



Jour de la Terre<sup>®</sup>  
QUÉBEC

/



**PROJETS SAINT-LAURENT**

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur

## **L'industrie du taxi à Montréal**

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

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

30 novembre 2010

**Coordination :**

Pierre Lussier

Vice-président directeur, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec

**Rédaction :**

Emilie Forget, M. Sc. Env.

Directrice des programmes, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec

Julie Lafortune, MBA

Directrice développement d'affaires, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec

Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec

460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 504

Montréal (Québec) H3B 1A7

Téléphone : (514) 728-0116

Télécopieur : (514) 728-1001

Courriel : [info@jourdelaterre.org](mailto:info@jourdelaterre.org)

Site Internet : [www.jourdelaterre.org](http://www.jourdelaterre.org)

# TABLE DES MATIÈRES

---

PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION.....	1
Mission.....	1
Interventions .....	1
CONTEXTE .....	3
Une industrie en stagnation .....	3
Un plan de transport a l'appui de l'industrie du taxi .....	3
PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS .....	5
ENJEU 1 : Une vision holistique des transports à Montréal et des incitatifs pour le transport en taxi .....	5
<i>Meilleure collaboration entre la Société de transport de Montréal et l'industrie du taxi.....</i>	6
<i>Augmenter le nombre de voies réservées au transport collectif sur les grandes artères de l'île de Montréal .....</i>	6
ENJEU 2 : Augmenter la clientèle de l'industrie grâce au service de taxi-partage .....	6
<i>Supporter les initiatives favorisant le taxi-partage.....</i>	7
<i>Offrir des privilèges aux utilisateurs du taxi-partage .....</i>	7
<i>Mettre en place un Fonds vert au profit du taxi-partage .....</i>	7
PROJET DE TAXI-PARTAGE DU JOUR DE LA TERRE.....	9
CONCLUSION .....	11



# PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

---

## ***Mission***

Fondé en 1991, avec l'appui du programme des Nations Unies pour l'environnement, Projets Saint-Laurent est un organisme de charité qui a pour mission d'accompagner les individus et les institutions dans leur volonté d'améliorer leurs comportements environnementaux et de diminuer leur empreinte écologique. En 1995, l'organisme se voyait octroyer l'organisation du Jour de la Terre (22 avril), le plus grand événement participatif en environnement au monde. À l'échelle internationale, c'est plus d'un milliard de personnes qui ont participé à la célébration du 40<sup>e</sup> anniversaire du Jour de la Terre en 2010. À travers le Québec, plus de 1000 activités ont été recensées alors qu'on célébrait le 15<sup>e</sup> anniversaire de l'événement dans la province.

## ***Interventions***

Depuis plusieurs années, Projet Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec travaille au développement et à la concrétisation de projets environnementaux d'envergure, qui sont novateurs et uniques, et qui favorisent le passage à l'action par des gestes concrets.

En 2007, 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec provenaient du secteur des transports (Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs). Ainsi, lorsqu'il est question de mobilité des personnes et de changements climatiques, les modes de transport durables jouent un rôle primordial dans la protection de l'environnement, notamment en contribuant à réduire substantiellement les émissions de GES. Nous sommes donc convaincus que le taxi peut jouer un rôle primordial dans la lutte aux GES et que de cette façon, il contribuera également à son propre développement économique.

De plus en plus, des efforts sont réalisés, tant au niveau institutionnel que municipal, pour améliorer la mobilité durable au sein de la métropole. Par contre, il demeure toujours aussi ardu de convaincre les individus de délaisser leur voiture au profit des modes alternatifs à l'automobile. C'est donc là que se trouve le réel défi !

