

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Transport par taxi

DOCUMENT DE TRAVAIL

VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Réjean Drouin, agent de recherche, Direction du transport terrestre des personnes,
MTQ

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Claude Rodrigue, Direction du transport terrestre des personnes, MTQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Josée Arseneault, géographe, Service des inventaires et plan, DATNQ
Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ
Gaétan Lessard, géographe, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ
Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ
France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ
Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ
Lise Tardif, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
Service des inventaires et plan
80, boulevard Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	III
RÉSUMÉ	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 HISTORIQUE	3
3.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	5
4.0 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX ET DES PARTENAIRES	7
4.1 Ministère des Transports	7
4.2 Commission des transports du Québec	7
4.3 Société de l'assurance automobile du Québec	7
4.4 Partenaires	7
5.0 OFFRE DE SERVICE	9
5.1 Situation en 1997	9
5.2 Évolution de l'offre du taxi en Abitibi-Témiscamingue de 1993 à 1997	13
6.0 DEMANDE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXI	17
7.0 FINANCEMENT	19
8.0 ENJEUX ET PERSPECTIVES	21
8.1 Enjeux	21
8.2 Perspectives	21
9.0 CONCLUSION	23
BIBLIOGRAPHIE	25

LISTE DES CARTES ET TABLEAUX

CARTE

1. Agglomération et région de taxi..... 11

TABLEAUX

1. Offre de service de taxi par mrc en Abitibi-Témiscamingue entre
1993 et 1997 13
2. Population desservie par le taxi en Abitibi-Témiscamingue entre
1993 et 1997 15

SIGLES

AQIT	Association québécoise des intervenants en taxi
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CPCDIT	Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi
CTQ	Commission des transports du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPT	Organisme public de transport
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
TNO	Territoire non organisé

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

Certaines parties de cette étude sont extraites du document "*Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*" publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996

RÉSUMÉ

L'histoire du taxi au Québec est étroitement liée à l'évolution de l'industrie dans la région de Montréal. Premier grand centre urbain de la province, Montréal possédait dès le début des années 20, la concentration de population et les infrastructures routières favorisant l'émergence d'un service individualisé de transport tel que le taxi.

L'industrie du taxi est un secteur très réglementé dont la responsabilité incombe au ministère des Transports du Québec (MTQ), à la Commission des transports du Québec (CTQ) et à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Selon la *Loi sur le transport par taxi* et le règlement qui en découle, pour assurer un service de transport par automobile, il importe d'être titulaire d'un permis de taxi. Sauf exception, le permis est lié à un véhicule automobile et à un territoire spécifique. Il existe deux types de territoire : les agglomérations de taxis en milieu urbain et les régions de taxis en milieu rural.

En 1999, le ministère des Transports du Québec s'est engagé dans une démarche de révision du cadre législatif et réglementaire de l'ensemble des services de transport touchés par la *Loi sur le transport par taxi*. Une tournée de consultation a été amorcée durant l'automne et s'étendra jusqu'en 2000.

Le taxi est un des modes de transport public les plus présents sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. En 1997, 75 % des témiscabitiens, regroupés dans 27 municipalités, sont desservis par un service de transport par taxi. La région est divisée en 17 territoires de taxi, soit 3 agglomérations et 14 régions. Au total, on compte 124 permis de taxi appartenant à 107 propriétaires. Le ratio régional est de 1 taxi par 924 habitants. Pour l'ensemble du Québec, ce ratio se situe à 1 taxi par 863 habitants. En excluant Montréal, ce ratio est plutôt de 1 taxi par 1 374 habitants.

Au fil des ans, l'industrie du taxi s'est implantée dans d'autres segments du marché du transport en assurant des services plus spécialisés et en utilisant notamment la souplesse de la tarification à contrat, comme le permet la loi. Le taxi est utilisé à diverses fins, particulièrement comme complément formel aux services de transport collectif, pour le transport de personnes handicapées, des élèves et des étudiants, pour la livraison de colis, pour du transport interétablissement du réseau de la santé, pour le transport médical, pour assurer des services de accompagnement de personnes en état d'ébriété, pour des services de navette aux aéroports, etc.

1.0 INTRODUCTION

Le transport par taxi est l'un des modes de transport public les plus présents sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Ce mode de transport présente des caractéristiques intéressantes à l'égard des déplacements urbains et interurbains : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité de service. En plus du service de transport exclusif, le taxi offre d'autres possibilités : transport collectif (contrat à prix fixe), transport scolaire (taxis et particuliers), transport adapté pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, transport médical, livraison de colis et visites guidées (tour de ville principalement).

Après un bref historique des services de taxi au Québec, cette étude traite du cadre législatif et réglementaire du transport par taxi. Elle dresse ensuite le portrait régional de l'offre et de la demande. L'étude est complétée par un regard sur le financement et les perspectives de développement des services de taxi en Abitibi-Témiscamingue, de même que par la présentation des projets de décentralisation de la responsabilité du taxi vers le milieu local et de mise en commun des services de transport collectif.

