
Consultation publique sur l'industrie du taxi à Montréal

30 novembre 2010

Association québécoise de lutte
contre la pollution
atmosphérique (AQLPA)

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

Présentation de l'AQLPA

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (AQLPA)

L'AQLPA est un organisme environnemental sans but lucratif incorporé suivant la partie III de la *Loi sur les compagnies*. Fondée en 1982, elle est l'un des plus anciens organismes environnementaux du Québec.

L'AQLPA a pour mission de contribuer à la protection de l'air et de l'atmosphère à la fois pour la santé des humains et des écosystèmes.

L'AQLPA souhaite favoriser et promouvoir des actions, des aménagements et des idées conformes au principe du développement durable. Elle vise notamment à regrouper les associations environnementales et para-environnementales afin de lutter contre les pollutions atmosphériques, leurs sources et leurs conséquences.

L'AQLPA a développé au Québec des approches innovatrices dans l'atteinte d'objectifs environnementaux par des instruments incitatifs, fondés sur le partenariat (Projet *Un air d'avenir* favorisant l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec). Elle est également intervenue sur plusieurs projets énergétiques devant divers forums pour renforcer les instruments réglementaires et de planification afin de favoriser une stratégie de gestion à long terme des choix énergétiques incluant le développement de sources d'énergie moins polluantes, la conservation et l'efficacité énergétique.

L'AQLPA a notamment réalisé des interventions relatives à l'*Accord Canada-États-Unis* sur la pollution transfrontalière et d'autres accords internationaux relatifs à la qualité de l'atmosphère. Elle participe régulièrement aux audiences de la *Régie de l'énergie*, du *BAPE* et à d'autres audiences environnementales ou parlementaires relatives à des projets énergétiques et environnementaux.

Elle est également membre du *Réseau action climat Canada*. Elle a fait partie de groupes de travail dans le cadre du *Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques* et a participé activement à la Conférence des Nations Unies sur le climat à Montréal en 2005, entre autres, en co-organisant le *Rendez-vous citoyen Kyoto*, un projet impliquant une vingtaine d'organisations environnementales du Québec et consistant en la réalisation d'une quinzaine d'activités de sensibilisation et d'éducation de la population sur les changements climatiques.

L'AQLPA a été récipiendaire de plusieurs prix prestigieux dans le domaine de l'environnement :

- Récipiendaire du « *Prix de la protection de l'environnement canadien 2002* », dans la catégorie AIR PUR.
- Lauréat 2006 - *Les Phénix de l'environnement du Québec*.
- Lauréat 2006 - *Industry ECO HERO - Planet in Focus*.
- Lauréat 2007 - *Le prix de communication - Fondation canadienne du rein, Succursale du Québec*.
- Lauréat 2008 - *Prix canadiens de l'environnement*.

BILAN DES RECOMMANDATIONS DE L'AQLPA

RECOMMANDATION NO. 1

L'AQLPA recommande que les véhicules taxi soient inspectés une fois par année pour leurs taux d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

RECOMMANDATION no. 2

L'AQLPA recommande que les chauffeurs de taxi reçoivent un cours de conduite écologique, que des aide-mémoires soient publiés dans *le Journal Taxi* et qu'un guide d'éco-conduite leur soit distribué.

RECOMMANDATION no. 3

L'AQLPA recommande qu'un ensemble de partenaires offrent aux propriétaires de taxis des incitatifs financiers à l'achat de véhicules éco-énergétiques.

RECOMMANDATION no. 4

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal multiplie le nombre de voies réservées aux transports en commun, surtout en provenance des zones éloignées vers les stations de métro.

RECOMMANDATION no. 5

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal crée un nouveau règlement municipal permettant la circulation des vélos-pousse à Montréal. Un règlement d'émission de permis à moindre coût pourrait parallèlement voir le jour, avec ou sans quota.

RECOMMANDATION no. 6

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal impose une limite à la valeur des permis de taxi afin de favoriser l'arrivée de nouveaux propriétaires et de diminuer les tarifs aux clients de façon à être plus attrayants et utilisés.

Développement durable

La Ville de Montréal ayant souscrit aux principes du développement durable par le biais de son Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, il va de soit que l'industrie du taxi devrait s'intégrer à cette démarche.

Les trois pôles du développement durable étant l'environnement, la société et l'économie, nous vous présentons nos observations et recommandations sous chacun de ces pôles.

DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'AQLPA se préoccupe principalement de la qualité de l'air. À Montréal, un des plus grands émetteurs de pollution est le secteur de l'automobile. Les véhicules routiers émettent des NO_x, COV, PM, CO, de l'O₃ au sol, du CH₄, N₂O, du CO₂, du SO₂, des PST et du Pb^{1,2,3}. Lorsqu'il y a absence de vent et présence de rayons UV, ces polluants atmosphériques interagissent et forment le smog. Le smog est très irritant pour les poumons. Il cause de nombreux problèmes de santé. Les coûts économiques pour la santé liés à la mauvaise qualité de l'air sont évalués entre 2⁴ à 9,5⁵ milliards \$ au Québec.

De plus, les véhicules routiers émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre, comme le CO₂, qui contribuent aux changements climatiques.

Nous croyons que l'industrie du taxi peut faire sa part pour diminuer son empreinte atmosphérique grâce à quelques initiatives.

¹ Pollution atmosphérique, site de la Journée de l'air pur, 2010; <http://www.journeedelairpur.com/html/pollutionatmospheque.php>.

² *Émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules privés au Canada*, 1990 à 2007, par Berouk Terefe, Ministre de l'Industrie, mai 2010. No 16-001-M au catalogue, no 12, ISSN 1917-9707, ISBN 978-1-100-93803-5. <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-001-m/16-001-m2010012-fra.pdf>

³ Source : Ville de Montréal, Tendances des polluants depuis 1975. Mis à jour pour 2009. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4537.7191193&_dad=portal&_schema=PORTAL.

⁴ No Breathing Room. National Illness Costs of Air Pollution. Association médicale canadienne. Août 2008. http://www.cma.ca/multimedia/CMA/Content/Images/Inside_cma/Office_Public_Health/ICAP/CMA_ICAP_sum_e.pdf

⁵ Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/817_ImpactsSanitairesPollutionAtmos.pdf

Respect des objectifs de Kyoto et +

Afin de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), le Québec s'est donné comme objectif une réduction de 20 % ses GES d'ici 2020 par rapport aux taux de 1990. Quant à la Ville de Montréal, elle souhaite réduire ses émissions de 30% par rapport aux taux de 1990, soit une cible encore plus ambitieuse⁶.

L'AQLPA est satisfaite de l'entrée en vigueur du Règlement sur le transport par taxi (RCG10-009, article 185), *Ordonnance (no.2) déterminant les programmes écologiques auxquels doit satisfaire un véhicule utilisé par un propriétaire de taxi en services réguliers ou en services restreints*⁷. Cette initiative permettra le maintien d'un niveau restreint d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre de la part de l'industrie du taxi.



Nous proposons tout de même quelques mesures supplémentaires qui aideront les propriétaires de taxis à réduire davantage leur production de GES et d'émissions nuisibles à la santé :

Inspection et entretien des véhicules

L'AQLPA mène depuis de nombreuses années des projets-pilotes sur l'inspection et l'entretien des véhicules. Nos résultats démontrent que des véhicules bien entretenus émettent moins de polluants atmosphériques. De plus, à long terme, les automobiles les mieux entretenues sont celles qui coûtent le moins cher à faire rouler et nécessitent le moins de réparations coûteuses. Les inspections servent à mieux cibler les problèmes et à mieux investir lors de l'entretien.



RECOMMANDATION NO. 1

L'AQLPA recommande que les véhicules **usagés** taxi soient inspectés une fois par année pour leurs taux d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

⁶ Plan de développement durable 2010-2015 de la collectivité montréalaise, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,70777573&_dad=portal&_schema=PORTAL
⁷ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/taxi_fr/media/documents/ord_2.pdf

Conduite écologique (cours, guide et aide-mémoire)

Il est reconnu que certaines habitudes de conduite, tel le gonflement adéquat des pneus, la limite de 90 km/h sur les autoroutes, l'accélération graduelle, l'arrêt des moteurs aux points d'arrêt, etc., réduisent la consommation de carburant et incidemment la production de gaz à effet de serre. Des cours, des aide-mémoires ou un guide pourrait être offerts aux chauffeurs afin qu'ils deviennent des acteurs de changement, tout en économisant en frais d'essence et d'entretien. À cet effet, l'AQLPA peut fournir un guide ou des aide-mémoires.

RECOMMANDATION no.2

L'AQLPA recommande que les chauffeurs de taxi reçoivent un cours de conduite écologique, que des aide-mémoires soient publiés dans *le Journal Taxi* et qu'un guide d'éco-conduite leur soit distribué.

