

Étude préalable

Demande de fusion des agglomérations de taxi de Québec

14 février 2019

Commission
des transports

Québec



Table des matières

1	Introduction et contexte	5
1.1	Changements au régime de détermination des agglomérations suite à l’adoption du projet de loi 100.....	5
1.2	Demande formulée au ministère	5
1.3	Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis.....	7
2	Portrait de l’industrie	8
2.1	Statistiques descriptives.....	9
2.1.1	Les taxis	9
2.1.2	Transferts de permis	12
2.1.3	Le transport adapté.....	14
2.2	Portrait sommaire du territoire visé	15
2.2.1	Le transport	15
2.2.2	Spécificités géographiques.....	19
2.2.3	Caractéristiques socioéconomiques.....	25
3	Critères d’analyse (en lien avec le Décret).....	26
3.1	Premier critère : la préservation de la continuité du tissu urbain.....	26
3.2	Deuxième critère : la consolidation des zones d’influence et d’appartenance	27
3.3	Troisième critère : le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté et des communautés métropolitaines.....	27
3.4	L’intérêt du public	28
4	Index des tableaux	29
5	Index des illustrations	30
6	Liste des décrets et décisions judiciaires concernant les fusions d’agglomérations (Québec et Saint-Jérôme)	31

1 Introduction et contexte

Les titulaires de permis de propriétaire de taxi doivent respecter des restrictions territoriales pour leurs activités de transport. Ces territoires sont nommés agglomération de taxi. Un titulaire a le droit de transporter des passagers à l'intérieur de son agglomération de taxi, de son agglomération de taxi vers une destination à l'extérieur ou encore de l'extérieur vers son agglomération de taxi.

Il est important ici de distinguer, dans le cas de cette proposition de fusion, l'Agglomération de Québec, et les agglomérations de taxi de Québec, dont l'agglomération A.36 Québec, entre autres. L'Agglomération de Québec réfère au territoire équivalent d'une municipalité régionale de comté (MRC) qui englobe les villes de L'Ancienne-Lorette, de Québec, et de Saint-Augustin-de-Desmaures, la paroisse Notre-Dame-des-Anges (hors MRC) et la réserve indienne Wendake (hors MRC).

La demande donnant lieu à cette étude concerne donc la fusion des agglomérations de taxi de l'Agglomération de Québec.

1.1 Changements au régime de détermination des agglomérations suite à l'adoption du projet de loi 100

Le 10 juin 2016, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi a été sanctionnée.

Cette loi, entrée en vigueur le 8 septembre 2016, confère au gouvernement le pouvoir de procéder à la révision du nombre d'agglomérations de taxi et le territoire de chacune d'elles (article 5.1). Le gouvernement peut aussi fixer le nombre maximal (quota) de permis de propriétaire de taxi pour chaque agglomération.

L'article 89.2 stipule que toute décision et tout règlement pris par le gouvernement en vertu des articles 5.1 et 10.1 font l'objet d'une consultation publique préalable par la Commission des transports du Québec sur demande du ministre.

1.2 Demande formulée au ministère

Au cours de l'été 2016, les représentants du Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ) ont formulé une demande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (maintenant ministère des Transports du Québec) à l'effet de procéder à la fusion des sept agglomérations de taxi de l'Agglomération de Québec.

Cette demande s'inscrivait dans un élan de continuité du développement amorcé dans le cadre de l'arrêté numéro 2015-17 autorisant le Projet pilote concernant l'optimisation des

services de transport par taxi demandés par application mobile dans la région de la Capitale-Nationale. L'arrêté avait été publié dans la Gazette officielle du 15 décembre 2015.

À cet effet, à compter du 30 décembre 2015, un propriétaire de taxi ou un chauffeur de taxi de la région de la Capitale-Nationale pouvait effectuer une course à l'extérieur de son agglomération d'appartenance (celle autorisée par le permis de propriétaire de taxi) lorsque certaines conditions étaient remplies.

Ce projet pilote a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2018 par un nouvel arrêté ministériel portant le numéro 2017-11 et publié dans la Gazette officielle du 15 décembre 2017.