2.0 HISTORIQUE

Même s'il s'agit d'une activité strictement locale, l'industrie du taxi est un secteur très réglementé dont les responsabilités sont partagées entre le ministère des Transports du Québec et la Commission des transports du Québec. Seule la Communauté urbaine de Montréal fait exception en adoptant, dans certains domaines, sa propre réglementation.

L'historique du taxi au Québec est liée à l'évolution de l'industrie dans la région de Montréal. L'industrie du taxi s'est d'abord développée en milieu urbain, en raison de la présence d'une infrastructure routière bien développée et d'une population importante, concentrée sur un territoire restreint. Ainsi, dans la seule ville de Montréal, il existait environ 1 500 voitures de taxi en 1929.

Entre 1920 et le début des années 70, l'industrie du taxi a connu de nombreux soubresauts liés, entre autres, à la crise économique, à la seconde guerre et à une prolifération incontrôlée des permis de taxi. En 1972, la *Loi sur les transports*¹ donne au ministère des Transports du Québec et aux institutions qui sont sous sa juridiction, la responsabilité de voir à l'administration et au contrôle de ce mode de transport. Ainsi, après une cinquantaine d'années d'administration presque exclusivement locale (administration fédérale seulement durant la guerre), le taxi passe sous la juridiction du gouvernement du Québec.

La réglementation alors mise en place est extrêmement précise et vient uniformiser l'ensemble de la pratique de l'activité du taxi au Québec, allant du permis de propriétaire, du permis de chauffeur, du type de véhicule, du type de service offert, des associations jusqu'aux flottes de véhicules. Cette réglementation évoluera au cours des années en précisant davantage les responsabilités et les obligations de l'industrie envers sa clientèle et la population en général.

Dix ans plus tard, le MTQ décide de définir davantage le transport par taxi, de moderniser et d'assouplir sa réglementation afin de permettre à l'industrie d'offrir de meilleurs services à la population. Le gouvernement adopte en 1983, la *Loi sur le transport par taxi*² et en 1985, le *Règlement sur le transport par taxi*³ qui gèrent actuellement l'ensemble du secteur.

L'industrie du transport par taxi au Québec, en 1993, compte près de 7 730 permis de taxi réguliers pour autant de véhicules (sans compter les permis spécialisés, grand luxe et occasionnels), desservant environ 5,9 millions de personnes, soit 88% de la population du Québec répartis dans 814 municipalités et territoires. Il existe, en

1 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c.T-12.

2 *Loi sur le transport par taxi*, L.R.Q., c.T-11.1.

3 *Règlement sur le transport par taxi*, L.R.Q., c.T-11.1, r.4.

moyenne au Québec, un permis par 860 habitants. En excluant Montréal, la proportion est plutôt de 1 taxi pour 1 374 habitants⁴.

L'industrie du taxi est majoritairement entre les mains d'artisans, propriétaire d'un seul permis dans 70 % des cas. On estime à 325 millions de dollars annuellement le chiffre d'affaires de l'industrie, soit environ 72 millions de passagers et environ 6 000 courses par véhicule.

Actuellement, le MTQ est à réviser l'ensemble de la législation du taxi dans le but d'en assouplir la réglementation et de donner à l'industrie les moyens pour prendre en main son développement et assurer de meilleurs services à la population. Une tournée de consultation a été amorcée à l'automne 1999. Les documents de problématique portaient sur les thèmes suivants : règles d'opération et équipements, territoires, services spécialisés, rôle des intervenants et permis. Les résultats de cette tournée devraient être connus au cours de l'année 2000.

4 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Bilan et perspectives*, mai 1996, p. 48.

3.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le MTQ encadre et soutient le transport par taxi principalement par la *Loi sur le transport par taxi*⁵ et le règlement qui en découle. Cette loi couvre l'ensemble du transport rémunéré des personnes à l'aide d'une automobile, incluant le transport par limousine. Elle détermine les responsabilités des diverses autorités intervenant dans le domaine du transport par taxi.

Selon la *Loi sur le transport par taxi*, pour effectuer un service de transport 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 de plusieurs municipalités, ces dernières devant faire partie de la même communauté urbaine ou MRC. Il existe deux types de territoire : les agglomérations de taxis en milieu urbain et les régions de taxi en milieu rural. En 1997, il existe 57 agglomérations de taxi au Québec et 314 régions de taxi.

La *Loi sur le transport par taxi* établit qu'un titulaire de permis peut effectuer toute course :

- dont l'origine est située sur le territoire pour lequel le permis est émis, quelle que soit la destination;
- dont l'origine et la destination sont situées à l'extérieur de ce territoire, à des endroits qui ne sont desservis par aucun titulaire de permis identique;
- dont l'origine est située à l'extérieur de ce territoire, à la condition que la destination soit située à l'intérieur de son territoire. La course doit être réservée sur appel téléphonique ou convenue par contrat.

L'utilisation des territoires se fait sous certaines conditions. Le titulaire d'un permis de taxi doit répondre à 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.

Le permis de taxi doit également correspondre au territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC) ou d'une communauté urbaine. Pour être titulaire d'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.

5 *Loi sur le transport par taxi*, L.R.Q., c.T-11.1.

