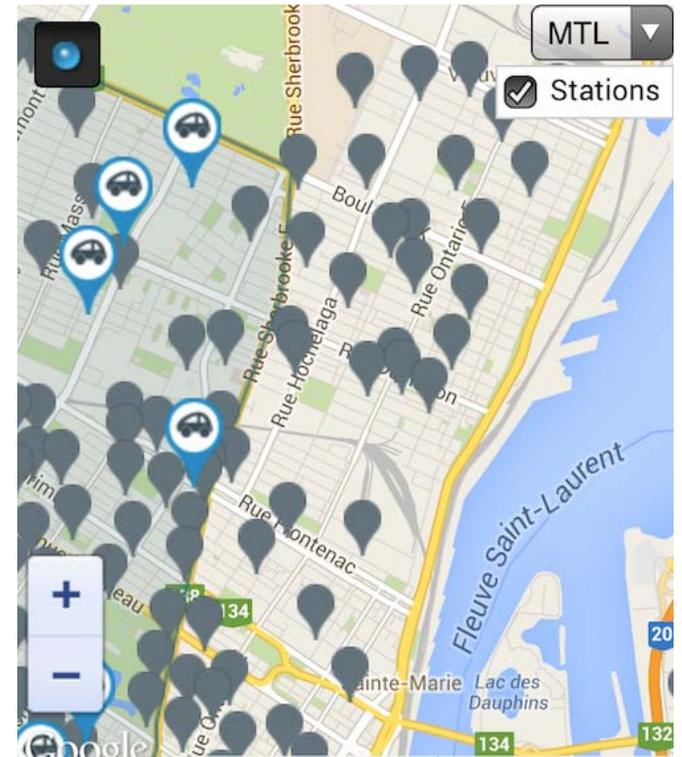
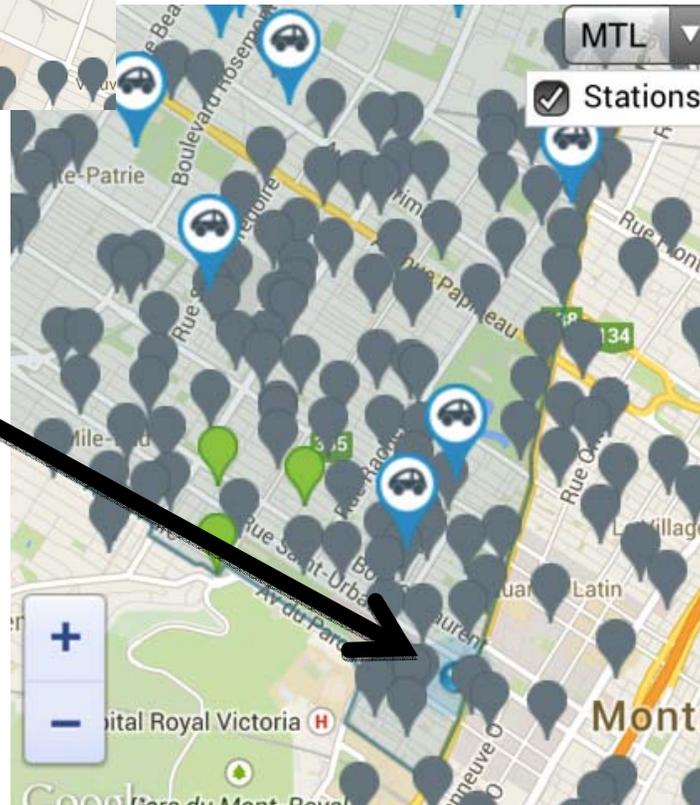
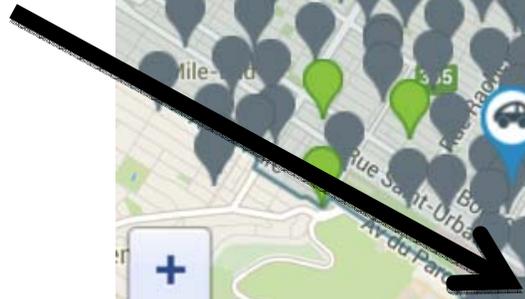
- L'autopartage avec réservation (LSR) n'est pas une panacée
  - Il y a actuellement une pénurie d'autopartage LSR le week-end. L'été, il faut souvent réserver sa voiture plusieurs jours à l'avance pour avoir accès à une auto à distance de marche de la maison.
  - Ce n'est pas tout le monde qui accepte la contrainte de réserver une voiture pour une période fixe. Un détour imprévu peut entraîner des sueurs froides.
  - À l'inverse, il peut être très frustrant de ne pas avoir accès à l'auto à l'heure prévue lorsque l'autre utilisateur est en retard.
  - Le développement de l'autopartage LSR semble ralenti par le manque de stationnement sur rue. Alors que le stationnement sur rue des LSI fonctionne 12 mois par année, la plupart des LSR doivent être relocalisée l'hiver. Aussi, comme certains automobilistes ne respectent pas toujours les zones dédiées à l'autopartage, il y a souvent des problèmes avec les places sur rue. En seulement 1 an, le LSI a permis de pratiquement doubler la flotte d'autopartage à Montréal!
  - L'autopartage LSR ne favorise par tellement les trajets multi-modes.