Le 7 août 2018, le gouvernement du Québec a édicté le Décret 1092-2018 qui devait entrer en vigueur le 24 septembre 2018 et qui avait pour effet de regrouper les agglomérations de taxi A.25 Charlesbourg, A.30 Est de Québec, A.36 Québec, A.38 Sainte-Foy–Sillery, Saint-Émile, Val-Bélair et Wendake en une seule agglomération de taxi.

Le 25 septembre 2018, la chambre civile de la Cour supérieure prononçait un jugement sur demande de sursis en pouvoir de contrôle judiciaire dans lequel la cour accueillait la demande de sursis et suspendait l'application du décret. Les demandeurs étaient Taxi Sainte-Foy–Sillery association corporative, Taxi Laurier Sainte-Foy (1981) inc., Hypra Taxi inc., Hicham Berouel, Omar Berri et Les taxis Marcel Hamel inc.

Néanmoins, avec l'arrêté ministériel portant le numéro 2018-24 entré en vigueur le 28 décembre 2018 pour une période d'une année, le gouvernement a présenté une nouvelle mouture du projet pilote. Il s'intitule Projet pilote visant à optimiser les services de transport par taxi et la desserte d'infrastructures et d'équipements collectifs régionaux sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

1.3 Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis

Avant l'adoption du projet de loi 100, la Commission appuyait son analyse de toute demande de modification des limites territoriales des agglomérations sur le Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis (le Décret). Il peut être utile dans le traitement d'une demande comme celle-ci de retenir une approche basée sur le décret, qui énonce ceci :

1. La Commission des transports du Québec tient compte de façon générale des critères et facteurs suivants lors de la création, de la division, de la délimitation ou de la fusion des agglomérations de taxis à l'intérieur du territoire d'une autorité municipale ou supramunicipale:

1° la préservation de la continuité du tissu urbain;

2° la consolidation des zones d'influence et d'appartenance;

3° le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté et des communautés métropolitaines.

2. La Commission considère, pour la création et la délimitation de ses premières agglomérations, les agglomérations de taxis et les régions de taxis instituées en vertu de la Loi sur le transport par taxi (chapitre T-11.1) et les fusions de certains territoires municipaux bien que, dans ce dernier cas, elle ne soit pas tenue de faire correspondre le territoire d'une agglomération de taxis avec celui d'un arrondissement.

La section 3 de ce document propose donc une analyse de la présente demande en regard des critères spécifiés dans le décret et en tenant compte de l'intérêt public.

2 Portrait de l'industrie

La population de l'Agglomération de Québec peut compter sur plus de 650 taxis répartis dans sept agglomérations de taxi.

Bien que la majorité de permis de propriétaire de taxi sont détenus par des titulaires qui n'ont qu'un permis, la plupart des taxis sont associés à l'un ou l'autre des intermédiaires en services de transport par taxi. L'industrie est donc principalement structurée autour des intermédiaires. Ils sont autorisés à offrir des services de répartition et de publicité, entre autres, à leurs membres.

Tableau 1. Intermédiaires en services de transport par taxi de l'Agglomération de Québec selon l'agglomération de taxi, 18 janvier 2018

Agglomération de taxi	Intermédiaires
A.25 Charlesbourg	ASSOCIATION COOPÉRATIVE DE TAXIS CHARLESBOURG
A.30 Est de Québec	TAXI COOP BEAUPORT
A.36 Québec	HYPRA TAXI INC. TAXIS COOP QUÉBEC 525-5191 TRANSPORT ACCESSIBLE DU QUÉBEC INC.
A.38 Sainte-Foy–Sillery	TAXI LAURIER STE-FOY (1981) INC. ¹ TAXIS SAINTE-FOY–SILLERY ASSOCIATION COOPÉRATIVE
Saint-Émile	Aucun
Val-Bélair	TAXI COOP VAL-BÉLAIR
Wendake	Aucun

¹ Le permis de cet intermédiaire est expiré depuis le 10 septembre 2018, mais il est toujours en opération.

Rappelons qu'un nombre important de taxis de l'Agglomération de Québec participent à un projet pilote depuis le 30 décembre 2015. Le projet pilote permet à un titulaire d'effectuer une course à l'extérieur de son agglomération de taxi lorsque certaines conditions sont réunies, notamment que la course soit demandée via une application mobile.

