

RÉVISION DE LA LISTE DES AGGLOMÉRATIONS
POUR LESQUELLES UN TAXI N'EST PAS TENU D'ÊTRE ÉQUIPÉ
D'UN TAXIMÈTRE

Étude sur la pertinence d'imposer l'utilisation du taximètre dans
toutes les agglomérations de taxi du Québec

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	page 3
Le contexte	
L'objet de l'étude	
PROFIL DES AGGLOMÉRATIONS DU QUÉBEC	page 4
« Les anciennes agglomérations »	
« Les anciennes régions »	
L'OFFRE DE SERVICE	page 7
Les agglomérations créées par le Ministère des transports : de type 102000	
Les agglomérations créées par la Commission des transports : de type 200000	
L'utilisation du taximètre dans l'ensemble des agglomérations du Québec	
LES CRITÈRES DÉTERMINANT LES ORIENTATIONS	page 9
LES IMPACTS	page 11
Constat	
Les réactions	
CONCLUSION	page 14

INTRODUCTION

Le contexte

Dans sa décision MPTC04-00134 la Commission rappelait que l'Assemblée nationale sanctionnait le projet de *Loi concernant les services de transport par taxi* le 21 juin 2001. L'entrée en vigueur de cette loi faisait en sorte qu'à moins qu'il ne soit dans un territoire exempté par la Commission, un véhicule taxi devait désormais être équipé d'un taximètre.

Parce qu'il existait des titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les véhicules n'étaient pas munis de taximètre, d'une part pour éviter qu'ils ne contreviennent à la loi et d'autre part pour éviter la diminution ou l'absence de service au détriment des usagers, la Commission statuait dans un premier temps qu'une période d'exemption de 2 ans était accordée, soit jusqu'au 2 juillet 2004.

Dans cette décision la Commission exprimait clairement son intention à venir, d'appliquer la loi, de lever l'exemption et de laisser s'appliquer l'obligation d'utiliser le taximètre dans toutes les agglomérations sous réserve des exemptions qu'elle pourrait prononcer.

Cependant l'échéance de la période d'exemption a été prolongée à une date indéterminée au-delà du 2 juillet 2004, jusqu'à ce qu'une décision soit rendue statuant sur le maintien de l'exemption dans une ou des agglomérations concernées.

Afin de pouvoir appliquer harmonieusement cette prescription de la loi, La Commission annonçait qu'elle procéderait à une consultation des personnes intéressées tout en tenant compte des particularités des agglomérations.

L'objet de l'étude

L'objet de cette étude est de remettre à la Commission un portrait d'ensemble des particularités des agglomérations, de rapporter les résultats d'une première démarche de consultation auprès des titulaires concernés, de suggérer un premier scénario d'intervention et d'en apprécier les impacts.

PROFIL DES AGGLOMÉRATIONS DU QUÉBEC

Le Québec comprend 326 agglomérations regroupant 55 % de toutes les municipalités et desservant 93 % de la population totale.

L'ensemble du Québec est desservi par près de 7 806 taxis appartenant à 6 000 titulaires. Ces données varient peu d'une année à l'autre de telle sorte que nous pouvons prétendre qu'à cette échelle l'offre de service de taxi régulier a atteint un certain équilibre.

Sur le territoire de l'île de Montréal seulement, on compte environ 4 500 permis soit près de 57 % de tous les permis de taxi réguliers. Considérant les autres agglomérations urbaines en périphérie, c'est dire qu'il y a une très forte concentration de l'offre de service dans la région métropolitaine de Montréal.

« Les anciennes agglomérations »

Ces agglomérations ont été créées par le Ministère des transports dans le cadre de la *Loi sur le transport par taxi*. Elles sont codifiées au système de gestion des territoires de la Commission dans la série 102000. Elles correspondent généralement aux pôles d'attraction socio-économique des différentes régions administratives du Québec.

