

Consultation publique sur l'industrie du taxi à Montréal

Commentaire de Vélo Québec présenté à la
*Commission du conseil municipal sur le transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement
de la Ville de Montréal*



30 NOVEMBRE 2010

Table des matières

1 - Quelques mots sur Vélo Québec	3
2 - Les interventions de Vélo Québec en faveur du tandem VÉLO+TAXI	4
3 - Vélo et taxis, des alliés!	6
4 - Taxi, vélo et plan de transport	8
5 - Taxi, vélo et cohabitation	8
6 - En résumé.	9

1 — Quelques mots sur Vélo Québec

Vélo Québec est heureux de participer à la présente consultation sur l'industrie du taxi à Montréal. Implantée à Montréal depuis 43 ans (1967), l'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine montréalaise. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises. Que ce soit par le biais des événements et les voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable de la Ville de Montréal. Dans la foulée du Sommet de Montréal de 2002, ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire de Montréal. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes de l'élaboration d'un plan vélo. Rappelons que Montréal est au cœur de la Route verte, le plus important itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre également la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied dans la ville. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec ses alliés naturels que sont les piétons et les usagers du transport en commun. C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, le programme *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active. Actuellement, la Ville de Montréal (ville centre) et sept (7) villes liées (Westmount, Beaconsfield, Dollard-des-Ormeaux, Montréal-Est, Côte-Saint-Luc, Kirkland et Mont-Royal) se sont engagées dans la démarche Ville active.

Aussi, Vélo Québec travaille de près avec 1 800 employeurs sur l'Île de Montréal et quatre (4) Centres de gestion des déplacements dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

Nous pouvons compter sur la collaboration de la Ville de Montréal dans le cadre de la réalisation de *L'état du vélo au Québec*, une grande enquête à laquelle est associée la Ville pour une troisième édition (2000, 2005 et 2010). Enfin, soulignons la participation de la Ville de Montréal au comité d'experts de l'ouvrage *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (2010) dont nous avons fait mention plus haut.

2 — Les interventions de Vélo Québec en faveur du tandem VÉLO+TAXI

Notre intervention se situe dans la continuité des commentaires que nous avons déjà formulés au sujet de l'industrie et des initiatives de rapprochement que nous avons entreprises dans le but d'assurer une plus grande complémentarité entre le vélo, le transport collectif et le taxi.

Notre organisation s'intéresse au transport par taxi depuis la fin des années 1990. Nous avons alors publié un manifeste intitulé *Le cocktail transport* qui, sous la plume de M. Michel Labrecque, présentait différentes propositions pouvant favoriser une meilleure complémentarité entre le vélo et ses alliés naturels que sont les transports publics et le transport par taxi. En 1999, dans le cadre d'un plan d'action financé par le ministère de la Métropole (Réseau vélo métropolitain), nous avons publié un dossier technique intitulé *Complémentarité entre le vélo et les transports publics*, dans lequel nous réitérons le potentiel d'un meilleur lien entre le vélo et le taxi. En 1999, nous participions à la Commission parlementaire des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale et proposons un assouplissement à la réglementation existante de façon à faciliter la mise en place de services de transport des vélos.

Nous avons, à cette occasion, lancé l'idée de mettre à l'essai un service de supports à vélo sur les voitures taxis, ce qui a été fait avec le lancement de TAXI+VÉLO, en 2001. Idée originale de Vélo Québec, le service TAXI+VÉLO a été offert grâce à une collaboration avec le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine de transport et les entreprises de taxi Diamond, Union, Coop (Laval) et Coop de l'ouest métropolitain. L'intérêt pour le projet était lié au fait que toutes les compagnies de taxis reçoivent des demandes de transport de vélos et que sans équipement, elles arrivent difficilement à y répondre.

L'expérience qui s'était déroulée sur trois ans avait permis d'équiper 120 voitures à l'intérieur du territoire desservi par ces compagnies. Une campagne promotionnelle avait été déployée pour faire connaître le service.

L'expérience avait été concluante et appréciée autant des utilisateurs que des chauffeurs participants. Par contre, nous avons conclu que les difficultés rencontrées dans la mise en place de cette offre projet étaient probablement intrinsèques au fonctionnement même de l'industrie du taxi.