La présence d'Uber (application mobile de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs) se fait sentir dans l'Agglomération de Québec depuis quelques années. Bien que les données relatives aux activités d'Uber restent confidentielles, il est estimé que ses conducteurs partenaires réalisent quelques centaines de milliers de courses annuellement.

Les tarifs de taxi qui s'appliquent dans l'Agglomération de Québec sont les mêmes que pour l'ensemble du Québec. Ils ont été majorés en juin 2018 pour s'établir à 3,50 \$ au départ, 1,75 \$ par kilomètre parcouru et 0,65 \$ par minute d'attente. Auparavant, ils avaient été fixés à 3,45 \$, 1,70 \$ et 0,63 \$ au départ, par kilomètre et par minute d'attente, respectivement, depuis le mois de janvier 2012.

Des tarifs d'exception existent pour les courses à destination ou en provenance de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB). Ceux-ci s'appliquent à la zone centre-ville de Québec (tarif fixe de 35,10 \$) et à une zone adjacente à l'aéroport (tarif fixe de 15,40 \$).

2.1 Statistiques descriptives

Les tableaux qui suivent décrivent l'état des lieux concernant la répartition des taxis sur le territoire de l'Agglomération de Québec, le nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi, l'âge des véhicules, les transferts de permis et le portrait du transport adapté.

2.1.1 Les taxis

Les sept agglomérations de taxi visées par la demande de fusion comportent 654 permis de propriétaire de taxi au total. De ce nombre, il y a 16 permis restreints de la catégorie service pour besoin particulier (transport adapté seulement). Ces permis sont des permis à terme (durée de cinq ans maximum). Parmi les 627 permis réguliers, huit sont attachés à un véhicule adapté. On compte aussi 11 permis pour le service spécialisé de limousine dans l'agglomération de taxi A.36 Québec.

Tableau 2. Nombre de permis de propriétaire de taxi actifs selon l'agglomération de taxi, la catégorie de permis et le type de véhicule - 31 octobre 2018

Agglomération de taxi	Quota	Permis régulier		Permis spécialisé limousine	Sous total (dans quota)	Permis restreint (hors quota) Véh. adapté	Total
		Véhicule régulier	Véhicule adapté				
A.25 Charlesbourg	38	37	1	0	38	1	39
A.30 Est de Québec	51	49	2	0	51	0	51
A.36 Québec	437	421	5	11	437	8	445
A.38 Sainte-Foy–Sillery	100	100	0	0	100	7	107
Saint-Émile	19	1	0	0	1	0	1
Val-Bélair	21	10	0	0	10	0	10
Wendake	2	1	0	0	1	0	1
Total	668	619	8	11	638	16	654

Avec ses 421 permis réguliers, l'agglomération A.36 Québec compose plus des deux tiers du parc des taxis réguliers. L'agglomération A38. Sainte-Foy–Sillery, deuxième en importance, en constitue le sixième avec 100 permis réguliers.

Le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi (quota) est atteint dans les quatre agglomérations principales (A.25, A.30, A.36 et A.38) pour un total de 626 permis. Au sein des trois agglomérations restantes, les quotas ne sont pas atteints. En effet, 18 permis supplémentaires restent disponibles à Saint-Émile, 11 à Val-Bélair et un à Wendake.

Tous les permis de propriétaire de taxi réguliers de Québec sont renouvelables sauf l'unique permis de Saint-Émile, qui est un permis régulier à terme (durée maximale de 5 ans).

Les 654 permis de propriétaire de taxi sont détenus par 516 titulaires, comme le montre le tableau qui suit.

Tableau 3. Nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi selon l'agglomération et le nombre de permis détenus- 31 octobre 2018

Agglomération	1 permis	2 permis	3 à 5 permis	6 à 10 permis	11 à 19 permis	20 permis et plus	Total
A.25 Charlesbourg	29	2		1			32
A.30 Est de Québec	40	3	1				44
A.36 Québec	306	33	12	2	1		354
A.38 Sainte-Foy–Sillery	64	7	2			1	74
Saint-Émile	1						1
Val-Bélair	10						10
Wendake	1						1
Total	451	45	15	3	1	1	516

Bien que la grande majorité (87 %) des titulaires de permis de propriétaire de taxi détiennent seulement un permis, quelques titulaires sont propriétaires d'un nombre important de permis. La liste qui suit fait état des titulaires qui possèdent plus de cinq permis.