Le transport par taxi est considéré comme privé lorsque l'offre de service est exclusive à un client durant toute la durée de la course et collectif, lorsque l'offre de service comprend le partage de la course entre plusieurs clients. Un transport collectif peut être organisé par un organisme public de transport (OPT), une municipalité, un regroupement de municipalité, une régie intermunicipale ou un conseil intermunicipal de transport (CIT).

La loi actuelle accorde aussi aux communautés urbaines et aux MRC, le pouvoir de réglementer certains aspects du transport par taxi, tels que :

- la délivrance de permis de chauffeurs de taxi;
- le fonctionnement des associations de service;
- la formation professionnelle des chauffeurs;
- la tarification;
- le transport collectif;
- le contrôle et la surveillance des taxis et des limousines.

Au Québec, seule la Communauté urbaine de Montréal s'est prévaluée de cette disposition de la loi. Par ailleurs, la loi oblige la création d'une ligue de propriétaires de taxi⁶ dans chaque agglomération.

Au plan fonctionnel, les chauffeurs de taxis sont regroupés au sein d'associations de service, chargées de recevoir les appels de la clientèle et de répartir les demandes entre les chauffeurs autorisés à les recevoir.

De son côté, le *Règlement sur le transport par taxi*⁷ complète la loi en précisant diverses dispositions touchant les titulaires de permis de taxi, les types de véhicules, les règles d'éthique, etc. Certaines dispositions sont à l'effet d'assurer la sécurité du public, la protection du consommateur, la disponibilité du service, la qualité du service et de maintenir des conditions de rentabilité raisonnable à l'exploitation des permis de taxi. Au nombre des règles sur le transport par taxi, certaines prescrivent les conditions pour être titulaire d'un permis de taxi, le nombre de permis, les droits payables pour la délivrance d'un permis, le type de véhicules autorisés, etc. Le Ministère compte sur deux partenaires importants dans la gestion du transport par taxi, soit la Commission des transports du Québec (CTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

6 *Loi sur le transport par taxi*, L.R.Q., c.T-11.4 art. 49, 50 et 50.1.

7 *Règlement sur le transport par taxi*, L.R.Q., c.T-11.1.r.4

4.0 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX ET DES PARTENAIRES

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

4.1 Ministère des Transports

Le Ministère voit à l'application des lois et des règlements relatifs au transport par taxi. Il 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 relatifs au taxi, 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.

4.2 Commission des transports du Québec

La CTQ a strictement un rôle de régulation économique dans le secteur du 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, elle contrôle les taximètres, puis 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.

4.3 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 cette dernière qui administre les examens et délivre les permis de chauffeur de taxi. Elle assure également la vérification mécanique et le contrôle routier.

4.4 Partenaires

Outre les intervenants gouvernementaux, plusieurs entités ou organismes sont concernés par le transport par taxi, comme par exemple, les propriétaires de permis qui possèdent l'autorisation d'exploiter un commerce de taxi et les chauffeurs qui ont l'autorisation de conduire un véhicule de taxi, sans être nécessairement propriétaires. En 1997, il y a plus de 18 000 chauffeurs de taxi au Québec.

Les propriétaires de taxi d'une agglomération doivent obligatoirement être regroupés au sein d'une ligue de taxis reconnue par la CTQ. Ces responsabilités sont de représenter les titulaires de permis, de promouvoir leurs intérêts et d'assurer la qualité des services offerts au public. Par contre, l'association de services est une entreprise dont la tâche principale est de recevoir les appels de la clientèle et de répartir la demande entre les chauffeurs. Elles prennent habituellement la forme de coopératives ou de compagnies, il en existe environ 350, réparties sur le territoire québécois.

L'Association québécoise des intervenants en taxi (AQIT) est davantage présente à l'extérieur des grands centres urbains. Elle compte environ une quarantaine de ligues, soit environ 20 % de l'industrie. Finalement, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) se veut le lieu de rencontres de l'ensemble des entrepreneurs de l'industrie du taxi au Québec et soutient le développement de l'industrie.

5.0 OFFRE DE SERVICE

5.1 Situation en 1997

Dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue, en 1997, 75 % des citoyens (114 527 sur 153 024), regroupés dans 27 des 88 municipalités, sont desservis par un service de transport par taxi⁸. Cette région administrative est divisée en 17 territoires de taxi, soit 3 agglomérations de taxi et 14 régions (carte 1). On compte sur le territoire de la région, 124 permis de taxis appartenant à 107 propriétaires. Il y a au total 369 chauffeurs de taxi, ce qui représente une moyenne de 2,98 chauffeurs par taxi (tableau 1). Finalement, nous retrouvons un ratio de 1 taxi par 924 habitants dans les municipalités desservies (tableau 2).

Toutefois, il semble que tous les détenteurs de permis ne soient pas actifs sur une base régulière, certains seraient même totalement inactifs et ne renouvelleraient leur permis que pour conserver cette opportunité d'emploi.