Les anciennes agglomérations au nombre de 57 représentent 18 % de l'ensemble des agglomérations dans lesquelles 7 207 permis desservent 70 % de la population du Québec. Le ratio moyen réel est de 1 permis par 2 834 habitants. Toutefois ce ratio varie beaucoup si on compare les grands centres métropolitains avec les pôles régionaux. Par exemple il est de l'ordre de 1 permis par 320 habitants dans l'agglomération de Montréal 102011 et de 1 permis par 1 666 habitants dans l'agglomération de Saguenay 102052. Il peut également varier beaucoup d'une agglomération à l'autre de même dimension. Par exemple dans les agglomérations de Sorel 102016 (39 384 habitants) et de Saint-Bruno 102024 (37 140 habitants), les ratios respectifs sont de 1 permis par 895 et de 1 permis par 2 653 habitants. En d'autres termes il nous apparaît que le calcul du ratio n'est pas vraiment un indicateur fiable.

« Les anciennes régions »

Ces agglomérations anciennement qualifiées de régions et codifiées dans la série 200000 dans le système de gestion des territoires de la CTQ ont pour la plupart été créées en vertu des pouvoirs conférés par l'ancienne *Loi sur le transport par taxis*. On se rappellera également que depuis l'entrée en vigueur de *Loi concernant les services de transport par taxi* le 21 juin 2001, la Commission est la seule autorité gouvernementale à détenir le pouvoir de créer des agglomérations suivant les critères définies par Décret 641-2002

On compte près de 270 agglomérations de ce type. Cependant une quarantaine n'est desservie par aucun titulaire attitré.

La population moyenne dans les agglomérations de type 200000 est de 6 600 habitants. La plus petite agglomération, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs 201207 compte 44 habitants; elle n'est

desservie par aucun titulaire. La plus grande, Saint-Constant 206701 comptent 48 340 habitants; 13 titulaires se partagent 17 permis.

Les municipalités constituant de l'ensemble de ces agglomérations englobent 19 % de la population du Québec soit 1 430 578 habitants desservis par 800 taxis. Le ratio théorique est de un permis par 1 788 habitants (1 430 578 hab. / 800 taxis). Le ratio moyen réel est de 1 permis par 2 834 habitants. Cependant il faut être prudent dans l'interprétation de ces données car dans certaines agglomérations il y a un écart important entre le nombre de permis émis et le nombre maximum admissible selon le Décret à cet effet.

En d'autres termes, il n'y a pas nécessairement de corrélation entre le nombre de permis émis et les données de population d'une agglomération. En effet par exemple certaines agglomérations de près de 10 000 habitants comme Saint-Césaire 205505 ou Verchères 205903 ou Saint-Émile 202302 sont desservies par un seul taxi alors que d'autres telle que Sainte-Agathe-des Monts 207807 ou Rawdon 206212 ou Roberval 209101 sont desservies par le nombre maximum admissible. Cependant, tel que le démontre le tableau 4 ci-dessous présenté il est bien évident que de façon générale plus la population d'une agglomération est élevée plus il y a de permis de taxi

Tableau 1

Répartition nb aggro par données de population			
Regroupement par nb habitants	nb aggro	cumulatif	nb moyen de permis *
moins de 3000	80	80	1,6
3000 à 5000	69	149	2,2
plus de 5000 à 10000	73	222	3,3
plus de 10000	47	269	7,8
total	269		

* excluant les agglomérations sans permis

On remarque entre autres que dans les agglomérations de moins de 3 000 habitants on compte en moyenne 1,6 permis. Il est à noter que près d'une cinquantaine d'agglomérations comptent entre 10 000 et 50 000 habitants, desservies en moyenne par 7,8 taxis. Il faut se rappeler également qu'il y a près de 79 agglomérations desservies par un seul taxi. Ces agglomérations ne se trouvant pas toutes dans les mêmes regroupements indiqués au Tableau 1, elles faussent quelque peu les nombres moyens ci-dessus présentés.

À titre indicatif on peut signaler que la superficie moyenne d'une agglomération de ce type est de 340 km² équivalent à un rayon théorique de 10,4 km (excluant Senneterre 208904 d'une superficie de 16 525 km² et Baie-James 299101 de dimension indéterminée dans notre base de données.). Certaines très petites, de moins de 1 km² et d'autres de plus de 1 000 km², faussent pour ainsi dire les calculs du rayon théorique et de la densité de population qui est, en moyenne non pondérée, de 85 habitants par km² (excluant l'agglomération de Wendake 202304).