Par conséquent, c'est dans cette optique que depuis près de deux ans, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec travaille à la mise en place d'un agrégateur des flux de transport au service de la mobilité durable. En effet, considérant que les transports collectifs constituent l'un des piliers de la mobilité durable, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec considère qu'il est primordial de bonifier l'offre relative aux modes de transport collectifs en territoire montréalais, de sorte que celle-ci soit davantage en mesure de répondre aux besoins des citoyens. Pour ce faire, l'organisme projette d'implanter un service de taxi-partage sur l'île de Montréal, un projet qui se retrouve au cœur même de cet agrégateur et qui permettra, selon nous, non seulement d'améliorer et de favoriser la mobilité durable des individus, mais également d'offrir une solution concrète afin d'assurer le développement de l'industrie du taxi à court, moyen et long terme.

**Depuis ses débuts, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec a toujours milité en faveur de la réduction des émissions de GES et a aligné ses actions en ce sens. C'est dans cet ordre logique qu'aujourd'hui, nous proposons un mémoire visant à encourager le taxi-partage au centre-ville de Montréal. Cette consultation est pour nous l'occasion de faire le point sur la situation du taxi à Montréal, mais surtout de faire part de nos intuitions, demandes et recommandations dans ce dossier.**

### ***Une industrie en stagnation***

Tel qu'en a fait mention le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal (BTR) dans sa planification stratégique 2011-2013, malgré la perception de santé financière que laisse présager l'industrie du taxi, « le discours dominant qui émerge de l'industrie [...] se plaint de la perte de revenus résultant de la baisse d'achalandage et de l'augmentation des coûts d'opération ». Avec l'arrivée de nouveaux services comme le système de vélos en libre-service BIXI et de l'autobus 747 qui dessert l'aéroport Montréal-Trudeau, on perçoit une stagnation dans la popularité de l'utilisation du taxi. Du moins, l'industrie n'arrive pas à se développer et à innover à travers l'évolution de l'offre en matière de transport durable à Montréal.

Afin de pallier, ne serait-ce que partiellement, à la « crise » de l'industrie du taxi, des enseignes publicitaires lumineuses sont apparues, au printemps dernier, sur certains taxis de la métropole, afin de générer une nouvelle source de revenus. Or, le Bureau du taxi et du remorquage signale qu'il aura fallu 10 ans pour en arriver là. Mais aujourd'hui, le temps presse ; l'industrie ne dispose plus d'un tel luxe de temps. Le système de vélos en libre-service BIXI et la navette aéroportuaire sont certainement établis pour de bon, et ils ne devraient pas être perçus comme des obstacles à l'industrie du taxi. Au contraire, il faut plutôt les considérer comme des occasions d'innover et d'instaurer une réelle cohésion entre les différents modes de transport sur l'île de Montréal. C'est le moment de renforcer la position du taxi au sein du Cocktail transport.

Selon nous, le seul vrai concurrent auquel doit faire face l'industrie du taxi demeure l'individu qui se déplace seul dans sa voiture. En effet, à l'inverse du discours généralisé par l'industrie, nous croyons que plus l'offre de service en matière de transports collectifs sera bonifiée, plus le taxi sera appelé à y jouer un rôle essentiel. Il lui suffit de prendre sa place.

### ***Un plan de transport à l'appui de l'industrie du taxi***

Le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal vise à réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par l'entremise d'investissements massifs dans les modes de transport collectifs et actifs, tels que le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche, ainsi que dans des usages mieux adaptés de l'automobile, tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi<sup>1</sup>.

Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal considère le taxi comme une composante essentielle de l'offre de transport collectif, puisqu'il constitue un autre moyen, au même titre que le covoiturage et l'autopartage, de faire un usage collectif de l'automobile. Ainsi, en plus de réduire la dépendance des individus à l'automobile privée, le taxi constitue un mode de transport performant et flexible. D'ores et déjà, le taxi

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal. 2010. *Plan de transport*. En ligne.  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=4577.7757563&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577.7757563&_dad=portal&_schema=PORTAL)

permet aux différentes sociétés de transport du Québec d'offrir, aux résidents de certains secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun, un mode de transport collectif, par le biais d'un service de taxi collectif. Au Québec, l'industrie du taxi effectue plus de 37 millions de courses par année<sup>2</sup>, dont 25 millions sont réalisés sur l'île de Montréal.