Par exemple, la demande aurait pu augmenter si le service avait été plus connu et plus fiable. Obtenir une voiture à l'heure de pointe quand il pleut prend déjà plus de temps que par beau temps; si l'on ajoute une demande particulière, comme un support à vélo, ou toutes autres demandes, les délais d'attente deviennent plus importants. De même, certaines parties de la région et certaines plages horaires étaient moins bien desservies. Nous constatons que ces faiblesses de l'industrie du taxi sont amplifiées quand un client demande un service particulier comme celui-là. Aussi, le nombre relativement faible de voitures équipées empêchait évidemment d'offrir une couverture de service complète. Enfin, un des freins à une plus grande participation de la part des chauffeurs découlait peut-être du fait que les supports subventionnés devaient être installés sur une attache-remorque non fournie. Autre frein : on ne pouvait garantir aux chauffeurs participants une priorité pour les appels de cyclistes.

Dans l'ensemble, on peut tout de même dire que TAXI+VÉLO fut une expérience positive, qui aurait mérité d'être déployée de façon systématique dans l'industrie du taxi, moyennant quelques modifications.

3 — Vélo et taxis, des alliés!

La mise en contexte de nos interventions étant faite, nous sommes ici pour une autre bonne raison. Pour réitérer que le vélo et le taxi sont ou devraient être considérés comme des modes complémentaires, faisant partie de ce qu'on appelle le *cocktail transport*. Nous ne croyons pas que la *chasse au BIXI*, qui a défrayé les manchettes cet été, soit une bonne avenue pour améliorer la qualité de la mobilité des personnes à Montréal ni une façon de proposer une alternative concurrentielle à l'automobile solo. Il ne faut pas craindre de dire que le service de vélo en libre-service BIXI est probablement une des innovations urbaines les plus intéressantes que Montréal ait connue ces dernières années. Les Montréalais l'ont adopté et n'hésiteraient pas à brandir le slogan *Touche pas à mon BIXI!* Les touristes en raffolent. Et partout en Amérique et en Europe, on parle de Montréal... et de BIXI! Au-delà du simple mode de transport, difficile de trouver un équivalent qui agit sur l'image de marque de Montréal et son rayonnement international de façon aussi marquée.

Nous croyons qu'il faut chercher ailleurs l'ennemi du taxi. La situation économique en est probablement un. Plusieurs observateurs soulèvent aussi la question du grand nombre de permis en circulation. Mais une chose est certaine : l'automobile individuelle, la motorisation incroyable des ménages ces dernières années, l'exode vers les couronnes nord et sud et le faible kilométrage de voies réservées sont vraisemblablement les vrais ennemis du taxi!

Devant la réalité souvent difficile de cette industrie, nous croyons que la construction d'alliances entre les transports collectifs, le taxi, l'autopartage et les transports actifs constitue une voie qu'il importe d'exploiter davantage. La qualité de l'offre, pour chacun de ces modes, est aussi une des clés. Lorsque nous prêchons pour notre cause, le vélo, nous faisons évidemment référence à la qualité des infrastructures, des pistes et du stationnement vélo. Mais nous favorisons aussi les mesures préférentielles en faveur des transports collectifs, du taxi et de l'autopartage. Par exemple, nous sommes évidemment partisans d'un usage éventuel de toute nouvelle voie réservée aux bus, aux taxis et aux vélos, à l'instar de pratiques qui se sont développées notamment à Paris et à Bruxelles ces dernières années. À notre avis, toutes les options qui rendent plus performant l'ensemble de ces modes contribueront à développer une offre concurrentielle à l'automobile solo.

Ces alliances sont pour nous naturelles et même essentielles pour assurer l'efficacité même du vélo. Le vélo est une magnifique invention. Vous ne serez évidemment pas surpris de nous l'entendre dire. Le vélo ne fait pas de bruit, ne consomme pas de pétrole, prend peu de place et a le mérite de brûler que des calories que nous avons en trop! Pour les courts déplacements en milieu urbain, le vélo est dur à battre! Par contre au-delà d'une distance de 7 ou 8 kilomètres ou d'un temps de déplacement supérieur à 30 minutes, le potentiel d'utilisateurs diminue.

Pour cette raison, si l'on désire tirer tout le potentiel que représente le vélo comme mode de transport, il faut obligatoirement le marier à d'autres modes. Cette combinaison peut signifier un changement de mode à un moment ou l'autre sur un trajet (utilisation du BIXI ou stationnement du vélo personnel en vélostation, puis transport collectif ou taxi) ou peut signifier transport du vélo personnel à bord d'un autre mode (métro, bus, taxi). Même si BIXI offre une flexibilité intéressante, il restera qu'à Montréal une grande majorité des déplacements des cyclistes est faite avec un vélo personnel. Dans ce contexte, un service de transport des vélos par les taxis peut à la longue générer des bénéfices pour tous :

Pour les cyclistes, le transport par taxi permet d'augmenter le rayon de déplacement par un service que le transport public n'offre pas. Il permet tout autant au touriste de se rendre à la gare ou à l'aéroport avec vélo et bagages, qu'au cycliste de tous les jours de revenir à la maison avec son vélo en cas de bris mécanique ou de temps moins clément.