Tableau 2

Répartition nb aggro par données de superficie		
superficie km2	nb aggro *	cumulatif
moins de 100	74	74
100 à 200	65	139
200 à 300	35	174
300 à 400	28	202
400 à 500	17	219
500 à 1000	31	250
1000 et plus	18	268
total	268	

* excluant Baie-James (Radisson)

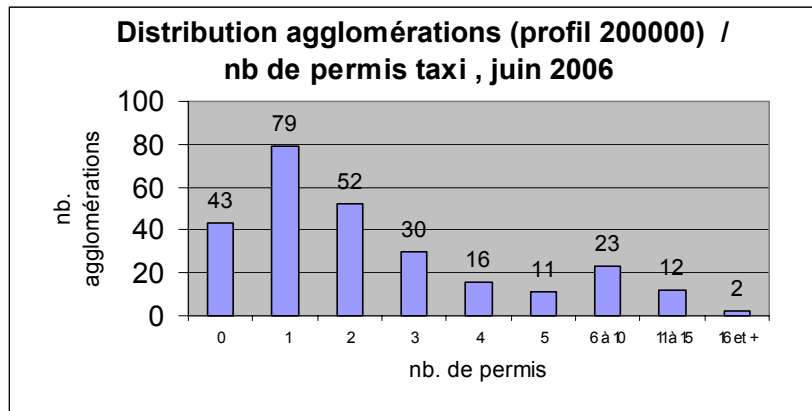
Il est intéressant de constater que 3 des 57 des agglomérations de profil 102000 comptent une population de moins de 10 000 habitants et que 27 autres comptent une population de 10 000 à 50 000 habitants. On peut conclure que le profil de 50 % d'entre elles en termes de données de population se compare à celui des 47 agglomérations de profil 200000 regroupant des populations de plus de 10 000 habitants. Cependant il ne m'apparaîtrait pas acceptable d'imposer le taximètre sur ce seul critère.

L'OFFRE DE SERVICE

Dans les agglomérations créées par la Commission des transports

Quelques 226 agglomérations sont desservies par près de 800 taxis soit en moyenne 3,5 taxis par agglomération. La distribution réelle est sommairement présentée dans les tableaux suivants :

Tableau 3



Je vous rappelle qu'une quarantaine d'agglomérations n'est desservie par aucun titulaire attitré. Ce nombre a augmenté de façon significative (48 %) depuis deux ans alors que l'on comptait 29 agglomérations sans taxi.

À la lecture de ce tableau on constate que près des deux tiers de ces agglomérations sont desservies par moins de trois taxis (174 agglomérations). D'autre part une cinquantaine d'agglomérations (18 %) comptent 5 permis et plus.

L'utilisation du taximètre dans l'ensemble des agglomérations du Québec

Bien que présentement le taximètre est obligatoire uniquement dans les anciennes agglomérations de profil 102000, selon nos informations mise à jour en juin 2006, il serait installé dans 488 taxis desservant les anciennes régions de profil 200000, de tel sorte que près de 95 % des taxis du Québec serait déjà équipé d'un taximètre.

Tableau 4

distribution des agglomérations (profil 200000)					
	sans taximètre	avec taximètre			
nb permis		>0 et <50%	50% et <100%	100%	total
0	43	nsp	nsp	nsp	43
1	47	nsp	nsp	32	79
2	38	nsp	5	9	52
3	5	4	8	13	30
4	5	0	2	9	16
5	0	3	5	3	11
6 à 10	7	2	6	8	23
11 à 15	1	0	6	5	12
16 et +	0	0	1	1	2
total, juin 2006					268

À la lecture du tableau 4, on remarque notamment que près de 40 % des véhicules seraient déjà équipés d'un taximètre dans les agglomérations desservies par un seul taxi. On ne peut donc pas utiliser le % d'utilisation du taximètre comme critère d'imposition car certaines agglomérations trop petites et à caractère rural seraient concernées. D'autre part, il est intéressant de voir que la majorité des taxis desservant les agglomérations de plus 10 permis seraient équipés de taximètre. Le nombre de permis pourrait être un critère déterminant.

LES CRITÈRES DÉTERMINANT LES ORIENTATIONS

Considérant que la loi impose l'utilisation du taximètre dans toutes les agglomérations du Québec et qu'il revient à la Commission d'identifier celles qui seront exemptées.

