

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.5 LE TRANSPORT PAR TAXI ET PAR LIMOUSINE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Claude Rodrigue

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
13.5.1 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE.....	1
13.5.2 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX	3
13.5.2.1 Ministère des Transports.....	3
13.5.2.2 Commission des transports du Québec	3
13.5.2.3 Société de l'assurance automobile du Québec.....	3
13.5.3 RÔLE DES PARTENAIRES.....	3
13.5.3.1 Propriétaires de taxi	3
13.5.3.2 Ligues de Taxi	4
13.5.3.3 Chauffeurs de taxi	4
13.5.3.4 Associations de service.....	4
13.5.3.5 Association québécoise des intervenants du taxi.....	4
13.5.3.6 Propriétaires de limousine.....	4
13.5.4 FINANCEMENT	5
13.5.5 LA SITUATION DU TAXI DANS LA RÉGION CÔTE-NORD.....	6
13.5.5.1 L'offre de service	6
13.5.5.2 Les facteurs qui déterminent la demande	8
13.5.6 ENJEUX ET PERSPECTIVES.....	9
13.5.6.1 Enjeux	9
13.5.6.2 Perspectives.....	10
CONCLUSION	11

13.5 TRANSPORT PAR TAXI ET PAR LIMOUSINE

INTRODUCTION

Le transport par taxi constitue une activité économique importante au Québec. Les possibilités de service sont multiples, en plus du service régulier de transport exclusif et le transport à contrat à prix fixe (transport collectif), le taxi peut faire du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison de colis et même du transport touristique.

Le taxi est une des ressources en transport terrestre des personnes les plus présentes sur le territoire de la Côte-Nord. Il supplée en plusieurs endroits dont la Basse-Côte-Nord à l'absence de tout autre service de transport collectif et peut tout aussi bien prendre la relève d'un transport collectif existant en dehors de ses heures d'exploitation.

Ce chapitre dresse le cadre institutionnel, législatif et réglementaire qui régit les services de taxi, le rôle des intervenants et des partenaires. Il aborde la question du financement puis celle de l'offre et de la demande et se termine avec les enjeux et les perspectives.

13.5.1 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le transport par taxi couvre l'ensemble du territoire québécois et est géré par la *Loi sur le transport par taxi* (LRQ, chapitre T-11.1.). Cette loi couvre l'ensemble du transport rémunéré des personnes par automobile, dont le transport par limousine. Elle détermine les responsabilités des diverses autorités qui interviennent dans le domaine du transport par taxi.

Le *Règlement sur le transport par taxi* (T-11.1.). complète la loi en précisant diverses dispositions touchant les titulaires de permis de taxi, les types de véhicule, les règles d'éthique, etc.

Par ailleurs, la loi prévoit également la possibilité pour les autorités régionales et locales d'adopter des règlements concernant la qualité de l'offre de service et la qualification des chauffeurs.

Selon la *Loi sur le transport par taxi*, pour effectuer un service de transport rémunéré par automobile, il importe d'être titulaire d'un permis de taxi. Habituellement, le permis est lié à un véhicule automobile et à un territoire spécifique. Le territoire de desserte peut être formé d'une ou plusieurs municipalités, ces dernières doivent faire partie de la même communauté urbaine ou MRC. Il existe deux types de territoires, les agglomérations de taxi situées le plus souvent en milieu urbain, il en existe actuellement 57, et les régions en milieu rural, qui sont au nombre de 314. Une agglomération est formée par règlement du gouvernement (Annexe A du *Règlement sur le transport par taxi*) et une région, par décision de la CTQ ; soit motu proprio ou suite à une demande des titulaires de permis.

Le permis de chauffeur de taxi quant à lui couvre tout le territoire d'une MRC ou communauté urbaine.

Un permis de taxi autorise son exploitant à effectuer toute course originant de son territoire, agglomération ou région quelle que soit la destination. Il peut également effectuer une course originant de l'extérieur de son territoire, à la condition que la destination finale se trouve dans son territoire. Cette course doit, de plus, être effectuée suite à un appel radiophonique ou téléphonique ou dans le cadre d'un contrat écrit (maraudage interdit).

Une municipalité pour laquelle aucun permis de taxi n'a été délivré constitue un « no mans land », tout titulaire de permis de taxi du Québec est autorisé à y offrir du service.