Si Montréal désire réellement augmenter le nombre et la part modale des déplacements en transport en commun, en vélo et à pied, il faut assurément déployer les moyens nécessaires pour encourager les déplacements en taxi, plutôt qu'en voiture solo, et conséquemment, favoriser les initiatives innovantes le mettant en valeur et en facilitant l'accès, et ce, particulièrement dans l'agglomération centre de l'île.

Comme il en a été question dans le Plan de transport de Montréal, l'intermodalité est un élément primordial en ce qui a trait au transport des personnes, et l'industrie du taxi y tient une place essentielle. Cette industrie joue en effet un rôle de premier plan dans la métropole, tant pour la position stratégique qu'elle occupe dans l'industrie touristique que pour son rôle central dans l'organisation des déplacements sur tout le territoire de l'île.

---

<sup>2</sup> Ville de Montréal. 2010. Plan de transport : Usages collectifs de l'automobile. En ligne.  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=4577,7769596&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,7769596&_dad=portal&_schema=PORTAL)

## PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

---

Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec tient d'abord à apporter son support à cette Commission, et à l'effort d'intégration du taxi dans la planification des déplacements montréalais. Nous souhaitons que cette Commission ne soit pas une fin en soi, mais plutôt qu'elle mène à une réelle révolution pour l'industrie du taxi, si importante à Montréal.

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, l'intermodalité et la multimodalité sont des éléments importants en ce qui a trait au transport des personnes. Or, l'industrie du taxi tient une place essentielle dans ces domaines, et son rôle pourrait, selon nous, devenir encore plus déterminant dans les années à venir. En effet, nous souhaitons et croyons fermement que le taxi devrait prendre une place beaucoup plus importante au sein du Cocktail transport. Il reste encore beaucoup à faire afin d'assurer un plus grand nombre de déplacements en taxi, en complément de ceux effectués en transport en commun, à vélo, ou à pied. Des initiatives innovantes et prometteuses doivent donc être mises sur pied afin de permettre à cette industrie de se développer à son plein potentiel. Toutefois, les enjeux auxquels est confrontée l'industrie du taxi sont multiples et il est essentiel d'en tenir compte afin de proposer des solutions à la fois pertinentes et prometteuses.

### ***ENJEU 1 : Une vision holistique des transports à Montréal et des incitatifs pour le transport en taxi***

Comme nous l'avons précédemment mentionné, la stagnation dans l'industrie du taxi semble avoir, en plus de la récession, aussi pour cause les nouvelles offres en transport alternatif que sont la navette aéroportuaire et le BIXI. Selon une étude de l'Université McGill, 8 % des déplacements en BIXI remplaceraient des déplacements en taxi. Par conséquent, dans un souci de collaboration entre les différents acteurs du transport durable à Montréal, il faudrait veiller à ce qu'une nouvelle offre en transport durable ne vienne pas faire concurrence à un autre joueur de l'industrie, mais plutôt, que les différentes offres de service aient pour objectif de se compléter.

#### **1.1 GESTION DU BUREAU DU TAXI ET DU REMORQUAGE**

Le Bureau du taxi et du remorquage, qui relève actuellement du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), assure la gestion des services de taxi sur toute l'île de Montréal. Cette situation nous semble un peu incongrue, puisqu'il n'est pas dans la mission du SPVM de planifier le développement de l'industrie du taxi.

Une première proposition, afin de répondre à l'enjeu précédemment exposé, serait de **ramener la gestion du Bureau du taxi et du remorquage sous un comité/une entité indépendant, avec un conseil d'administration représentatif de l'industrie du transport collectif à Montréal.** Ce type de comité devrait, entre autres, favoriser la complémentarité du taxi comme mode de transport durable.