Considérant que le taximètre est déjà obligatoire dans les agglomérations de type 102000 et qu'il y a lieu d'harmoniser l'utilisation du taximètre dans les autres agglomérations qui auraient un profil semblable. Nous avons apprécié les caractéristiques de ces agglomérations et remarqué qu'un bon nombre d'entre elles avaient des ressemblances avec les agglomérations de type 200000.

En référant au régime municipal en vigueur au Québec et aux principales lois qui régissent la municipalité, nous avons remarqué notamment que les agglomérations de type 102000 sont constituées de municipalités gérées par la Loi sur les cités et villes ou par des chartes et décrets particuliers comme c'est le cas pour Montréal, Longueuil, Québec, Lévis etc. Elles se distinguent notamment par leur caractère urbain.

D'autre part nous avons remarqué qu'un certain nombre d'agglomérations de type 200000 sont formées d'une ou de plusieurs municipalités régies par la Loi sur les cités et villes. Les autres agglomérations de même type étant constituées de municipalités gérées par le Code municipal du Québec. À l'origine la distinction entre les municipalités régies par le Code municipale et celles régies par la Loi sur les cités et villes était le caractère rural ou urbain de l'une et de l'autre.

Considérant que nous reconnaissons que la tarification au taximètre est adaptée aux courses réalisées en milieu urbain et bien que tout le processus de réorganisation municipale amorcé en 2000 a eu pour effet d'atténuer cette distinction nous en avons tout de même fait notre premier critère.

Ainsi toutes les agglomérations constituées majoritairement de municipalités régies par la Loi sur les cités et villes seraient désignées.

D'autre par la Commission annonçait qu'elle souhaitait harmoniser la tarification afin de rassurer le public utilisateur sur l'uniformité des prix.

Bien que nous n'ayons pas fait d'étude sur le profil des courses en milieu rural ou régional, nous émettons l'hypothèse que souvent l'origine ou la destination d'une course se fait en provenance ou destination des pôles d'attraction régionaux qui correspondent pour la plupart à des territoires organisés en agglomération où le taximètre est obligatoire. Dans le contexte actuel un passager peut être amené à payer deux prix différents parce que dans un sens de la course, si elle origine d'une agglomération 200000, il n'a pas à déboursier un montant de prise en charge alors que dans l'autre sens, si la course origine d'une agglomération 102000, ce montant sera comptabilisé et vice et versa.

Considérant également les nouveaux pouvoirs et obligations des municipalités en matière de transport des personnes énoncés entre autre dans la Loi sur les transports, nous constatons que les services de taxi peuvent être étendus à l'échelle d'une entité supralocale telle que les communautés métropolitaines et les municipalités régionales de comté. Ces services de taxi

pourraient être offert par des titulaires qui appliqueraient des tarifs différents selon qu'ils détiennent des permis émis pour des agglomérations où le taximètre est obligatoire ou pas.

Pour ces deux motifs et bien que souvent les ententes tarifaires pour le transport collectif ne soient pas de la juridiction de la Commission, nous croyons qu'il serait juste d'harmoniser les tarifs appliquées par les titulaires de permis concernés.

C'est pourquoi toutes les agglomérations de profil 200000 contigües à une agglomération de profil 102000, seraient désignées.

D'autre part il faut reconnaître que cette décision obligerait les titulaires à faire vérifier leur équipement au moins deux fois par année et qu'en régions éloignées les infrastructures nécessaires et le service d'inspection ne sont pas toujours disponible. En certaines circonstances il ne faut pas imposer de règle contraignante qui inciterait les transporteurs à contrevenir à la loi. Ainsi toute agglomération située à plus de 100 km d'un point de services de mandataire et d'ajusteur ou d'un km étalon (segment de route étalonné et reconnu par la CTQ pour la vérification du bon fonctionnement du taximètre) serait exemptée. Il est à noter que les agglomérations où s'applique déjà une tarification particulière, sont comprises dans cet ensemble.

LES IMPACTS

Constat

Suivant le scénario exploratoire énoncé dans cette étude, la majorité des agglomérations de moins de 3 000 habitants ne se verraient pas imposer le taximètre à court terme. S'il est possible que certaines fassent exception, c'est qu'elles répondent au critère de contiguïté avec une agglomération de profil 102000.

D'autre part la majorité des 47 agglomérations de plus de 10 000 habitants se verraient imposer l'utilisation du taximètre. Certaines font exception parce qu'elles couvrent un territoire très grand, formé majoritairement de municipalités rurales à faible densité de population. Quoi qu'il en soit, 6 des 9 taxis en service dans les trois agglomérations concernées seraient déjà équipés d'un taximètre.