Le titulaire d'un permis de taxi doit remplir plusieurs exigences, comme ne pas avoir de dossier criminel lié au transport des personnes au cours des cinq dernières années. Le permis doit être attaché à un véhicule automobile et un titulaire ne peut posséder plus de 20 permis.

Il faut également un permis de chauffeur, qui correspond au territoire d'une municipalité régionale de comté ou d'une communauté urbaine. Pour détenir un permis de chauffeur, il importe de posséder, entre autres, une bonne connaissance du territoire à desservir et de suivre un cours de formation dans certains cas.

Par ailleurs, les titulaires de permis de limousine grand luxe sont autorisés à effectuer du transport sur l'ensemble du territoire québécois et les détenteurs de permis de limousine, soit sur le territoire de leur agglomération ou région, soit sur le territoire de la MRC ou de la communauté, selon la décision de la CTQ.

Le transport par taxi peut être privé, c'est-à-dire lorsque l'offre de service est exclusive à un seul client durant toute la durée de la course. Il peut être également collectif, c'est-à-dire lorsque l'offre de service comprend le partage de la course entre plusieurs clients.

Un transport collectif par taxi peut être offert s'il :

- est organisé par un organisme public de transport en commun, une municipalité, un regroupement de municipalités, une régie intermunicipale ou un conseil intermunicipal de transport qui autorise, par contrat, des titulaires de permis de taxi opérant dans son territoire à offrir en son nom ce type de transport ;
- est autorisé par un règlement du gouvernement ; ou
- est autorisé par un règlement d'une autorité régionale qui exerce certains pouvoirs prévus dans la *Loi sur le transport par taxi*.

La *Loi sur le transport par taxi* prévoit, depuis 1983, la possibilité de transférer aux autorités régionales (MRC et communautés) certains pouvoirs en matière de taxi. À ce jour, seule la CUM s'est prévaluée de cette possibilité. Les principales matières sur lesquelles portent ces pouvoirs sont :

- l'établissement des règles d'opération,
- l'émission des permis de chauffeur de taxi,
- la réglementation des associations de service,
- le contrôle et la surveillance des taxis et des limousines.

13.5.2 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

Les responsabilités en matière de transport par taxi sont partagées entre le MTQ, la CTQ et la SAAQ.

13.5.2.1 Ministère des Transports

Par l'intermédiaire du ministre des Transports, le Ministère voit à l'application des lois et des règlements relatifs au transport par taxi. Le Ministère a également la responsabilité générale de l'élaboration des politiques en matière de transport des personnes, dont le transport par taxi. Par ailleurs, il est responsable de la loi et du règlement, il détermine les modalités de l'offre de service par les prescriptions du règlement et réalise les études et les évaluations nécessaires au maintien à jour de l'expertise et des textes juridiques.

13.5.2.2 Commission des transports du Québec

La CTQ a strictement un rôle de régulation économique du secteur taxi. Elle exerce donc un contrôle des permis : la délivrance des permis, le renouvellement, le transfert, la suspension et la révocation. La Commission détermine également la tarification, le contrôle des taximètres, elle voit à la création de nouveaux territoires qui ne sont pas prévus au règlement. Enfin, elle reconnaît les ligues de propriétaires de taxi pour chacune des agglomérations de taxi.

13.5.2.3 Société de l'assurance automobile du Québec

La SAAQ a la responsabilité du respect du Code de la sécurité routière. Elle contrôle l'immatriculation des véhicules ainsi que toutes questions relatives au permis de conduire. C'est la Société qui administre les examens et délivre les permis de chauffeur de taxi. Elle assure également la vérification mécanique et le contrôle routier.

13.5.3 RÔLE DES PARTENAIRES

13.5.3.1 Propriétaires de taxi

Les propriétaires de taxi sont les personnes physiques ou morales qui possèdent l'autorisation d'exploiter un commerce de taxi à l'aide d'un véhicule automobile.

Actuellement, il existe plus de 6 418 titulaires de permis de taxi. Le *Règlement sur le transport par taxi* prévoit que les propriétaires de taxi d'une agglomération de taxis doivent être regroupés au sein d'une ligue de taxi reconnue par la CTQ.