La demande excède l'offre de LSR à Montréal le week-end.

Portrait de dimanche dernier...

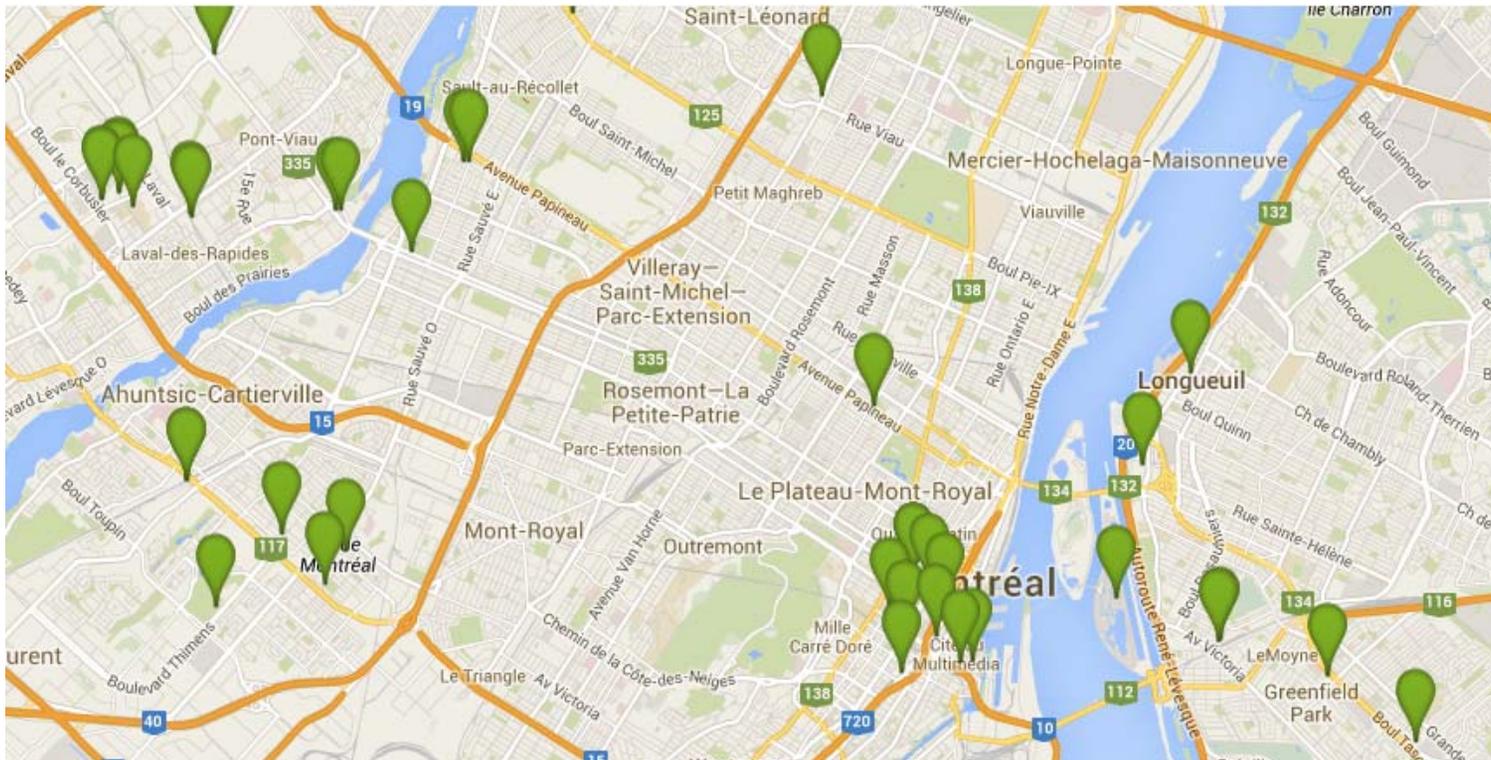


Je suis ici!



# Constats

- La ville a pris un énorme retard dans le déploiement des bornes de recharge
  - Même si les autos électriques roulent dans les rues de Montréal depuis plusieurs années maintenant, la ville en est toujours aux projets pilotes en ce qui concerne les bornes sur rue.
  - Les 80 bornes du Circuit électrique promis en 2013 se font toujours attendre.



# Constats

- Le VLS/LSI ne fait pas augmenter la motorisation
  - Même si les études ne sont pas encore nombreuses, il n’y a présentement aucun indice qui démontre que l’autopartage fait augmenter l’utilisation de l’auto.
  - Grâce à une étude récente à Berlin, on a même constaté que les VLS étaient très peu utilisés pendant les heures de pointe.
  - Compte-tenu que le % de motorisation est de 87% à Montréal, le risque de voir augmenter la circulation automobile est très faible.
- L’administration actuelle n’est clairement pas intéressée à réduire la place de l’automobile à Montréal ni le % de motorisation
  - Contre le péage sur le Pont Champlain.
  - En faveur de l’A19.
  - En faveur de l’ajout de stationnements au centre-ville.
  - Le budget de la STM a été réduit en 2014.
  - Le système Bixi pourrait disparaître.
  - La réforme du financement avantage les arrondissement peu densifiés (étalement urbain).
  - Peu de place à des solutions novatrices pour les utilisateurs dans les recommandations de l’industrie du taxi.

# Constats

- Posséder une auto ne coûte pas très cher
  - La plupart des résidents peuvent stationner leur auto sur rue gratuitement ou pour moins de 100\$ par an.