C'est sur le territoire de la MRC de Rouyn-Noranda, avec 42 628 habitants (27,9% du total régional), que nous retrouvons le plus grand nombre de permis, soit 48. Ce nombre représente 38,7 % du total des permis de la région. On y dénombre une agglomération et 2 régions de taxi. Dans cette MRC, 79 % de la population est desservie par taxi. L'agglomération de taxi de Rouyn-Noranda compte, à elle seule, 47 permis de taxi et 43 propriétaires.

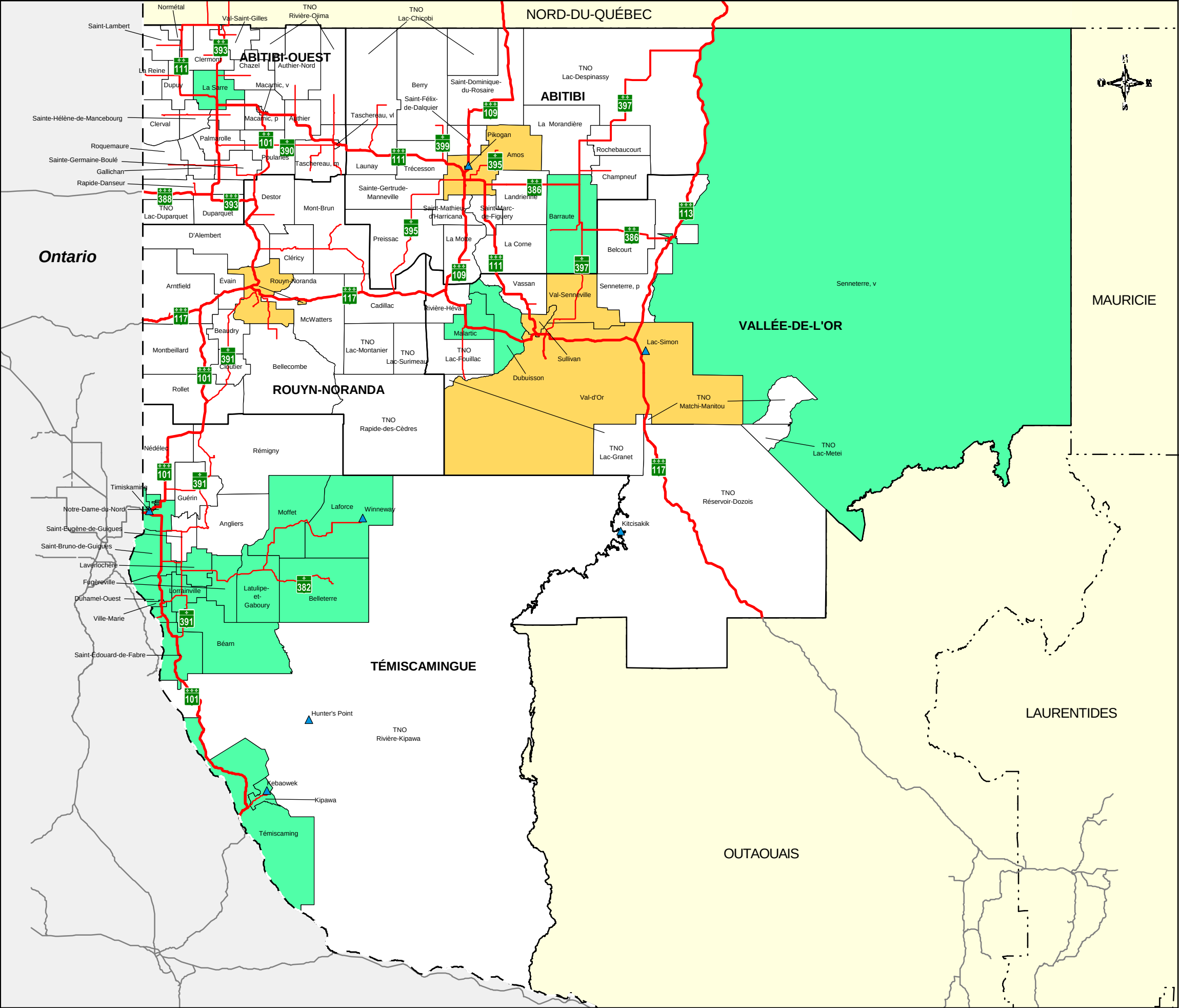
La MRC d'Abitibi-Ouest (23 452 habitants ou 15 % du total de la population régionale) présente le plus petit nombre de permis de taxi, soit 5 taxis (3,2 % du total régional). Pour cette MRC, seulement 45,2 % de la population est desservie par ce mode de transport. La MRC de Témiscamingue (17 919 personnes, soit 28,8 % de la population régionale) affiche pour sa part, un pourcentage de desserte élevé, 87,6 % de la population est desservie par un service de taxi. Quant à la MRC de Vallée-de-l'Or, 91,9 % de la population bénéficie d'un service de taxi. Cette MRC compte 44 023 personnes, soit 28,8 % de la population régionale.

Le taux de desserte est habituellement plus élevé en zone urbaine qu'en zone rurale. Lorsque la population est concentrée, il est évidemment plus facile de bien desservir le territoire. C'est le cas des MRC de la région. Toutefois, la MRC de Témiscamingue présente une desserte de l'ensemble de son territoire, malgré la faible densité et le petit volume de la population.