Un des rôles du Bureau du taxi et du remorquage devrait également être de « verdir » l'industrie du taxi et de diminuer l'impact environnemental de cette dernière. Pour y arriver, le BTR devrait, notamment, avoir des objectifs d'augmentation de la densité par véhicule (c'est-à-dire accroître le nombre de personnes dans un même taxi), ce qui constituerait, selon nous, la façon la plus efficace de diminuer les émissions de GES de l'automobile à Montréal.

## **1.2 MEILLEURE COLLABORATION ENTRE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL ET L'INDUSTRIE DU TAXI**

La commission devrait également assurer une meilleure collaboration entre la Société de transport de Montréal (STM) et l'industrie du taxi. Déjà, la STM sous-traite 81 % de son transport des personnes handicapées à l'industrie du taxi, ce qui rapporte quelque 27,5 millions de dollars par an<sup>3</sup>. Par contre, d'autres mesures mises en place, comme la ligne 747 vers l'aéroport, quoiqu'essentielle, amènent une pression additionnelle sur l'industrie du taxi à un moment où cette dernière semble déjà vulnérable. **En ce sens, le prix de la navette fixé à 7 \$ n'est, selon nous, pas un juste prix. Nous croyons que la STM devrait réviser son prix après des consultations avec l'industrie et la Ville. Une proposition pourrait être de fixer le prix d'un ticket pour l'autobus 747 au même tarif que trois personnes partageant un taxi.** Ainsi, hausser le prix d'un passage en autobus à 12,50 \$ permettrait d'équilibrer la concurrence entre le taxi (en taxi-partage) et l'autobus.

## **1.3 AUGMENTER LE NOMBRE DE VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT COLLECTIF SUR LES GRANDES ARTÈRES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL**

Afin de permettre une circulation fluide et efficace à Montréal pour les usagers des transports collectifs, dont le taxi, il est primordial d'augmenter le nombre de voies réservées au transport collectif sur les grandes artères. Des voies réservées, ce sont des taxis qui se rendent plus rapidement à destination, et donc des clients satisfaits qui voudront répéter l'expérience ! En effet, si l'on désire instituer un véritable changement d'habitudes en ce qui a trait aux déplacements, cela implique nécessairement une fluidité et une rapidité inhérente à l'utilisation des transports collectifs. **C'est pourquoi nous recommandons d'augmenter la cadence de l'implantation des voies réservées sur le territoire de l'île de Montréal.**

### ***ENJEU 2 : Augmenter la clientèle de l'industrie grâce au service de taxi-partage***

Un autre enjeu soulevé dans le Plan de transport de Montréal est de favoriser l'innovation et la modernisation dans l'industrie du taxi. En ce sens, **nous croyons fermement qu'une piste de solution pour l'industrie du taxi est d'optimiser au maximum le service, en introduisant un service de covoiturage (taxi-partage).**

---

<sup>3</sup> Marchal, Mathias. 2010. « Les élus au chevet de l'industrie du taxi ». Journal *Metro*. 4 novembre. En ligne. <http://www.journalmetro.com/Info/article/682708--les-elus-au-chevet-de-l-industrie-du-taxi>

Déjà, dans plusieurs villes à travers le monde, différentes organisations offrent des services de taxi-partage, comme c'est le cas à New York, avec les plates-formes Web de Fare/Share NYC ([www.faresharenyc.com](http://www.faresharenyc.com)) et CabCorner ([www.cabcorner.com](http://www.cabcorner.com)) ou encore le projet mis en place par la NYC Taxi & Limousine Commission<sup>4</sup> qui permet à des New-Yorkais de certains secteurs de partager un trajet de taxi pour un montant fixe et prédéterminé par la Commission.