  - Comme les Montréalais utilisent peu leur auto, plusieurs optent pour une voiture usagée (moins de 10 000\$), donc souvent des autos très gourmandes en ville.
  - L'offre de stationnement au centre-ville est peu coûteuse: il est assez facile de trouver des stationnements pour moins de 10\$ le soir et les week-ends.
- Une auto immobile est très problématique
  - Les autos inutilisées accaparent des hectares de terrains privés et publics montréalais.
  - Cette mauvaise utilisation pousse le prix des terrains à la hausse, ce qui exerce une pression sur le prix des loyers. (voir le livre «My rent is too damn high»)
  - Empêche le verdissement, donc cause les îlots de chaleur.
  - Aggrave la congestion en bloquant des voies.
  - Complique énormément le déneigement en hiver, en plus de nécessiter le chargement de la neige.

# Constats

- Les VLS ne peuvent pas aggraver la congestion routière
  - En payant à l'utilisation, on utilise l'auto moins souvent, et sur de plus courtes distances.
  - Le VLS est un formidable outil de déplacements multi-modes.
  - Il est généralement avantageux d'utiliser le TC à l'heure de pointe (+ rapide et fréquent).
  - Qui veut payer 0,40\$ / minute pour rouler dans un bouchon?
  - Le VLS permet de se rabattre facilement sur un autre mode lorsqu'il y a congestion.
  - En ce sens, il est plus performant que l'autopartage LSR.
  - Le VLS incite à estimer le coût des trajets avec des applications mobiles qui tiennent compte de la congestion. Ainsi, l'application Ridescout ajuste automatiquement l'estimé de la course en fonction de la congestion. Elle affiche automatiquement les alternatives et permet de comparer le coût et les durée de toutes les options.