Tableau 4. Titulaires propriétaires de plus de cinq permis de propriétaire de taxi selon le nombre de permis et l'agglomération de taxi, 31 octobre 2018

Nom du titulaire - actionnaires	Nombre de permis	Agglomérations
LES TAXIS MARCEL HAMEL INC. - Marcel Hamel, Jean-Sébastien Hamel, Élizabeth Hamel	23	A.38 Sainte-Foy–Sillery
2948-4532 QUÉBEC INC. - Martin Leblond	19	A.36 Québec
Bijjou, Salah	9	A.36 Québec et A.38 Sainte-Foy–Sillery
Boudreau, Chantal	6	A.30 Est de Québec, A.36 Québec et A.38 Sainte-Foy–Sillery
GESTION DARBICH INC. - Hassan Dardari, Aich Tabchich	6	A.36 Québec

Fait à noter, Les taxis Marcel Hamel inc. avec 23 permis de propriétaire de taxi est un joueur d'importance au sein de l'agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery. Cette entreprise compte parmi les demandeurs d'un sursis en pouvoir de contrôle judiciaire afin de suspendre l'application du décret concernant la fusion des agglomérations de taxi de Québec.

L'âge des véhicules taxis peut servir d'indicateur quant à la santé de l'industrie. Généralement, plus les véhicules sont récents, mieux se portent les affaires. Le portrait du parc des taxis de l'Agglomération de Québec montre que ce sont les véhicules de l'agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery qui affichent l'année modèle moyenne la plus élevée parmi les quatre grandes agglomérations, soit 2014,0. Viennent ensuite A.36 Québec et A.25 Charlesbourg avec une année du modèle moyenne de 2013,6. Elles sont suivies de A.30 Est de Québec, qui affiche une moyenne de 2012,9.

Tableau 5. Nombre de véhicules taxis selon l'agglomération et l'année du modèle - 31 octobre 2018

Agglomération	2009 à 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018, 2019	Total	moyenne
A.25 Charlesbourg	8	6	4	10	2	1	8	0	39	2013,6
A.30 Est de Québec	13	13	4	7	6	5	3	0	51	2012,9
A.36 Québec	48	98	69	96	64	31	26	13	445	2013,6
A.38 Sainte-Foy–Sillery	7	27	8	27	11	15	7	5	107	2014,0
Saint-Émile	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2016,0
Val-Bélair	0	3	5	0	1	0	1	0	10	2013,3
Wendake	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2010,0
Total	77	147	90	140	84	53	45	18	654	2013,6

La moyenne globale est égale à la valeur qu’affiche l’agglomération A.36 Québec, soit 2013,6. L’année modèle la plus fréquente, avec 147 véhicules, est 2012.

2.1.2 Transferts de permis

Les permis de propriétaire de taxi délivrés avant le 15 novembre 2001 peuvent être transférés à un nouveau propriétaire selon une entente de gré à gré, et très souvent moyennant des sommes d’argent considérables.

Le marché des permis de propriétaire de taxi a cependant perdu de son dynamisme depuis quelques années, passant d’au moins 53 transferts par année pour l’Agglomération de Québec entre 2010 et 2012 à seulement 33 permis transférés l’année dernière, une diminution de 38 pour cent.

L’agglomération A.38 Sainte-Foy-Sillery affiche la plus grande stabilité au chapitre du nombre de transferts annuels avec une moyenne de 4,1, soit un peu plus d’un permis transféré sur 25 permis actifs (4,1 %). Pour A.36 Québec, ça varie au cours des dix dernières années entre 5,7 % et 9,8 % des permis actifs qui ont été transférés au cours d’une année. Aucun transfert de permis n’a été observé pour les agglomérations de Saint-Émile et Wendake au cours des huit dernières années.