Pour les gens de taxi, les cyclistes constituent une clientèle déjà acquise à certaines périodes de l'année, mais qu'il est possible de fidéliser davantage par l'offre d'un service sur mesure. En adoptant de nouveaux modes de fonctionnement encourageant la complémentarité avec le vélo, l'industrie du taxi peut alors se positionner encore mieux à l'égard de cette clientèle et dans l'industrie touristique.

4 — Taxi, vélo et plan de transport

Le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, publié en 2008, souligne le rôle du taxi dans l'offre en transport et fait valoir sa performance et sa flexibilité, mais aborde peu la question de la performance du service. À Montréal, compte tenu du faible kilométrage de voies réservées, le taxi est, comme le bus et la voiture individuelle, souvent aux prises avec les mêmes bouchons de circulation. Or, nous croyons qu'il serait important d'accélérer le déploiement des voies réservées prévues par la Société de transport de Montréal et le Plan de transport et d'aménager ces voies pour qu'elles puissent être accessibles aux bus, aux taxis et aux vélos.

La question des supports à vélo sur les taxis est abordée dans le Plan de transport. À travers les différentes observations colligées lors de la réalisation du projet TAXI+VELO, entre 2001 et 2003, nous constatons que la performance d'un tel service et l'intérêt qu'il pouvait susciter étaient liés à l'étendue de l'offre. À l'instar du système danois (Copenhague), nous appuyons l'idée énoncée dans le Plan de transport d'équiper toute la flotte de taxis de Montréal de supports à vélo. Cela permettrait qu'un tel service devienne efficace, connu et attrayant.

5 — Taxi, vélo et cohabitation

Nous considérons que notre participation à la présente consultation est une bonne occasion de faire part aux membres de cette commission de notre préoccupation à l'égard du partage de la rue entre le vélo et les autres modes de déplacement. Le taxi est de ceux-là. Nous ne disons pas que tous les cyclistes sont des saints! Mais il reste que piétons et cyclistes perdent souvent la partie lors d'une collision avec une auto, taxis inclus. Voilà pourquoi nous considérons important de rappeler sans cesse la vigilance dont doivent faire preuve les automobilistes (taxis inclus) à l'égard des piétons et cyclistes. Le Plan de transport (2008) prévoit la participation de la Ville dans des campagnes de sensibilisation des usagers de la rue à la cohabitation et au civisme. Nous proposerons très bientôt à la Ville et à un ensemble de partenaires une telle campagne que nous souhaitons déployer dès 2011.

6 — En résumé. . .

Le taxi dans une ville comme Montréal est une composante essentielle du *cocktail transport*. Pour atteindre un bon niveau d'efficacité et de performance, le taxi doit faire équipe avec ses alliés naturels que sont les transports collectifs et les transports actifs. Compte tenu de son fonctionnement même, nous avons souvent l'impression que l'industrie du taxi encaisse les mauvais coups (économie, motorisation, congestion, etc.) plus qu'elle n'innove. Nous souhaitons que la présente consultation amène un consensus pour que le taxi occupe honorablement sa place dans le cocktail transport.

Nous avons utilisé cette tribune afin de. . .

1. Rappeler à l'industrie du taxi, à cette Commission et à la Ville que le vélo, le taxi et les transports publics font partie du cocktail transport, et que nous avons tout intérêt à voir ces modes de transport comme complémentaires, pour limiter le nombre de véhicules qui circulent sur l'île de Montréal;
2. Réitérer notre appui au *Plan de transport* (2008) qui favorise la complémentarité entre le vélo et le taxi à travers un déploiement systématique de supports à vélo sur les voitures, comme c'est le cas à Copenhague, où cela est prescrit par la loi sur le taxi;
3. Demander à la Ville d'accélérer le déploiement des voies réservées et que celles-ci puissent accommoder bus, taxis et vélos;
4. Proposer à la Ville de Montréal et à l'industrie du taxi de prendre part à une vaste campagne de partage de la rue que Vélo Québec compte déployer en 2011.