Incitatifs à l'achat de véhicules éco-énergétiques ou hybrides

En plus du *Programme d'aide gouvernementale et de crédits d'impôt*, **d'autres** partenaires tels que la Ville de Montréal, le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP), **la STM** et les concessionnaires automobiles, pourraient offrir aux propriétaires de taxis des incitatifs à l'achat de véhicules à faible consommation énergétique, ou éventuellement à l'achat d'hybrides branchables accompagnées de bornes de recharges aux stations de taxis. Les concessionnaires ayant de nouveaux modèles à mettre en marché pourraient se servir des flottes de taxis pour faire la promotion de leurs nouveaux véhicules éco-énergétiques. **Également, du financement pour la conversion de véhicules à moteur à combustion en véhicules électriques pourrait donner naissance à un projet-pilote dans l'industrie du taxi. Étant donné que les chauffeurs doivent diminuer leurs dépenses, transformer leurs véhicules en véhicules électriques pourrait leur permettre de retrouver une certaine rentabilité.**

D'autres types de liens pourraient se tisser avec les partenaires. Par exemple entre la STM et les taxis. Si les chauffeurs de taxi pouvaient mettre des points « KiloMétro » (style Air Miles) sur la carte Opus des usagers du transport en commun, au bout de x nombre de points, l'utilisateur pourrait avoir droit à une carte mensuelle de la STM gratuitement. Ce qui inciterait les usagers à prendre le métro plus souvent.

RECOMMANDATION no.3

L'AQLPA recommande qu'un ensemble de partenaires offrent aux propriétaires de taxis des incitatifs financiers à l'achat de véhicules éco-énergétiques, **et pour ce faire, que la ville permette, dans son règlement, des véhicules de dimension restreinte pour les taxis hybrides ou électriques. L'AQLPA recommande également que des partenaires s'associent à l'industrie du taxi pour faciliter leur intégration dans le cocktail transport.**

Multiplier le nombre de voies réservées

Un certain nombre de voies réservées aux transports en commun, dont les taxis, existent à Montréal. Dans le but de rendre le transport en taxi plus efficace, compétitif et attrayant pour les clients, l'AQLPA croit qu'il devrait y avoir davantage de voies réservées. Ces voies pourraient par exemple servir de liens entre les zones non-desservies par le métro, et les stations de métro. Ces voies réservées accueilleraient également les autobus, le co-voiturage, le transport adapté et même les cyclistes.



RECOMMANDATION no.4

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal multiplie le nombre de voies réservées aux transports en commun, surtout en provenance des zones éloignées vers les stations de métro.

Autorisation des vélos-pousse à Montréal

La Ville souhaite encourager l'utilisation de véhicules écoénergétiques. Les vélos-pousse (pedicabs-rickshaws en anglais) sont des taxis à carburant humain zéro pollution qui se déplacent sur de plus courtes distances que les taxis motorisés. Ce moyen de transport est de plus en plus en vogue dans les grandes villes du monde : **Australie** (Sydney, Perth, Darwin), **Autriche** (Vienne), **Barbade** (Bridgetown), **Canada** (Prince



Rupert BC, Channel Islands, Jersey) **Danemark** (Copenhague), **Angleterre** (Londre), **Estonie** (Talinn), **France** (Ales, Paris, Lille, Rousillon, Toulouse), **Gambie** (Banjul), **Allemagne** (Berlin, Munich, Hamburg), **Lithuanie** (Vilnius, Panevezys), **Maroc** (Rabat), **Hollande** (Amsterdam, Den Haag, Zwolle), **Norvège** (Oslo, Stavanger), **Panama** (Colon), **Portugal** (Entroncamento), **Écosse** (Aberdeen, Edinburgh, Glasgow, Oban), **Espagne** (Benidorm, Ibiza), **Suisse** (Geneva), **Émirats Arabes Unis** (Dubai), **États-Unis** (New York, Washington DC, Denver CO, Moodus CT, Austin, TX),

Avec nos ambitions de réduire notre production de gaz à effet de serre et dans le but de diversifier nos offres de transports, le Ville de Montréal devrait adopter un nouveau règlement permettant la circulation de vélos-poussettes, soit dans un périmètre restreint ou non, sur certaines artères ou non. Des permis à moindre coût pourraient être émis, avec ou sans quota. Des stationnements ou des zones en bord de rues pourraient être identifiés au sol. Ces véhicules pourraient emprunter certaines pistes cyclables identifiées (les plus larges) ou les rues secondaires.

La hausse des coûts du pétrole et du gaz, ainsi que les pénuries anticipées de carburants et la hausse des niveaux de pollution atmosphérique devraient inciter la Ville de Montréal à faire comme d'autres métropoles du monde et permettre l'ouverture de ce nouveau service. Une étude serait utile pour connaître les façons de faire des autres pays.

La Ville pourrait par le fait même financer la fabrication des ces engins ici même à Montréal, par une entreprise d'économie sociale comme SOS Vélo par exemple. La Ville pourrait également encourager le démarrage d'une coopérative de vélos-poussette. Le volet social de ce nouveau développement serait dès lors socialement durable.