Ainsi, tandis que l'on connaît déjà le taxi collectif dans certains secteurs de l'île de Montréal, nous croyons que le déploiement d'un service de taxi-partage sur l'ensemble de l'île et prioritairement dans l'agglomération centre s'avérerait certainement une solution avantageuse et rentable, tant pour les usagers que pour les chauffeurs de taxi. Nous sommes convaincus qu'un tel service, qui s'inscrit tout à fait dans une perspective de promotion des modes de transports alternatifs à l'automobile, constituerait une initiative prometteuse pour relancer l'industrie du taxi à Montréal et lui permettre d'occuper la place qui lui revient dans la planification des déplacements sur l'île de Montréal.

## 2.1 SUPPORTER LES INITIATIVES FAVORISANT LE TAXI-PARTAGE

L'industrie du taxi, au Québec en général, et sur l'île de Montréal en particulier, est encadrée par une loi et des règlements qui permettent d'établir et d'encadrer les différentes conditions d'opération de l'industrie.

C'est donc dans cette optique que nous désirons que la Commission articule et soutienne le taxi-partage, et s'assure que de futures lois ne viendront pas à l'encontre d'initiative allant en ce sens. **Nous aimerions que la commission appuie formellement le taxi-partage en reconnaissant que le transport des personnes, s'ils ont un accord de covoiturage au préalable de leur déplacement, est souhaitable pour l'avenir du taxi.**

## 2.2 OFFRIR DES PRIVILÈGES AUX UTILISATEURS DU TAXI-PARTAGE

Afin de faciliter l'implantation du taxi-partage et d'en promouvoir l'utilisation, nous recommandons d'offrir des privilèges à ses utilisateurs. Pour ce faire, nous recommandons de **diviser la carte de Montréal en un nombre déterminé de zones, de telle sorte que des tarifs fixes puissent être établis en fonction des déplacements interzones, lorsque ceux-ci sont effectués en taxi-partage.**

## 2.3 METTRE EN PLACE UN FONDS VERT AU PROFIT DU TAXI-PARTAGE

**Afin d'assurer un investissement adéquat dans les initiatives environnementales innovantes relatives à l'industrie du taxi à Montréal, nous recommandons que la Ville de Montréal fasse une demande au gouvernement du Québec afin de créer un fonds qui aura pour objectif de soutenir les initiatives en ce sens.** Ce fonds serait alimenté à même la taxe sur l'essence de 0,01 \$/litre, laquelle est actuellement versée dans le Fonds Vert du gouvernement du Québec. Ainsi, si l'on redirigeait la partie

---

<sup>4</sup> Source : <http://manhattan.about.com/od/gettingaround/a/nycgrouptaxirides.htm>

de cette taxe qui est actuellement déboursée par les chauffeurs de taxi sur l'île de Montréal, nous estimons qu'un montant d'environ un million de dollars pourrait être réinvesti dans des initiatives de « verdissement de l'industrie », chaque année. En ce sens, l'un des premiers objectifs de ce fonds serait de supporter les initiatives relatives à la densification de la clientèle dans les taxis (augmentation du nombre de personnes par véhicule), laquelle nous apparaît être de loin le moyen le plus efficace de diminuer les émissions de GES relatives à l'automobile, à Montréal.

## PROJET DE TAXI-PARTAGE DU JOUR DE LA TERRE

---

Le respect des principes du développement durable est aujourd'hui au centre des préoccupations sociales, notamment en ce qui a trait au secteur des transports. On parle alors de **mobilité durable**. Pour être qualifié de durable, le transport des personnes et des marchandises se doit d'être à la fois sécuritaire, efficace et écologique. En 2007, 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec provenaient du secteur des transports (Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs). **Ainsi, lorsqu'il est question de mobilité des personnes et de changements climatiques, les modes de transport durables jouent un rôle primordial dans la protection de l'environnement, notamment en contribuant à réduire substantiellement les émissions de GES.**