13.5.3.2 Ligues de Taxi

Les responsabilités d'une ligue de taxi consistent à représenter les titulaires de permis, à promouvoir leurs intérêts ainsi que la qualité du service offert au public. Il existe 57 ligues de taxi au Québec, regroupant 90 % des permis ; à elle seule, l'agglomération de Montréal regroupe 50 % des permis.

13.5.3.3 Chauffeurs de taxi

Le chauffeur est la personne qui détient les autorisations nécessaires à la conduite d'un taxi en service. Les chauffeurs de taxi ne sont pas nécessairement propriétaires du taxi mais ils peuvent être au service du propriétaire. Les chauffeurs de taxi se sont regroupés au sein d'aucune association. Présentement, on compte 17 385 chauffeurs de taxi au Québec.

13.5.3.4 Association de service

L'association de service est une entreprise dont la tâche principale est de recevoir les appels de la clientèle et de répartir les demandes entre les chauffeurs. Celle-ci est l'entité généralement connue de la clientèle à l'aide d'un numéro de téléphone.

L'association de service ne détient pas nécessairement de permis de taxi, elle prend habituellement la forme d'une coopérative, d'une compagnie, d'une société ou d'une entreprise à caractère unique. Généralement, ce sont les membres à titre individuel qui détiennent les permis de taxi. Il existe plus de 350 associations de service sur l'ensemble du territoire québécois.

13.5.3.5 Association québécoise des intervenants du taxi

L'AQIT est davantage active à l'extérieur des grands centres urbains, cette association regroupe plusieurs ligues de taxi sur l'ensemble du territoire. Cette dernière regroupe environ une quarantaine de ligues de taxi, ce qui représente 1 671 permis, soit environ 20 % de l'industrie. De plus, l'association cherche de plus en plus à représenter les régions de taxi.

13.5.3.6 Propriétaires de limousine

Tout comme les propriétaires de taxi, les propriétaires de limousine ou de limousine de grand luxe détiennent une autorisation à exploiter leur commerce. Leurs chauffeurs doivent détenir les qualités de chauffeurs de taxi. La législation sur le taxi ne reconnaît aucune forme de regroupement de propriétaires de limousine et de limousine grand luxe. Ces derniers se regroupent pour des besoins ponctuels.

13.5.4 FINANCEMENT

L'industrie du transport par taxi est une activité économique relevant uniquement du secteur privé.

Aucune aide financière gouvernementale n'intervient directement dans cette industrie. Cependant, l'aide gouvernementale destinée au transport adapté et au transport en commun peut bénéficier indirectement au transport par taxi via la signature d'ententes de service avec les organismes bénéficiaires de ces programmes d'aide.

L'intervention de l'État dans ce secteur se fait plutôt de façon réglementaire. La réglementation de type économique détermine entre autres l'offre de service ainsi que la tarification, deux composantes importantes de la fonction de production du service de transport par taxi.

À propos de la tarification, la *Loi sur le transport par taxi* permet aux propriétaires de taxi de diversifier leur offre de services afin d'atteindre de nouveaux marchés. Il est ainsi permis d'offrir des services à prix fixes. Dans ce cas, en janvier 1997, le service de taxi de la municipalité de Saint-Augustin en Basse-Côte-Nord a reçu de la CTQ l'autorisation d'offrir à prix fixe le service de taxi jusqu'à l'aéroport local au coût de 3,00 \$ par personne.

Par ailleurs, à l'égard du transport adapté des personnes handicapées, des organismes ont recours aux voitures de taxi pour transporter les bénéficiaires de ce service subventionné par le ministère des Transports. En 1993-1994, les services de transport adapté de Baie-Comeau et de Sept-Îles ont respectivement transporté 4 % et 3 % de la clientèle totale embarquée.

Les hôpitaux et les établissements du réseau de la santé et des services sociaux utilisent également les services de transport par taxi au travers des autres services comme l'ambulance, le minibus, l'automobile et le bénévolat. Le nombre de déplacements n'est pas précisé.

Les commissions scolaires de la Côte-Nord recouraient aussi aux services de trois transporteurs par taxi en 1993-1994 pour compléter le service de transport par autobus. Ce transport est subventionné par le MTQ (MRC Caniapiscau, Sept-Rivières et Minganie).