La Commission des transports du Québec produit chaque année un Atlas du taxi. Le site Internet de la CTQ⁹ permet également de suivre l'offre de service en taxi.

8 Commission des transports du Québec, Service des études socio-économiques et géographiques, *Atlas du taxi 1997*.

9 Commission des transports du Québec, site Internet, www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits.



Plan de trans port de l'Abitibi-
Témis camingue

Transport par taxi

Carte 1
Agglomération et région de taxi

- Agglomération
- Région

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des régions administratives
- Limite des municipalités
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Communauté autochtone

Échelle 1 : 1 250 000

0 20 40
kilomètres

Source :
- Commission des transports du Québec, 1997

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000

TABLEAU 1**OFFRE DE SERVICE DE TAXI PAR MRC EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ENTRE 1993 ET 1997**

	Nombre de territoires		Municipalités desservies		Nombre total de municipalités		Nombre de taxis		Nombre de propriétaires		Nombre de chauffeurs	
MRC	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997
Abitibi	2	2	1	1	18	18	19	17	16	11	53	26
Abitibi-Ouest	1	2	1	1	24	24	8	5	6	5	17	17
Rouyn-Noranda	2	2	2	2	16	14	48	48	48	44	124	196
Témiscamingue	5	6	16	16	25	24	8	11	5	10	17	17
Vallée-de-l'Or	4	5	4	7	11	13	41	43	36	37	164	113
Total	14	17	24	27	94	93	124	124	110	107	375	369

Note : Ces données incluent la population autochtone, mais excluent la population des TNO.

Elles incluent également la région de taxi de Pikogan (population de 394 personnes en 1993 et de 244 en 1997) avec un permis, un titulaire et un chauffeur ainsi que celle de Matchi-Manitou, TNO (population de 312 personnes en 1993 et 244 en 1997, formant une région de taxi avec un permis, un titulaire et un chauffeur). Depuis l'annexion d'une partie du territoire du TNO de Matchi-Manitou à la ville de Senneterre en 1996 et à la région de taxi du même nom, Matchi-Manitou ne représente plus que 309,65 km². La nouvelle région de taxi est peu viable et pourrait être annexée à l'agglomération de taxi de Val-d'Or.

Source : Commission des transports du Québec, *Atlas du taxi 1993 et 1997*.

5.2 Évolution de l'offre du taxi en Abitibi-Témiscamingue de 1993 à 1997

Malgré les mouvements de territoires connus depuis 1993 dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, la situation de l'offre de service de taxi a peu changé.

De façon générale, la délimitation des territoires de taxi s'appuie sur les décisions qui se prennent au niveau du ministère des Affaires municipales quant aux mouvements de territoire. Dans la plupart des cas, le MTQ (pour les agglomérations de taxi) et la CTQ (pour les régions de taxi), répondent à toute demande de modification selon la procédure en vigueur de façon, et ce, afin d'assurer la concordance des territoires de taxi avec les limites d'une ou de plusieurs municipalités.

De nouvelles régions de taxi se sont ajoutées, soit une pour chacune des MRC suivantes : Abitibi-Ouest, Témiscamingue et Vallée-de-l'Or. La MRC de Rouyn-Noranda quant à elle, présente une nouvelle région de taxi mais en a toutefois perdu une.

Le territoire de l'agglomération de taxi de Rouyn-Noranda s'est agrandi suite aux fusions de Rouyn-Noranda avec les municipalités de Lac-Dufault et de Saint-Guillaume-de-Granada. Quant à la situation de l'agglomération de taxi de Val-d'Or, le territoire englobe, depuis 1995, les municipalités de Sullivan et de Val-Senneville qui ne sont toutefois pas fusionnées à Val-d'Or. Dernièrement, la totalité du TNO de

Matchi-Manitou (15 920 km²) et des autres territoires non organisés étaient fusionnés à la ville de Senneterre, devenant ainsi une nouvelle région de taxi. Le TNO de Matchi-Manitou conserve néanmoins sa région de taxi.

Suite aux récentes modifications des territoires de taxi, la proportion de la population régionale desservie est passée de 65,3 % en 1993 à 74,8 % en 1997, et le nombre de municipalités desservies de 25 à 27. La population desservie par permis est passée de 793 à 924, soit une baisse de 16,5 %. Le nombre de permis est demeuré à 124. La densité de population desservie par kilomètre de territoire desservi est demeurée basse à 4,3 personnes /km². Cette faible densité est due aux vastes territoires de taxi retrouvés dans les MRC de Témiscamingue et de Vallée-de-l'Or. Une faible densité de population limite l'expansion et la sollicitation des services. Le taux de motorisation, tout de même important dans la région, constitue également une contrainte.