Afin de ne pas nuire à l'industrie du taxi motorisé, les tarifs pourraient être calculés et imposés par la Ville de façon à être comparables à ceux des taxis motorisés. De plus, certains jeunes chauffeurs pourraient être intéressés à pédaler plutôt qu'à conduire des véhicules.



Taxis et vélos-poussette se côtoient à New York

RECOMMANDATION no.5

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal crée un nouveau règlement municipal permettant la circulation des vélos-pousse à Montréal. Un règlement d'émission de permis à moindre coût pourrait parallèlement voir le jour, avec ou sans quota.

DURABILITÉ SOCIALE et ÉCONOMIQUE

Coûts des permis de taxi

Les chauffeurs de taxis souhaitent augmenter leurs revenus afin d'être au moins rentables. Nous croyons qu'il faille également diminuer les dépenses pour atteindre cette rentabilité. Puisque les coûts du pétrole, des voitures, des assurances, et le coût de la vie continueront de grimper, le seul paramètre sur lequel nous pouvons agir est la valeur du permis. Nous croyons que les coûts prohibitifs des permis de taxis empêchent les nouveaux entrepreneurs de faire leur place dans ce secteur. L'existence de quotas de permis devrait être accompagnée d'une limite explicite de la valeur monétaire de ces permis. **Sans savoir s'il faille diminuer ou non leur valeur, il faut du moins stopper l'escalade des prix en les gelant aux montants actuels.**

Économiquement parlant, la valeur élevée des permis empêche la diminution des tarifs aux clients, ce qui diminue l'attrait des taxis auprès des usagers. **De plus, les coûts actuels des permis tuent la présence d'artisans-chauffeurs sur le marché.** En réduisant le coût des permis de taxis, artificiellement gonflés depuis quelques années, l'industrie restera viable et plus attrayante pour les clients.

RECOMMANDATION no. 6

L'AQLPA recommande que la Ville de Montréal impose une limite à la valeur des permis de taxi afin **que les propriétaires puissent amortir les autres augmentations de coûts (pétrole, voitures, assurances, etc.) et de mieux vivre de leur métier. Afin aussi** de favoriser l'arrivée de nouveaux propriétaires-**artisans** et de diminuer les tarifs aux clients de façon à être plus attrayants et utilisés.

Qualité de l'air = coûts de santé moindres et meilleure qualité de vie

D'un point de vue social, l'amélioration de la qualité de l'air apporte un bien-être physique et psychologique, lesquels renforcent les liens d'appartenance à un milieu.

De plus, il en coûte entre 2⁸ et 9.5⁹ milliards \$ au Québec à chaque année pour les soins de santé liés à la mauvaise qualité de l'air. La majeure partie de ces dépenses est concentrée dans la métropole où près de 1500 décès prématurés par année sont liés à la mauvaise qualité de l'air¹⁰.

L'amélioration de la qualité de l'air, prise en mains par tous les acteurs du transport routier, dont l'industrie du taxi, contribuera à garder la population montréalaise à Montréal.

Attrait des vélos-pousse pour les touristes, gens d'affaire et citoyens

Pour ce qui est du déploiement des vélos-pousse, ceux-ci attireraient des touristes près des zones récréo-touristiques, comme autour du pôle du Stade Olympique, mais seraient également utiles aux fonctionnaires et gens d'affaire ayant besoin d'effectuer de courts déplacements au centre-ville. Autour des marchés publics, les vélos-pousse peuvent rendre service aux résidents du quartier en permettant le transport d'une certaine quantité de sacs, sur un circuit local. Il en va de même pour le transport de certains élèves à l'école, à l'intérieur d'un quartier.

⁸ No Breathing Room. National Illness Costs of Air Pollution. Association médicale canadienne. Août 2008.
http://www.cma.ca/multimedia/CMA/Content/Images/Inside_cma/Office_Public_Health/ICAP/CMA_ICAP_sum_e.pdf

⁹ Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT)
http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/817_ImpactsSanitairesPollutionAtmos.pdf

¹⁰ *Un transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006;
<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapportannuel2006.pdf>

REMERCIEMENTS

Bien que notre mémoire soit modeste, il se veut un rappel que toutes les sphères d'activité ont leur part à faire pour la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

L'industrie du taxi de Montréal a un rôle important à jouer pour la réduction des émissions polluantes, de pratiques de conduite exemplaires, mais également à titre de promoteur de véhicules écoénergétiques.

Au plaisir de contribuer aux pratiques « vertes » de l'industrie du taxi.

Brigitte Blais à la recherche et rédaction, pour l'AQLPA
484, route 277,
Saint-Léon-de-Standon (Québec), G0R 4L0
(418) 642-1310

Site Web : www.AQLPA.com

Révision : André Bélisle, président et Sophie-Anne Legendre, coordonatrice aux communications