



Mémoire sur l'industrie du taxi

Présenté à la :

Commission permanente du conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les infrastructures et
Commission permanente du conseil municipal sur le
transport, la gestion des infrastructures et l'environnement

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Montréal, le 1^{er} décembre 2010

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard, CRE-Montréal

**Révision : Dominique Daigneault, Conseil central du
Montréal métropolitain CSN
Coralie Deny, CRE-Montréal
Kevin Bilodeau, CRE-Montréal**

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (QC)
H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
Courriel : info@cremtl.qc.ca

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de plus d'une centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air.

Introduction

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pris connaissance de la documentation déposée sur l'industrie du taxi à Montréal par la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement. Par la présente, nous tenons à vous exprimer nos commentaires et préoccupations sur le sujet. Premièrement, nous tenons à souligner notre accord avec la priorité que s'est donnée le Bureau du taxi de Montréal d'améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs du transport collectif que constitue le taxi. Par ailleurs, le CRE-Montréal est d'avis que cette amélioration de la qualité de service doit également prendre en considération le respect et la protection de la qualité de vie et de l'environnement des Montréalais. Conséquemment, les quelques 4 500 taxis circulant dans les rues de Montréal doivent prendre leur responsabilité afin de contribuer, de par leurs activités, à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto auquel s'est engagé la Ville de Montréal.

Dans ce contexte, trois cinq éléments ont retenu notre attention:

- Complémentarité avec les réseaux de transport collectif, de transport actif et l'autopartage;
- Électrification de la flotte de véhicules;
- Voies réservées et péage;
- Intégrer les systèmes de technologie de l'information
- Conduite écologique et inspection obligatoire des véhicules

1- Complémentarité avec les réseaux de transport collectif, de transport actif et d'autopartage

Le CRE-Montréal considère le taxi comme une composante essentielle de l'offre de transport collectif à Montréal.

L'industrie du taxi devrait subir des modifications imposantes au cours des prochaines années, liées entre autres, au développement important du transport collectif (Train de l'Est, navette ferroviaire, prolongement de métro, Réseau de tramways etc.), au développement du réseau de vélo en libre service, au développement du transport adapté et au vieillissement de la population.

L'industrie du taxi devrait travailler à améliorer son offre de services de façon à optimiser sa complémentarité avec les réseaux de transport collectif, de transport actif et d'autopartage. En ce sens développer davantage les créneaux les plus porteurs pour le taxi comme le transport adapté, le transport des personnes âgées, les programmes employeurs, les partenariats avec les entreprises d'autopartage, les cools taxis, les taxis collectifs, le taxi partage et l'intermodalité avec le vélo.

Nous avons vu, au cours des dernières années différentes initiatives pour favoriser le développement et l'intégration du taxi au cocktail transport: les centres de gestion des déplacements (CGD) qui offrent à leurs clients des forfaits incluant des coupons de taxi, l'entreprise Communauto offre à Québec un coupon de 5\$ à leurs membres afin qu'ils

utilisent le taxi, il est maintenant possible à Montréal d'acheter des billets de paiement prépayés valides pour toutes les compagnies et à New York une application sur les iPhone a été développée pour le partage de taxi <http://faresharenyc.com/>.

Recommandation 1 : Le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal devrait davantage cibler le transport adapté, le transport des personnes âgées, les programmes employeurs, les partenariats avec les entreprises d'autopartage, les cools taxis, les taxis collectifs, le taxi partage et l'intermodalité avec le vélo comme secteurs à développer plutôt que les déplacements sur de courtes distances dont une partie importante est dorénavant assurée par le BIXI et les déplacements entre les forts générateurs de déplacements comme entre l'aéroport Montréal- Trudeau et le centre-ville de Montréal qui devraient être desservis par du transport collectif comme l'autobus 747 ou la navette ferroviaire.

2- Électrification de la flotte de véhicules

Afin d'inciter les propriétaires de taxi à prendre le virage vert, Transports Québec prépare actuellement un programme d'aide financière pour leur permettre de se doter de véhicules hybrides. Ce plan d'action, qui relève de la Politique québécoise du transport collectif, entrera en vigueur au cours des prochains mois, et coûtera 25 millions sur cinq ans.

À Vancouver et à Victoria en Colombie-Britannique, le tiers des taxis sont déjà hybrides. Certaines voitures ont franchi les 350 000 kilomètres sans ennuis particuliers. Cela donne une bonne indication sur la fiabilité de la technologie hybride.

À New-York, 100 % des taxis seront hybrides d'ici 2012, c'est du moins le souhait du Maire de la ville, Michael Bloomberg. A l'heure actuelle, sur les quelques 13 000 taxis que comptent la ville, seuls 375 sont à propulsion hybride et le Ford Crown Victoria, taxi le plus répandu à New York consomme plus de 20 litres d'essence par 100 km. La consommation moyenne des automobiles canadiennes est à 10,9 litres d'essence par 100 km.