La *Loi sur le transport par taxi* permet également d'offrir, à la demande ou régulièrement, des services de transport collectif par taxi pour remplacer l'autobus sur des circuits peu fréquentés, rabattre des clients sur des circuits d'autobus, pour faire du covoiturage, du accompagnement, du transport guidé d'attraits touristiques, du transport de petits colis ou de dépannage automobile. Ces activités, pour la plupart réglementées, ne sont pas subventionnées mais peuvent se pratiquer à différentes échelles en maints territoires de la Côte-Nord.

La *Loi sur le transport par taxi* permet également à un titulaire de permis de taxi par l'entremise de la CTQ de se spécialiser en transport par limousine. En 1996, un tel service fut disponible sur le territoire de Baie-Comeau mais a pris fin la même année.

13.5.5 LA SITUATION DU TAXI DANS LA RÉGION CÔTE-NORD

13.5.5.1 L'offre de service

Au Québec, l'industrie du transport par taxi compte près de 8 000 véhicules qui desservent environ 5,9 millions de personnes, soit 88 % de la population du Québec dans 814 municipalités. Globalement, il existe en moyenne un véhicule taxi pour 860 habitants. On compte donc 57 agglomérations de taxi. C'est Montréal, avec 3 944 permis pour 1 239 000 habitants qui accapare la grande partie des permis, soit un permis pour 318 habitants. La proportion passe à un permis pour 1 374 habitants ailleurs au Québec. Enfin, il y a 800 permis pour desservir les 257 régions de taxi en milieu rural.

L'industrie du taxi est surtout entre les mains d'artisans propriétaires d'un seul permis, pour plus de 70 % de l'ensemble des permis. On estime à 325 millions de dollars annuellement le chiffre d'affaires pour l'ensemble de l'activité, soit environ 72 millions de passagers et environ 6 000 courses par taxi.

L'offre de service de taxi dans la région Côte-Nord est détaillée au tableau 1. Ce tableau nous indique que dans la région administrative de la Côte-Nord, 94 % des citoyens (91 076 sur 96 946), regroupés dans 26 des 37 municipalités, sont desservis par un service de transport par taxi. Cette région administrative est divisée en 12 territoires de taxi, soit 2 agglomérations et 10 régions. On compte en 1993 sur le territoire de la région de la Côte-Nord 110 taxis appartenant à 91 propriétaires. Il y a au total 291 chauffeurs de taxi, ce qui représente une moyenne de 2,6 chauffeurs par taxi. Finalement, nous retrouvons un ratio de un taxi par 828 habitants dans les municipalités desservies.

C'est sur le territoire de la MRC de Sept-Rivières, avec 34 249 habitants (35 % de la population de la région de la Côte-Nord) où nous retrouvons le plus grand nombre de taxis, soit 51 ou 46 % du total de la région administrative. On y dénombre une agglomération et une région de taxi. Dans cette MRC, 96 % de la population est desservie par des taxis.

Le transport par taxi et par limousine

TABLEAU 1

**RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
TRANSPORT PAR TAXI POUR CHACUNE DES MRC
ANNÉE 1993**

MRC	Population desservie/ Population totale (%)	N ^b de municipal. desservies/ N ^b total de municipal.	Nombre de territoires			N ^b de taxis	N ^b de propriétaires	N ^b de chauffeurs de taxi	N ^b d'habitants par taxi dans les municipalités desservies
			Agglomér.	Région s	Total				
Caniapiscau*	4 038/4 038 (100 %)	2/2	----	2	2	7	3	7	577
Côte-Nord-du-Golfe- St-Laurent	5 074/5 074 (100 %)	4/4	----	1	1	4	2	1	1 269
La Haute-Côte-Nord	11 298/13 303 (85 %)	8/10	----	2	2	8	8	10	1 412
Manicouagan	32 823/34 232 (96 %)	5/8	1	1	2	33	31	96	995
Minganie	4 836/6 050 (80 %)	4/8	----	3	3	7	3	1	691
Sept-Rivières	33 007/34 249 (96 %)	3/5	1	1	2	51	44	176	647
TOTAL	91 976/96 946 (94 %)	26/37	2	10	12	110	91	291	828

Source : Commission des transports du Québec

Au niveau des 2 agglomérations de taxi, celles-ci accaparent 68 permis soit un permis pour 774 habitants. Baie-Comeau et Pointe-Lebel forment une agglomération avec 27 permis soit un permis (un taxi) pour 1 323 habitants. Sept-Îles forme une agglomération avec 41 permis soit un permis pour 606 habitants. Le reste du territoire desservi, soit 10 régions de taxi, compte 39 346 personnes et 42 permis, soit un permis par 937 personnes.