C'est donc dans cette optique que Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec (PSL) considère créer une nouvelle entreprise d'économie sociale (organisme à but non lucratif), dont la mission sera de contribuer à la mobilité durable des individus dans les grands centres urbains canadiens (en commençant par la grande région métropolitaine de Montréal). Cet organisme veillera à la démocratisation de l'accès public à l'information relative aux transports collectifs montréalais et à la garantie que les informations personnelles partagées par les usagers demeurent confidentielles. Pour ce faire, la nouvelle entreprise procédera au déploiement progressif d'un projet en trois phases :

<p><b>PHASE 1 :</b> Mise en place d'un <b>service de taxi-partage statique</b>, lequel sera accessible par l'entremise d'un site Internet. Ce service permettra à deux usagers ou plus de partager leur trajet de taxi, afin de réduire leurs coûts de déplacement, mais également leur empreinte écologique, en jumelant leurs besoins de déplacement communs.</p>
---

**PHASE 2 :** Évolution d'un service de taxi-partage statique vers un service dynamique ; **intégration progressive d'autres données relatives à la mobilité durable**, telles que les horaires des transports en commun opérés par la Société de transport de Montréal (STM), une carte permettant de localiser les stations BIXI à proximité et les vélos disponibles à chacune d'entre elles, etc.

**PHASE 3 :** Création d'une **plate-forme multimodale intégrée qui permet de planifier et d'organiser ses déplacements en transport durable selon des critères de recherche** tels que la rapidité, la réduction des coûts et l'empreinte environnementale ; ajout de services complémentaires tels que le covoiturage dynamique en temps réel, l'achat de titres de transport de la STM en ligne, etc.



## CONCLUSION

---

Montréal est reconnue comme étant un chef de file dans le secteur du transport durable en Amérique du Nord. À titre d'exemple, en 2009, la Ville de Montréal remportait le Prix de réalisation en transports urbains durables, remis par l'Association des transports du Canada. Cependant, malgré son succès, les enjeux auxquels est actuellement confrontée la métropole dans le secteur des transports sont nombreux. En effet, le nombre de véhicules ne cesse d'augmenter et les infrastructures se font de plus en plus vieillissantes, si bien que de grands chantiers, tels que l'échangeur Turcot, seront mis en branle sous peu. Ainsi, Montréal ne peut s'asseoir sur ses bons coups ; elle doit plutôt profiter de son statut de ville avant-gardiste pour continuer d'innover et demeurer un chef de file dans le domaine de la mobilité durable. Et pour ce faire, la Ville doit, entre autres, mettre tous les moyens en œuvre pour favoriser un rôle accru du taxi afin d'augmenter l'efficacité de l'intermodalité sur le territoire de l'île. En effet, le taxi présente des avantages de flexibilité et de confort, que l'on ne retrouve pas dans l'offre actuelle des transports collectifs, et qui sont pourtant des facteurs essentiels pour certains usagers lorsqu'ils se déplacent sur l'île, et qui se doivent donc de faire partie intégrante de l'offre relative au Cocktail transport, telle qu'on la connaît actuellement.

Pour arriver à ses fins, la Ville de Montréal devrait établir une meilleure cohésion et une plus grande collaboration entre les différents acteurs de la mobilité durable sur le territoire. De plus, elle devrait veiller à ce que les initiatives en transport durable se complètent, plutôt qu'elles ne se fassent compétition. Dans un même ordre d'idées, nous croyons que l'établissement d'un juste prix pour chacun des modes de transport durables demeure un élément primordial pour assurer le développement économique de l'industrie.

L'industrie du taxi doit exploiter ses forces et prendre la place qui lui revient en termes de mobilité durable. **Selon nous, cela doit se faire par le déploiement du taxi-partage sur l'île de Montréal.** Nous sommes convaincus qu'un tel service constituerait une initiative prometteuse pour relancer l'industrie du taxi et lui permettre d'occuper la place qui lui revient au sein du Cocktail transport en sol montréalais.