TABLEAU 2

POPULATION DESSERVIE PAR LE TAXI EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ENTRE 1993 ET 1997

MRC	Population desservie		Population totale		Population desservie (%)		Population desservie par permis		Territoire desservie (km ²)		Densité Population desservie hab/km ²	
	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997
Abitibi	14 177	14 074	25 045	25 002	57,0	56,3	746	828	429,2	431,8	33,03	32,6
Abitibi-Ouest	8 513	10 605	23 962	23 452	36,0	45,2	1 064	2 121	148,2	262,3	57,44	40,4
Rouyn-Noranda	27 425	33 689	42 023	42 628	65,0	79,0	571	702	427,0	487,6	64,23	69,1
Témiscamingue	14 642	15 702	16 721	17 919	88,0	87,6	1 830	1 427	3 779,5	4 451,7	3,90	3,50
Vallée-de-l'Or	33 523	40 457	42 758	44 023	78,0	91,9	818	940	18 413,9	20 734,5	1,82	2,0
Total	98 280	114 527	150 509	153 024	65,3	74,8	793	924	23 197,8	26 367,8	4,23	4,34

Note : Ces données incluent la population autochtone, mais excluent la population et les superficies des réserves amérindiennes et des TNO.

Source : Commission des transports du Québec, *Atlas du taxi 1993 et 1997*.

6.0 DEMANDE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXI

Pour chacune des régions du Québec, le MTQ ne dispose pas d'information récente sur les marchés, ni sur les caractéristiques de la demande pour le service de transport par taxi. Néanmoins, voici quelques faits saillants issus de deux sondages réalisés par le MTQ en 1984¹⁰ et 1985¹¹.

Pour l'Abitibi-Témiscamingue, les caractéristiques énoncées pour les services de taxi dans les petites et les moyennes agglomérations de taxi sont les plus pertinentes :

- les vendredis et les jeudis sont les journées où il y a le plus grand nombre d'appels, le dimanche étant la journée la moins achalandée;
- le nombre moyen d'appels à l'heure, par voiture en opération est environ 2;
- la moyenne d'âge des chauffeurs est de près de 42 ans;
- en moyenne, les chauffeurs possèdent 11 ans d'expérience et travaillent 11 heures par jour;
- plus de la moitié des chauffeurs sont propriétaires de la voiture et près de 70 % travaillent à plein temps;
- en excluant la place réservée au chauffeur, la majorité des taxis offrent quatre places et plus;
- les femmes composent 60 % de la clientèle totale;
- plus de 70 % de la clientèle est âgée de 18 à 39 ans;
- 24 % de la clientèle se compose de cadres et de professionnels; 26 % d'employés de bureau ou de service;
- les motifs d'utilisation sont par ordre d'importance :
 - le travail;
 - les loisirs;
 - le magasinage;
 - tous les autres motifs réunis.

Parmi les caractéristiques des courses, nous notons que :

- 94 % se font sur appel;
- le nombre moyen de personnes par course est de 1,5;
- la distance moyenne d'une course varie de 2 et 2,7 kilomètres;
- la durée moyenne de la course est d'un peu plus de 5 minutes.

10 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Caractéristiques de l'offre et de la demande en service de taxi dans les agglomérations de taxi du Québec*, Montréal, mai 1987, 59 pages.

11 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Demande journalière recensée sur une base annuelle*, 1988, 87 pages.

7.0 FINANCEMENT

L'industrie du transport par taxi est une activité économique relevant uniquement du secteur privé. Aucune aide financière gouvernementale n'est injectée directement dans cette industrie. Cependant, l'aide gouvernementale destinée au transport en commun peut bénéficier indirectement au transport par taxi au moyen de la signature d'ententes de service avec les organismes bénéficiaires de ces programmes d'aide.

La réglementation, sous le contrôle de l'État 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.

En ce qui concerne la tarification, la *Loi sur le transport par taxi* permet aux propriétaires de taxi de diversifier leur offre de service afin d'atteindre de nouveaux marchés.

À l'égard du transport adapté des personnes handicapées, certains organismes ont recours aux services de taxi pour transporter les bénéficiaires de ce service subventionné par le ministère des Transports. En 1995, cinq services de transport adapté de la région ont eu recours au service de taxi (2 943 déplacements). Le transport de personnes handicapées a généré 22 515 \$ de revenu aux compagnies de taxi. Les ligues d'Amos, de Val-d'Or et de Témiscamingue sont davantage sollicitées. Les compagnies utilisent des voitures conventionnelles. Après consultation, les compagnies de taxi sont d'avis qu'elles pourraient augmenter leur clientèle de type ambulatoire ou autonome.

Les hôpitaux et les établissements du réseau de la santé et des services sociaux utilisent également les services de transport par taxi en plus des autres services comme l'ambulance, l'automobile personnelle et les services reliés au bénévolat. C'est le cas pour les compagnies de taxi d'Amos, de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda. Toutefois, le nombre de déplacements qui revient au service de taxi et le montant des dépenses sont comptabilisés avec celui des minibus adaptés, berlines et ambulances. Il y aurait eu en 1993, quelques 23 645 déplacements de ce genre (tous modes confondus) en Abitibi-Témiscamingue et aussi, 1 869 personnes transportées par l'entremise du ministère de la Sécurité du Revenu. Les compagnies de taxi connaissent une croissance en lien avec les coupures dans les services de santé et le virage ambulatoire. Les services de taxi prendront de plus en plus la relève dans ce genre d'activités. Pour l'instant, le service s'effectue sur demande, sauf à Val-d'Or, où l'entente est de type contractuel.