L'entreprise Volkswagen lancera ses premiers véhicules électriques de série pour les taxis en 2013. Le Milano Taxi, présenté à la foire d'Hanovre, arbore les couleurs noire et verte spécifiques des taxis milanais. Sous le capot, la voiture allemande est propulsée par un bloc de 85 kW, environ 115 chevaux, alimenté par des batteries lithium-ion placées sous le plancher. Volkswagen annonce une autonomie de 300 kilomètres, une vitesse de pointe de 120 km/h pour ce taxi de 1.500 kilos

Recommandation 2 : Le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal devrait favoriser la conversion des véhicules actuels en véhicules à faible consommation d'essence, en véhicules hybrides ou en véhicules électriques.

3- Voies réservées et péage

Le Plan de transport de Montréal propose dans son 6^e chantier de *Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi*.

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. En ce sens, Montréal entend, entre autres :

- demander au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes sur l'île et aux approches de l'île afin d'augmenter le taux d'occupation actuel de 1,27 personne/ véhicule en pointe du matin à destination de Montréal;
- évaluer, dès 2008, la possibilité de permettre le covoiturage dans certaines voies réservées du réseau municipal;
- d'implanter des stationnements pour le covoiturage, l'autopartage, les véhicules écoénergétiques et les microvoitures;
- appuyer les initiatives de l'industrie du taxi pour l'amélioration des services, notamment en ce qui a trait à l'adaptation des postes d'attente, à la formation des chauffeurs et à la complémentarité avec le vélo;
- favoriser l'utilisation de véhicules propres dans l'industrie du taxi, notamment en créant une catégorie « Éco-taxi ».

En ce qui a trait au covoiturage, le gouvernement du Québec a reconnu cette orientation du *Plan de transport* en jetant le premier jalon d'un futur réseau en annonçant l'aménagement d'une voie de circulation réservée aux véhicules occupés par deux personnes ou plus et aux taxis sur un tronçon de sept kilomètres dans le projet de réfection du complexe Turcot.

L'industrie du taxi devrait aussi travailler à l'obtention d'une tarification spéciale pour les taxis sur le premier pont à péage, le projet de prolongement de l'autoroute 25, et le projet de voie de contournement de Montréal, le parachèvement de l'autoroute 30, ainsi qu'au projet de péage régional proposé par la ville de Montréal.

Recommandation 3 : Le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal devrait faire des représentations pour exiger la création de voies réservées pour le covoiturage sur le réseau autoroutier montréalais et obtenir une tarification spéciale aux postes de péage implantés dans la région métropolitaine de Montréal afin de donner un avantage concurrentiel au taxi.

4- Intégrer les technologies de l'information

L'intégration des technologies de l'information pourrait favoriser le développement de l'industrie du taxi.

La localisation des postes d'attente de taxis devrait être disponible en ligne ainsi que le nombre de taxis en attente comme sur le site de BIXI <http://montreal.bixi.com/accueil>.

Les taxis devraient être munis de GPS afin d'aider les répartiteurs à déterminer les taxis les plus près d'une localisation et d'évaluer les temps de déplacements.

Les clients devraient aussi pouvoir payer par carte de crédit ou carte de débit à bord des véhicules.

Recommandation 4 : Le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal devrait favoriser l'intégration des technologies de l'information dans ses pratiques.

5- Conduite écologique et inspection obligatoire des véhicules

Le CRE-Montréal croit que l'industrie du taxi doit faire sa part pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ses émissions (GES) des principaux contaminants atmosphériques (PCA).

La conduite écologique est un ensemble de mesures pour réduire la consommation de carburant et réduire les émissions de GES et des PCA. Le CAA Québec propose de mieux planifier votre trajet, d'utiliser avec parcimonie le système de climatisation, d'utiliser le régulateur de vitesse, de vérifier périodiquement les pneus, d'assurer une mise au point périodique des véhicules et d'éliminer la marche au ralenti des véhicules.

La Société de transport de Montréal offre une formation en conduite écologique à ses conducteurs : http://www.mouvementcollectif.org/fr/gestes_verts/la-conduite-ecologique.

Mentionnons, que la ville de Montréal a développé, en décembre 2007, un Guide de sensibilisation aux règles de la conduite écologique et à l'importance d'éliminer la marche ralentie inutile des moteurs à l'intention des personnes appelées à conduire un véhicule moteur dans l'exercice de leurs fonctions.

L'adoption de l'ordonnance 2 du Règlement sur le transport par taxi déterminant les programmes écologiques auxquels doit satisfaire un véhicule utilisé par un propriétaire de taxi en services réguliers ou en services restreints est un bon premier pas.

Un véhicule bien entretenu émet moins de polluants atmosphériques, son utilisation coûte moins chère et son entretien est moins dispendieux.

Recommandation 5 : Le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal devrait offrir une formation et un Guide en conduite écologique aux conducteurs de taxi et rendre obligatoire l'inspection une fois par année de leurs véhicules.