# Exemple d'application multi-mode

**Ride Results**  
Sorted by Arrival Time

Depart	Arrive	Est. Cost
<b>Taxi</b> Hailo	 16 minutes	● 23:01 ● <b>23:17</b> \$15.31
<b>Driving</b> Your own car	 15 mins	● 23:02 ● <b>23:18</b> \$2.15
<b>Driving</b> Communato	 1 minute 16 minutes	● 23:02 ● <b>23:18</b> Price Plans

RIDESCOUT

**Ride Results**  
Sorted by Arrival Time

Depart	Arrive	Est. Cost
<b>Driving</b> car2go	 6 minutes 15 minutes	● 23:08 ● <b>23:23</b> \$8.52
<b>Biking</b> Your own bike	 27 mins	● 23:02 ● <b>23:30</b> 130 cal
<b>Transit</b> Métro 2	 15 mins 15 mins 3 mins	● 23:03 ● <b>23:57</b> \$9.00

Station Mont-Royal

RIDESCOUT

# Recommandations

- **Conserver et étendre le système de vignettes universelles**
  - Le système de vignettes universelles fonctionne très bien.
  - Ce système est flexible, et évite de donner des droits acquis à des entreprises.
  - Il permet de moduler l'offre tout en louant l'espace public à un prix équitable.
  - Évitions de créer un monstre comme nous l'avons fait avec les permis de taxis qui valent maintenant un milliard!
- **Favoriser la compétition**
  - Favoriser une offre unique est un non sens en autopartage.
  - Le bénéfice de l'autopartage est justement de choisir le bon véhicule adapté à ses besoins pour chaque déplacement.
  - Il n'y a rien qui justifie la mise en place d'un monopole. En plus de Montréal, il y a plusieurs villes où plusieurs flottes de VLS cohabitent en harmonie.
  - La compétition favorise l'innovation.
  - Les applications mobiles facilitent grandement l'utilisation de différents opérateurs.
- **Planifier l'arrivée des prochaines formes d'autopartage (veille technologique)**
  - Afin d'éviter le fiasco actuel (+ de 2 ans de consultations pour autoriser le VLS!), prévoyons déjà l'arrivée des prochaines innovations en autopartage
    - Prêt entre personnes
    - VLS interrégional et inter-cités (BMW Drivenow, Car2Go Black)
    - Systèmes avec stationnement automatique
    - Google car?

# Recommandations

- Misons sur les téléphones mobiles plutôt que sur la carte Opus
  - Opus est une technologie qui a déjà des limites: elle ne permet pas de consulter le compte, ne peut pas être rechargé facilement et est peu évolutive.
  - L'avenir des transports, c'est dans l'utilisation d'appareils intelligents agrégateurs et transactionnels pour les déplacements.
  - Plusieurs fournisseurs de technologies connectées permettent d'utiliser une auto avec son téléphone (codes numérique, 3G, QR codes, NFC, ApplePay, etc) . Plusieurs entreprise de transport collectif travaillent présentement à implanter le paiement mobile. Où en est la STM dans ce dossier?
- Exigeons des standards de données ouvertes plutôt que des offres combinées
  - Plusieurs applications permettent déjà de bâtir des itinéraires multi-modes.
  - Misons sur les applications multimodales transactionnelles.
  - Laissons les entreprises faire leurs partenariats plutôt que d'ajouter des règles et des contraintes qui peuvent freiner l'innovation.
- Favoriser l'électrification des VLS sans désavantager ce mode
  - Si on ajoute des frais liés à l'électrification, ces frais doivent aussi être imposés aux autos privées.
  - La ville doit investir dans un réseau de bornes publiques et favoriser la cohabitation entre tous les utilisateurs.
  - Il ne faut pas contraindre les opérateurs à bâtir leur propre réseau.  
À LIRE: Utilisons les VLS pour déployer les bornes publiques à Montréal
- Création d'un fond de développement d'un réseau de bornes publiques
  - Fond créer à partir d'une partie des droits des super vignettes, d'une taxe carbone sur les vignettes résidentielles et des parcomètres.

# Références

- [www.twitter.com/autopartagemtl](http://www.twitter.com/autopartagemtl)
- <http://roulezelectrique.com/category/autopartage-2/>
- [http://consultationenergie.gouv.qc.ca/memoires/20131011\\_350\\_Autopartage\\_Mtl\\_M.pdf](http://consultationenergie.gouv.qc.ca/memoires/20131011_350_Autopartage_Mtl_M.pdf)