Les commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue recourent aux services de quatre transporteurs par taxi (au même titre que des propriétaires de berlines privées), pour compléter le service de transport. En 1996-1997, trois compagnies effectuent le service de transport d'élèves, soit celle d'Amos, avec deux voitures ainsi que Val-d'Or et Rouyn-Noranda avec quatre voitures chacune. Ce transport est subventionné par le ministère des Transports.

Par ailleurs, Postes Canada est un client régulier du taxi pour les compagnies de Val-d'Or et d'Amos. Une compagnie de taxi de Rouyn-Noranda s'est vu retirer le contrat de service avec Postes Canada en raison de l'expérimentation d'un service en régie.

La *Loi sur le transport par taxi* permet également d'offrir des services de transport collectif. Ces services peuvent avoir différentes fonctions : le remplacement des autobus sur des circuits peu fréquentés, le rabattement des clients sur les lignes d'autobus et un service sur demande pour la desserte de secteurs résidentiels peu achalandés. À Rouyn-Noranda, seule ville à offrir un service de transport en commun, l'organisme municipal et intermunicipal de transport ne fait pas appel au service de taxi. À Amos, des discussions sont lancées avec les autorités municipales sur le service de transport en commun par taxi malgré l'absence d'un service de transport en commun public.

Le covoiturage par taxi permet à un groupe d'individus, qui ont des besoins similaires en termes de transport (origine, destination et horaire), d'utiliser un même véhicule. Un tiers peut agir comme intermédiaire afin de regrouper les individus selon leurs besoins de transport et de réquisitionner le véhicule. Actuellement, les compagnies de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda effectuent, à contrat, ce type de service pour transporter notamment les employés d'Hydro-Québec vers certains aéroports.

Un programme similaire à l'Opération Nez rouge a été instauré par des compagnies de taxi afin d'offrir, à longueur d'année, un service de raccompagnement à domicile pour les automobilistes ayant consommé de l'alcool. Ce service est offert sous le nom de Taxi-Hic! Dans les agglomérations de taxi, les compagnies existantes offrent ce service. Elles fournissent deux chauffeurs (pour le raccompagnement) et chargent un peu moins que l'équivalence de deux courses.

Le transport d'enveloppes et de petits colis par automobile n'est pas réglementé. Les commerces, les entreprises ou tout autre organisme peuvent faire appel au taxi pour la livraison de colis. Dans ce cas, des contrats sont signés pour assurer de meilleures conditions de service. Ce genre de service existe en région et semble, du moins à Val-d'Or, être une activité en expansion. La concurrence de d'autres services tels que la télécopie ou le courrier électronique, affecte certainement l'offre de service par taxi. D'autres services peuvent être offerts par les compagnies de taxis, les visites guidées ou tour de ville en est un exemple. La Société des alcools du Québec offre également un service de livraison à domicile par taxi. Aussi, la majorité des compagnies de taxi répondent positivement aux appels des automobilistes en panne (survolage, raccompagnement, etc.).

8.0 ENJEUX ET PERSPECTIVES

8.1 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 service 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, de par sa nature, l'industrie du taxi a toujours constitué un secteur fragile. La réglementation actuelle ne permet pas nécessairement une prise en main de l'industrie par les partenaires.

Le gel du nombre de permis, soit le nombre maximum de 20 permis par titulaire, ne favorise pas une structuration d'un mode de fonctionnement artisanal, en un mode de véritable entreprise de transport. Malgré tout, certaines compagnies aux prises avec le sous-emploi souhaiteraient fonctionner avec la règle de 1 titulaire par permis. Dans le même ordre d'idée, des compagnies réglementent les heures de travail pour assurer le service et des possibilités de revenus à tous les conducteurs.

Par ailleurs, on constate que l'organisation des territoires ne correspond plus nécessairement aux besoins. L'étalement urbain qui s'effectue à la limite des principales municipalités de Rouyn-Noranda et Val-d'Or ne fait pas nécessairement l'objet de fusion et donc l'ajustement des territoires de taxi. Il en découle des distorsions entre les besoins et l'offre (nombre de permis limité et conflit entre territoires voisins).

Dans une région où la densité de population est faible, le ratio idéal de un permis par 1 000 habitants ne tient pas. Pour que l'industrie subsiste dans un milieu à desservir très étendu, il faut diversifier la nature des services, l'adapter à l'évolution des besoins de la clientèle afin d'augmenter la part de marché et ainsi assurer une meilleure rentabilité des activités. Pour ce faire, l'industrie doit posséder les outils nécessaires à son développement. La réforme actuellement en cours devrait favoriser une véritable prise en main de ce secteur d'activités.