Tableau 6. Nombre de transferts de permis de propriétaire de taxi agglomérations de Québec, 2010-2011 à 2017-2018

Agglomération	Exercice financier (avril à mars)							
	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
A.25 Charlesbourg	2	1	9	2	3	2	1	1
A.30 Est de Québec	10	7	3	9	6	4	1	2
A.36 Québec	33	43	34	29	36	37	29	25
A.38 Sainte-Foy–Sillery	3	5	2	4	5	4	4	4
Saint-Émile	0	0	0	0	0	0	0	0
Val-Bélair	5	1	0	4	1	3	1	1
Wendake	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	53	57	48	48	51	50	37	33

Au cours de la période observée, le tableau qui suit témoigne de variations importantes de la valeur marchande des permis de propriétaire de taxi. En effet, de fortes hausses ont été observées entre 2010-2011 et 2014-2015. Par exemple, les permis de A.36 Québec sont passés de 148 100 \$ à 196 900 \$ (+33 %), de 118 900 \$ à 169 500 \$ (+43 %) dans A.30 Est de Québec et pour l’agglomération A.25 Charlesbourg : de 157 500 \$ à 187 700 \$ (+19 %).

Ces hausses ont toutefois cédé à de fortes baisses depuis, et les valeurs des permis se sont rétractées pour se retrouver avec des valeurs légèrement supérieures à celles de 2010-2011. Toutefois, les permis de l’agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery terminent la période avec des valeurs moindres après huit ans, passant de 188 900 \$ en 2010-2011 à 239 700 \$ en 2014-2015, et ensuite 138 600 \$ en 2017-2018.

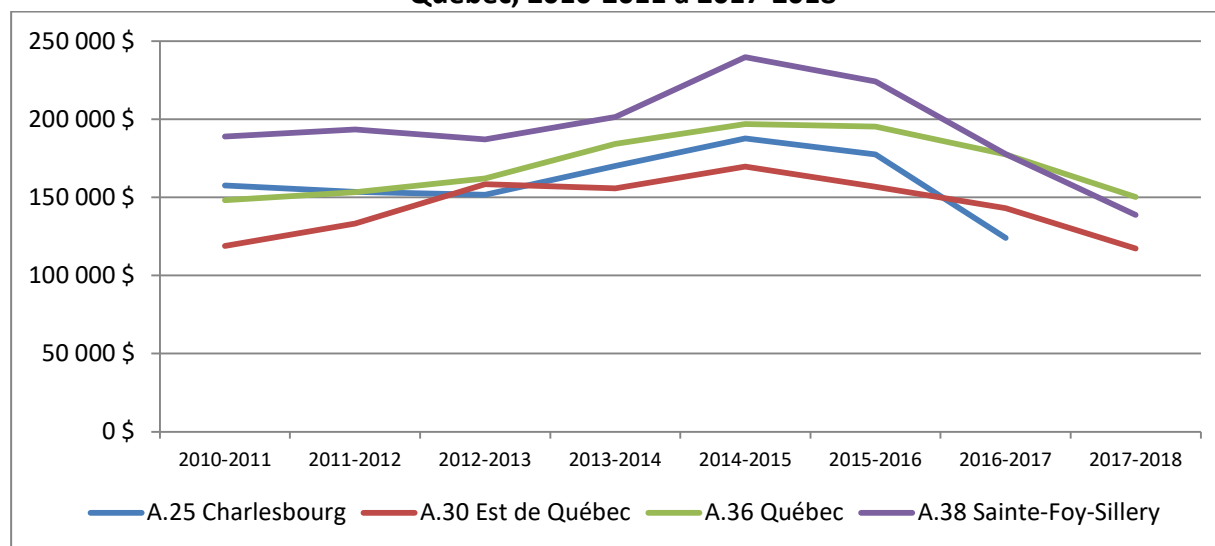
Tableau 7. Valeur moyenne des transferts de permis de propriétaire de taxi agglomérations de Québec, 2010-2011 à 2017-2018 (en milliers de \$)

Agglomération	Exercice financier (avril à mars)							
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
A.25 Charlesbourg	157,5	153,5	151,7	170	187,7	177,5	124	#N/A
A.30 Est de Québec	118,9	133,2	158,3	155,7	169,6	156,7	143	117,2
A.36 Québec	148,1	153,2	162,1	184,1	196,9	195,3	177,4	150,3
A.38 Sainte-Foy–Sillery	188,9	193,4	187	201,3	239,7	224,1	177,7	138,6
Saint-Émile	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
Val-Bélair	40,4	39	#N/A	52	52	54	35	45
Wendake	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

La mention N/A indique qu’il n’y a pas eu de transactions sur lesquels baser une valeur moyenne. La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales.