À la lecture du tableau 5 ci-dessous présenté, on constate que toutes les agglomérations de plus de 10 permis se verraient imposer l'utilisation du taximètre. Il sera imposé également à 82 % des agglomérations comprenant de 6 à 10 permis. Il faut noter que le nombre de permis dans une agglomération n'est cependant pas un facteur déterminant. En effet suivant notre scénario seulement 19 % des agglomérations desservies par trois permis seraient concernées alors que 42 % des agglomérations desservies par un seul taxi se verraient imposer l'utilisation du taximètre.

Tableau 5

Distribution des agglomérations selon scénario					
nb permis	orientation				total aggro
	oui	%	non*	%	
0	13	29,5%	31	70,5%	44
1	33	41,8%	46	58,2%	79
2	20	38,5%	32	61,5%	52
3	19	19,0%	11	36,7%	30
4	13	86,7%	2	13,3%	15
5	11	91,7%	1	8,3%	12
6 à 10	19	82,6%	4	17,4%	23
11 à 15	12	100,0%	0	0,0%	12
16 et +	2	100,0%	0	0,0%	2
total	142	52,8%	127	47,2%	269

* non, incluant les agglomérations où s'applique une tarification particulière

Tableau 6

Sommaire - agglomérations de profil 200000						
Selon critères	nb aggro	% aggro	nb permis	% permis	nb taximètre	% taximètre
Exemptées	125	46,5%	183	23,3%	49	27,4%
Exemptées (\$ particulier)	3	1,1%	4	0,5%	0	0,0%
Non exemptées	141	52,4%	598	76,2%	439	72,9%
total	269	100,0%	785	100,0%	488	62,2%

Agglomération	Actuel		Potentiel	
	Obligatoire	Exempté	Obligatoire	Exempté
Profil 102000	57	0	57	0
Profil 200000	0	269	141	128
Total	57	269	198	128

Taxi	Actuel		Potentiel	
	Obligatoire	Exempté	Obligatoire	Exempté
Profil 102000	7 207	0	7 207	0
Profil 200000	0	785	598	187
Total	7 207	785	7 805	187

À la lecture du tableau 6 on constate que nous proposons à court terme l'utilisation du taximètre dans 141 des 269 agglomérations de profil 200000, soit 52 % d'entre elles, incluant 13 agglomérations sans permis. On trouvera en annexe la liste des agglomérations concernées et la liste de celles qui en seraient exemptées.

Il est à noter que l'ensemble concerné regroupe 598 des permis existants dans ces agglomérations, soit 77 % des permis. De plus 73 % des taxis desservants ces endroits seraient déjà équipés d'un taximètre. Il en résulte finalement que l'on exigerait l'utilisation du taximètre environ à 163 taxis.

Finalement force est de constater qu'il ne resterait plus que 187 permis répartis dans 128 agglomérations qui ne se verraient pas imposer le taximètre. Aussi nous estimons que 27 % des véhicules rattachés à ces permis seraient déjà équipés d'un taximètre. Il va s'en dire que les titulaires concernés seraient toujours libres d'utiliser cet équipement bien qu'il ne leur serait pas imposé.

D'autre part il faut noter que nous n'imposerions pas le taximètre dans une vingtaine d'agglomérations situées à plus de 100 kilomètres d'un point de service de mandataire. La plupart de ces agglomérations sont situées dans le territoire de la Baie-James et sur la Côte Nord, certaine d'entre elles appliquant déjà un tarif particulier.

Les réactions

Lors du sondage réalisé en 2004 nous avons apprécié les tendances d'opinion des titulaires sur l'obligation d'utiliser le taximètre et questionné plus particulièrement ceux qui ne l'utilisaient pas. Nous avons remarqué que ces derniers desservaient généralement de petites agglomérations et qu'ils offraient plus souvent, des services particuliers à contrat. On nous rapportait de façon globale que l'utilisation d'un taximètre imposait un tarif de départ inapproprié en milieu régional et rural ou que la structure tarifaire ne leur convenait pas.