Par ailleurs, la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent (5 074 habitants, soit 5 % du total de la population de la région administrative) est celle où l'on retrouve le plus petit nombre de taxis avec 4, soit 4 % du nombre total de taxis de la région administrative. Toute la population de ce territoire est néanmoins desservie par ce mode de transport.

13.5.5.2 Les facteurs qui déterminent la demande

- L'étude de 1989

Une étude¹ réalisée en 1989 par le ministère des Transports, dont les conclusions ont pu être tirées à l'aide de chiffres eux-mêmes obtenus lors de sondages et de recensements d'appels antérieurs, en vient à la conclusion qu'il existe une corrélation de 97,79 % entre la demande pour des services de taxi et 5 variables indépendantes bien identifiées.

Les cinq (5) variables sont :

- le montant total de la taxe de vente perçue dans les commerces de détail autres² ;
- le total des revenus déclarés par l'ensemble des contribuables ayant un revenu se situant entre 10 000 \$ et 20 000 \$;
- le total des revenus déclarés par l'ensemble des contribuables ayant un revenu se situant entre 20 000 \$ et 30 000 \$;
- la présence d'une masse importante d'emplois gouvernementaux (variable binaire) ;
- la présence d'un organisme public de transport en commun.

¹ Jobin, Christian et Rodrigue, Claude - Détermination de la demande en taxi en fonction de variables socio-économiques, ministère des Transports, mars 1989, 83 pages.

² Comprend les commerces de détail suivants : librairies et papeteries, fleuristes et centres de jardinages, quincailleries, articles de sport et bicyclettes, instruments de musique et disques, bijouteries et ateliers de réparation de montres et de bijoux, appareils et fournitures photographiques, jouets, articles de loisir, articles de fantaisie et souvenirs, autres commerces de détail.

- La variation de la demande selon la période

La demande pour les services de taxi varie selon des cycles bien définis. C'est ce que nous démontre une étude³ réalisée au ministère des Transports.

La demande varie ainsi en fonction des saisons. La période de l'été (juillet et août) est celle où la demande est la plus faible et l'hiver (décembre, janvier, février) où elle est la plus forte. Les périodes se rapprochant le plus de la moyenne sont le début du mois de novembre et la mi-avril.

Il est également vrai de dire que la demande varie selon le jour de la semaine. À cet égard, le dimanche est le jour où la demande est la plus faible et le vendredi la plus forte. En fait, la demande du vendredi est de 2 fois supérieure à celle du dimanche. Il existe toutefois des facteurs d'exception. Ainsi, les jours fériés et chômés ressemblent aux dimanches. La semaine précédant Noël voit la demande bondir de plusieurs points.

Les journées correspondant à l'émission massive de chèques de l'État comme les pensions de vieillesse et le bien-être social voient la demande de taxis augmenter considérablement.

La demande pour des services de taxi dépend également de la température, la pluie ayant une influence positive et le temps clément amenant généralement une baisse de la demande.

- Données sur la demande dans la région Côte-Nord

En l'absence d'enquêtes régionales, il n'y a pas de données sur la demande concernant le service de transport par taxi. Les observations qui précèdent concernant la demande pour des services de taxi sont des observations générales qui sont fort probablement valables pour l'ensemble du Québec.

13.5.6 ENJEUX ET PERSPECTIVES

13.5.6.1 Enjeux

Pour des raisons historiques se rapportant à la sécurité et à la « paix sociale » au sein de l'industrie, le transport par taxi constitue un mode de transport très réglementé et aux responsabilités centralisées au MTQ, à la CTQ et à la SAAQ. Même s'il s'agit d'une activité à caractère local, seule la Communauté urbaine de Montréal s'est prévaluée de la possibilité d'adapter ses propres règlements en matière de transport par taxi.