Le graphique qui suit montre la progression des valeurs moyennes de transferts de permis de propriétaire de taxi au sein des quatre grandes agglomérations de taxi de Québec. On y observe une croissance jusqu’en 2014-2015 et une baisse généralisée par la suite.

Figure 1. Valeur moyenne des transferts de permis, 4 principales agglomérations de taxi de Québec, 2010-2011 à 2017-2018



2.1.3 Le transport adapté

Le Réseau de transport de la Capitale assure le transport collectif et adapté de l'agglomération de Québec par le biais du Service de transport adapté de la Capitale, et ce, 124 heures par semaine.

Le tableau qui suit montre la répartition de la clientèle admise au transport adapté. Les personnes âgées représentent 67 % des usagers. En 2015, on comptait 158 usagers de plus (donc une décroissance de 1,6 %), toujours avec des pourcentages semblables à 2017 pour les différentes clientèles selon l'âge. Par contre, la proportion d'usagers en fauteuil roulant est passée de 26,8 % à 23,3 %.

Tableau 8. Clientèle admise au transport adapté selon le type de clientèle et le groupe d'âge, Réseau de transport de la Capitale, 2017

Type de client	Groupe d'âge			Total
	0 à 20 ans	21 à 64 ans	65 ans et plus	
Fauteuil roulant	38	738	1 523	2 299
Ambulatoire	263	2 236	5 072	7 571
Total	301	2 974	6 595	9 870

Source : MTQ en prépublication du Répertoire statistique - transport adapté

La répartition des déplacements en transport adapté fait valoir le rôle primordial qui revient à l'industrie du taxi dans ce type de transport, que ce soit avec des véhicules adaptés ou réguliers. En effet, les taxis assurent 87,1 % des déplacements en transport adapté. Cela représente un peu moins de 2 000 déplacements chaque jour. Parmi les déplacements d'usagers en fauteuil roulant, c'est plus de la moitié (53,4 %) qui sont fait par taxi.

Tableau 9. Déplacements en transport adapté selon le type de déplacement et le type de véhicule utilisé, Réseau de transport de la Capitale, 2017

Type de déplacement	Type de véhicule			Total
	Minibus	Taxi	Taxi adapté	
Fauteuil roulant	80 886	21 862	70 848	173 596
Ambulatoire	19 277	573 006	28 782	621 065
Accompagnateur	6 832	17 026	8 519	32 377
Total	106 995	611 894	108 149	827 038

Source : MTQ en prépublication du Répertoire statistique - transport adapté

On a estimé à 3,08 passagers par voyage en taxi et 1,44 en taxi adapté. Cette donnée n'est pas disponible pour le minibus.

Bien que la clientèle admise ait connu une légère baisse depuis deux ans, on constate une augmentation de 33 000 déplacements en transport adapté depuis 2015. Pendant la même période, le nombre de déplacements réalisés à l'aide d'un taxi régulier a bondi de 52 000 (+9,3 %). Toutefois, il y a eu une diminution de 13,6 % du nombre de déplacements par taxi adapté.

Tableau 10. Évolution du nombre de déplacements en transport adapté selon l'année et le type de véhicule utilisé, Réseau de transport de la Capitale, 2015 à 2017

Type de véhicule	Année			Variation 2017/2015
	2015	2016	2017	
Minibus	108 977	103 227	106 995	-1,8 %
Taxi	559 887	598 849	611 894	9,3 %
Taxi adapté	125 169	118 790	108 149	-13,6 %
Total	794 033	820 866	827 038	4,2 %

Source : MTQ en prépublication du Répertoire statistique - transport adapté

Le budget de la STAC était de 16,7 M\$ en 2018, dont environ 55 pour cent (9,2 M\$) a servi à payer des courses en taxi.