Considérant ces tendances d'opinions exprimées il y a deux ans et suivant le scénario que nous proposons aujourd'hui, on peut prévoir une réaction plutôt défavorable des titulaires desservant une quarantaine d'agglomérations comptants 136 permis. Cependant il faut reconnaître que certains d'entre eux utilisent déjà le taximètre. Ces agglomérations sont identifiées (surlignées couleur orange) en annexe.

Aussi je suis d'avis que certaines d'entre elles devraient faire l'objet d'une deuxième appréciation par la Commission. En effet, au-delà des critères retenus, il se trouve parfois que la répartition géographique des permis dans certaines municipalités régionales de comté pourrait générer un contexte concurrentiel défavorable.

À titre d'exemple, dans la MRC Le Domaine-du-roy nous proposons l'utilisation obligatoire du taximètre dans les agglomérations de Roberval 209101 et Saint-Félicien 209102 alors que nous ne l'imposerions pas dans les deux agglomérations mitoyennes. L'une d'entre elles, l'agglomération de Mashteuiastsh 209105 est constituée d'une réserve indienne regroupant près de 2 000 habitants desservis par 8 permis alors que l'agglomération voisine de Roberval compte 13 permis pour près de 10 800 habitants. Il est probable qu'il y ait ambiguïté chez les utilisateurs de services qui feraient affaire indifféremment avec les titulaires de l'une ou l'autre de ces agglomérations. C'est peut-être ce qui explique que présentement aucun titulaire n'utilise le taximètre dans cette MRC.

CONCLUSION

On se rappellera que notre objectif premier est d'appliquer harmonieusement une prescription de la loi stipulant qu'un véhicule taxi doit désormais être équipé d'un taximètre. La Commission souhaite également permettre à la clientèle de s'assurer que le prix d'une course est calculé de façon juste et équitable dans l'ensemble du Québec.

Toutefois nous émettions l'hypothèse que le profil d'une course taxi en milieu urbain pouvait être différent de celui d'une course en milieu rural. Le Règlement sur les tarifs de taxi impose une tarification au taximètre comprenant un montant de prise en charge, un coût pour le kilométrage parcouru et un troisième pour le temps d'attente. Il faut reconnaître également que la tarification actuelle calculée par taximètre a été conçue pour s'appliquer en milieu urbain.

Avant d'imposer systématiquement le taximètre à tous les titulaires et dans toutes les agglomérations du Québec, il importe de mieux comprendre le profil des courses en milieu rural et dans les régions éloignées des grands centres urbains. C'est pourquoi nous suggérons de procéder par étape et d'imposer le taximètre uniquement à 50 % des agglomérations présentement exemptées.

On pourrait prévoir l'utilisation obligatoire du taximètre à l'ensemble des agglomérations le jour où il serait possible de programmer cet équipement de différentes manières. Serait-il possible par exemple d'imposer un modèle de taximètre permettant le calcul du prix d'une course avec ou sans la composante « tarif de départ » ou des tarifs au km différents? Cela impliquerait certainement l'utilisation de taximètres électroniques et une révision de la réglementation sur les tarifs de taxi.

Je suis d'avis que les titulaires concernés seraient moins affectés s'ils constataient que la structure tarifaire était plus adaptée à leur réalité tout en maintenant cette possibilité de négocier par contrat le prix d'une course.

Pour notre part considérant que la vérification du taximètre est prescrite par la Loi et obligatoire au moins deux fois par année, il sera important de maintenir en place un réseau de mandataires accessible à une distance raisonnable des agglomérations, afin d'éviter aux titulaires des déplacements importants. De plus il serait souhaitable que les fournisseurs de services et ajusteurs d'équipement soient disponibles en tout endroit au Québec.

Il sera peut-être possible un jour d'imposer le taximètre partout au Québec dans la mesure où nous assumerons également une part de responsabilité en élaborant une structure tarifaire appropriée, en suggérant l'utilisation d'équipements électroniques performants et en facilitant l'accès aux « kilomètre étalon » et points de service des mandataires et ajusteurs. Il faut reconnaître cependant qu'il y aura toujours des cas d'exceptions, par exemple en régions éloignées, où il demeure possible d'appliquer des tarifs particuliers.

En agissant ainsi nous répondrons certainement aux attentes des autorités gouvernementales tout en atténuant les contraintes supportées par les transporteurs et en rassurant le public utilisateur sur l'uniformité et l'exactitude des prix