D'un autre côté, par sa nature, l'industrie du taxi a toujours constitué un secteur fragile, la réglementation actuelle ne favorise pas nécessairement une prise en main de l'industrie par les partenaires.

³

Guimont, Louise - Demande journalière recensée sur une base annuelle, ministère des Transports, 1988, 87 pages.

Le gel du nombre des permis, le nombre maximum de 20 permis par titulaire ne favorise pas non plus une structuration d'un mode de fonctionnement artisanal en un mode de véritable entreprise de transport.

Par ailleurs, on constate également que l'organisation des territoires ne correspond plus nécessairement aux besoins. En effet, l'étalement urbain au cours des dernières années a favorisé la diminution de la population de la ville-centre au profit des banlieues. Par contre, le nombre de permis et la délimitation des territoires n'ont pas bougé depuis de nombreuses années. Ainsi, on retrouve dans l'agglomération de Montréal un permis pour 318 personnes, le ratio passe de un permis pour 2 962 personnes à Sainte-Julie et Saint-Amable et il est de un pour 828 personnes pour les municipalités desservies de la Côte-Nord.

Une telle situation a des effets négatifs sur la rentabilité des transporteurs dans l'agglomération de Montréal et risque d'avoir des effets négatifs sur les services à la clientèle dans les agglomérations où le nombre de taxis est insuffisant, le ratio idéal serait de un permis pour 1 000 personnes.

L'industrie du taxi doit diversifier la nature de ses services, s'adapter à l'évolution des besoins de ses clientèles afin d'augmenter sa part de marché et assurer une meilleure rentabilité de ses activités. Pour ce faire, elle doit posséder les outils nécessaires à son développement. Le processus de déréglementation actuellement en cours pourra favoriser une véritable prise en main de cette industrie.

13.5.6.2 Perspectives

Les taxis sont traditionnellement connus pour le service régulier qu'ils offrent à la population, c'est-à-dire un service de transport exclusif, porte à porte et sur demande. Cependant, au fil des ans, l'industrie du taxi s'est implantée sur d'autres segments du marché des transports, en développant des services plus spécialisés et en utilisant notamment la souplesse de la tarification à contrat comme le permet la loi.

Le taxi est une ressource de transport qui peut être utilisée à différentes fins, notamment comme complément formel aux services de transport collectif, pour le transport de personnes handicapées, des écoliers⁴ et des groupes, pour la livraison de colis, pour des circuits touristiques, pour des transports médicaux, pour des services de raccompagnement de personnes en état d'ébriété et pour du transport interétablissements du réseau de la santé.

C'est le cas notamment du transport de personnes handicapées, pour lequel les services de taxi sont devenus une ressource importante, entre autres pour les personnes handicapées ambulatoires. Globalement dans la région de la Côte-Nord, en 1993, 3 % des déplacements en transport des personnes handicapées sont réalisés en taxi, ce qui correspond à 1 262 déplacements annuellement⁵.

⁴ En Côte-Nord, 3 transporteurs taxi effectuent du transport scolaire à contrat avec une ou plusieurs commissions scolaires, soit dans les MRC Caniapiscau (Fermont), Minganie et Sept-Rivières.

⁵ Sept-Îles et Baie-Comeau sont les seules villes où l'on retrouve des autorités organisatrices de transport adapté. Le transport par taxi y est à contrat.

Le recours au taxi pour le transport de personnes handicapées est en croissance, toutefois il semble que trop peu de véhicules-taxis soient adaptés au transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, ce qui pourrait éventuellement ralentir la croissance des services de taxi sur ce marché.

CONCLUSION

Le Livre vert sur la décentralisation ainsi que l'accord de principe intervenu entre le ministre des Affaires municipales, l'Union des municipalités du Québec et l'Union des municipalités régionales de comté du Québec ont identifié le taxi parmi les champs de compétence transférables aux instances décentralisées.

Dans cet esprit de décentralisation, où le milieu régional sera appelé à de plus grandes responsabilités dans la détermination des besoins en transport collectif, le ministère des Transports est impliqué dans un projet visant à mieux intégrer les différents modes de transport, de façon efficace et moins coûteuse par l'entremise d'une structure régionale d'accueil. Le rôle du taxi dans les services de transport en commun, scolaire et adapté serait appelé à augmenter.

Le transport par taxi et par limousine