2.2 Portrait sommaire du territoire visé

2.2.1 Le transport

L'Enquête Origine-Destination (O-D) 2011 (derniers résultats disponibles) était la huitième réalisée dans la région de Québec depuis 1977. Les résultats ont permis notamment de dégager les grands constats suivants :

- L'automobile demeure le choix modal privilégié par les ménages et davantage comme conducteur solo que covoitureur, se traduisant par une diminution du taux d'occupation des véhicules, en pointe du matin comme durant le reste de la journée.
- La progression de l'usage du transport en commun se poursuit et se traduit par une nouvelle hausse de sa part modale.
- Les déplacements utilitaires faits à vélo demeurent en nombre marginal, mais connaissent néanmoins une hausse soutenue depuis les 15 dernières années.
- Les secteurs combinés du Plateau Sainte-Foy et du Campus universitaire constituent le principal pôle de déplacements de la région avec près de 100 000 déplacements attirés chaque jour, devançant ceux de la Colline Parlementaire/Vieux-Québec/Saint-Roch/Vieux-Port qui en accueillent ensemble environ 92 000.

L'automobile

Le véhicule personnel occupe une place de choix dans la part modale des transports au sein de l'Agglomération de Québec. Selon l'enquête O-D, ce sont près de 77 pour cent des déplacements qui ont été effectués en automobile, dont près de 82 pour cent concernaient un conducteur et 18 pour cent un passager. Cela représente plus de 1,2 million de déplacements sur une journée typique.

Le taux de motorisation poursuit sa croissance pour s'établir en 2017 à 0,62 véhicule (automobiles et camions légers) par habitant, soit une hausse de 3,7 pour cent par rapport à 2012. Le nombre de véhicules a crû plus de deux fois plus rapidement que la population au cours de la période observée. On a donc ajouté 22 432 véhicules alors qu'il y a 16 194 personnes de plus.

Tableau 11. Nombre de véhicules en circulation, population et taux de motorisation, Agglomération de Québec, 2012 et 2017

Année	Nombre de véhicules ¹ en circulation (31 décembre)			Population (1 ^{er} juillet)	Taux de motorisation (véh./habitant)
	Promenade	Commercial	Total		
2012	299 462	38 408	337 870	564 446	0,599
2017 ^p	317 402	42 900	360 302	580 640	0,621
Variation 2017/2012	6,0 %	11,7 %	6,6 %	2,9 %	3,7 %

1 : automobiles et camions légers seulement.

p : Donnée provisoire.

Sources : Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique – Bilan 2012 et 2017

Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population des MRC selon le groupe d'âge et le sexe

Transport en commun

Le réseau de transport de la Capitale (RTC) exploite 134 parcours avec 577 autobus sur un réseau de 870 kilomètres.

Le RTC a transporté 45,4 millions de passagers en 2017, une augmentation de 1,1 pour cent par rapport à 2016, mais une diminution de 2,8 pour cent depuis 2012 (46,7 M).

On estime qu'un travailleur sur quatre et trois étudiants sur cinq utilisent le RTC.

L'enquête O-D fait état d'un peu plus de 9 pour cent des déplacements qui étaient effectués via les transports en commun en 2011, soit environ 150 000 déplacements pour une journée typique.

Taxi

Les résultats de l'enquête O-D concernant les déplacements effectués en taxi font état de 4 406 courses pour un jour ouvrable typique au niveau de la Communauté métropolitaine de Québec. Cela représente un peu plus de six courses par jour par taxi régulier. En raison de l'exclusion des touristes, entre autres, cette estimation présente certainement un sous-dénombrement, comme celles du tableau qui suit par ailleurs. On peut supposer toutefois que les proportions des différents types de déplacements sont représentatives.

Tableau 12. Courses en taxi selon l'origine et la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011

Origine	Destination			Total
	A.36 Québec	A.38 Sainte-Foy– Sillery	Autres	
A.36 Québec	1 618	348	297	2 264
A.38 Sainte-Foy–Sillery	306	563	43	911
Autres (CMQ)	296	49	885	1 231
Total	2 221	960	1 225	4 406

Source : Adaptation des données de l'Enquête origine-destination, 2011

Les courses intra-agglomération (cellules grisées) au nombre de 3 066 représentaient près de 70 pour cent de toutes les courses.