8.2 Perspectives

Le service de taxi est traditionnellement connu pour le service régulier qu'il offre à la population, soit 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 écoliers et des groupes, pour la livraison de colis, pour des circuits touristiques, pour du transport interétablissement du réseau de la santé, pour des transports médicaux, ainsi que pour des services de raccompagnement de personnes en état d'ébriété. La *Loi sur le transport par taxi* offre l'opportunité aux propriétaires de taxis de percer de nouveaux marchés et d'offrir de nouveaux services plus diversifiés répondant aux besoins variés de la population.

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 handicapées se déplaçant en fauteuil roulant. Les coûts d'adaptation d'un véhicule sont considérés par plusieurs propriétaires comme trop élevés par rapport à la demande pour ce type de transport.

9.0 CONCLUSION

Bien que le taxi soit une des ressources de transport public les plus présentes sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, on y compte proportionnellement moins de taxis par habitant que la moyenne québécoise. La réglementation actuelle offre déjà la possibilité aux détenteurs de permis de développer de nouveaux marchés et les services de taxi de l'Abitibi-Témiscamingue se sont lancés dans le développement de plusieurs de ces marchés. Le transfert de responsabilité du taxi vers le niveau local et l'intégration de différents modes de transport pourraient peut-être permettre de pénétrer avec plus de succès ces nouveaux marchés.

Le MTQ procède actuellement à la révision du cadre légal du transport rémunéré de personnes au moyen d'une automobile. Le but de l'opération est :

- de revoir l'ensemble de l'encadrement légal du transport par taxi afin d'en éliminer les dispositions périmées, de répondre aux préoccupations nouvelles de la clientèle et des partenaires, d'en faciliter la compréhension et les contrôles;
- et de formuler des recommandations au ministre des Transports en vue de modifier la loi et le règlement.

Dans un esprit de décentralisation, le milieu régional serait appelé à de plus grandes responsabilités en termes de réglementation, de contrôle des services et de définition des besoins en transport collectif. Le transport par taxi fait partie de cette réflexion visant la mise en commun de services et des modes de transport par l'entremise d'ententes de partenariat entre les divers organisateurs de services de transport. L'industrie du taxi espère une plus grande utilisation des services de taxi dans le transport en commun, scolaire et adapté.

BIBLIOGRAPHIE

Commission des transports du Québec, Service des études socio-économiques et géographiques, *Atlas du taxi 1993*, sans pagination.

Commission des transports du Québec, Service des études socio-économiques et géographiques, *Atlas du taxi 1997*, sans pagination.

Commission des transports du Québec, site Internet,
www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Bilan et perspectives*, mai 1996, 481 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Caractéristiques de l'offre et de la demande en service de taxi dans les agglomérations de taxi du Québec*, Montréal, mai 1987, 59 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Demande journalière recensée sur une base annuelle*, 1988, 87 pages.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Transport par taxi »
6 décembre 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Jacques Brassard	COOP Taxi, Rouyn-Noranda
M. Ronald Gingras	COOP Taxi, Rouyn-Noranda
M. Michel Giroux	Taxi Val-d'Or
M ^{me} Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Gaëtan Lessard	Service des inventaires et plan, MTQ
M ^{me} Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

**Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document**

- De façon générale, les participants du groupe accueillent favorablement l'intérêt que porte le ministère des Transports du Québec à l'industrie du taxi. Le présent document est jugé satisfaisant et complet, bien que certaines précisions soient utiles.
- Les représentants de l'industrie du taxi formulent le souhait que la juridiction de ce service de transport demeure provinciale. Une régionalisation, selon eux, pourrait faire apparaître des contraintes arbitraires supplémentaires.
- Concernant l'obligation d'un titulaire de permis de taxi de ne pas avoir de dossier criminel, des membres du groupe témoin expriment des réserves quant à l'efficacité

et la régularité des contrôles prévus par la législation. Un certain laxisme aurait actuellement cours.

- Les représentants de l'industrie du taxi avouent se désintéresser quelque peu de certains services en raison de la forte concurrence qu'ils subissent. C'est le cas notamment pour le transport adapté et pour le transport de personnes vers des établissements de santé. À plusieurs reprises, l'expression «bénévolat subventionné» est utilisée pour qualifier les services informels de transport développés en marge des services de taxi et subventionnés par la Régie régionale de la santé ou la municipalité.
- En ce qui concerne le transport scolaire par berline, l'offre de service n'est pas réservé aux taxis. Les commissions scolaires ayant tendance à octroyer le contrat au plus bas soumissionnaire, les conducteurs de taxi considèrent cette concurrence comme déloyale compte tenu des coûts (permis et licence de taxi) que les autres propriétaires de berline n'ont pas à considérer dans leur offre. De plus, la sécurité des passagers est questionnée lorsque le transport s'effectue par un propriétaire de berline qui n'est pas soumis au même cadre législatif et réglementaire que les taxis. Concernant l'aspect sécurité, les responsables du transport de quelques commissions scolaires contactées par la suite, signalent que des clauses précises concernent la sécurité.
- Selon les représentants de l'industrie du taxi, l'enquête visant à décrire les caractéristiques de l'offre et de la demande pour le service de taxi en Abitibi-Témiscamingue devrait être reprise afin de tenir compte des récentes modifications de l'industrie (information et expérience des conducteurs, caractéristiques de la clientèle, etc.).