C'est donc un peu moins du tiers (1 340) des courses qui partaient d'une agglomération vers une autre en 2011. Environ 15 pour cent des courses (654) concernaient des déplacements entre A.36 Québec et A.38 Sainte-Foy–Sillery. Ces proportions sont très probablement plus élevées depuis la mise en place de l'application Taxi Coop et du Projet pilote concernant l'optimisation des services de transport par taxi demandés par application mobile dans la région de la Capitale-Nationale. Le graphique qui suit montre la distribution des courses selon l'origine et la destination. Évidemment, les barres les plus hautes illustrent les courses intra-agglomération.

Figure 2. Courses en taxi selon l'origine et la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011

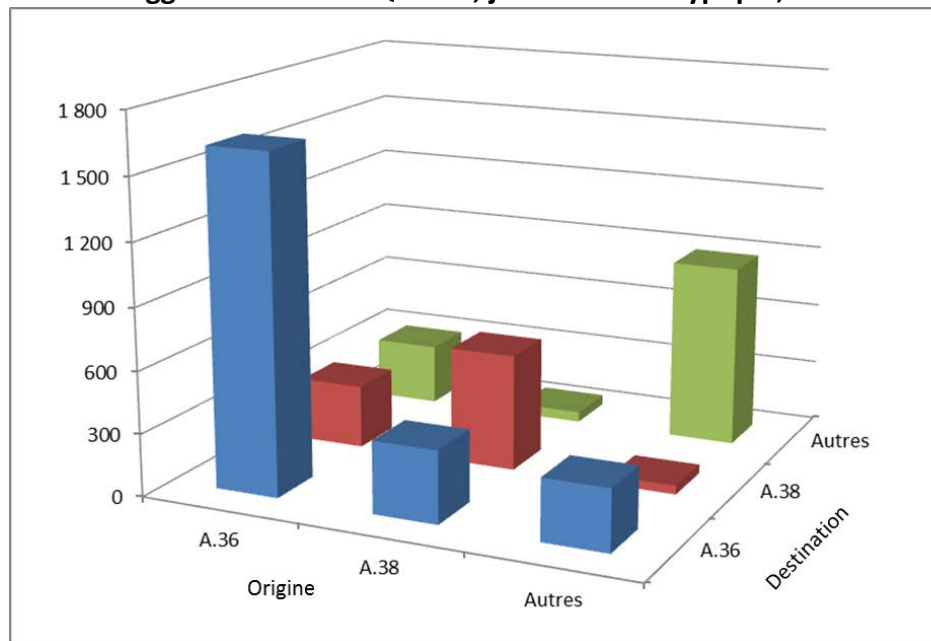


Tableau 13. Répartition de courses en taxi selon l'origine, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011

Origine	Destination			Total
	A.36 Québec	A.38 Sainte-Foy-Sillery	Autres	
A.36 Québec	72,9%	36,3%	24,3%	51,4%
A.38 Sainte-Foy-Sillery	13,8%	58,6%	3,5%	20,7%
Autres (CMQ)	13,3%	5,1%	72,3%	27,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Adaptation des données de l'Enquête origine-destination, 2011

Près de trois quarts des courses vers A.36 Québec trouvent leur origine dans cette même agglomération de taxi alors que la moitié des courses en provenance de l'extérieur proviennent de A.38 Sainte-Foy-Sillery. Plus de la moitié de toutes les courses de taxi de l'Agglomération de Québec (51,4 pour cent) avaient comme origine A.36 Québec.

Près de trois courses sur huit vers A.38 Sainte-Foy-Sillery partent de A.36 Québec. En ce qui concerne les courses vers les autres agglomérations, seulement 3,5 pour cent provenaient de A.38 Sainte-Foy-Sillery et près du quart venaient de A.36 Québec.

Tableau 14. Répartition de courses en taxi selon la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011

Origine	Destination			Total
	A.36 Québec	A.38 Sainte-Foy–Sillery	Autres	
A.36 Québec	71,5%	15,4%	13,1%	100,0%
A.38 Sainte-Foy–Sillery	33,6%	61,7%	4,7%	100,0%
Autres (CMQ)	24,1%	4,0%	71,9%	100,0%
Total	50,4%	21,8%	27,8%	100,0%

Source : Adaptation des données de l'Enquête origine-destination, 2011

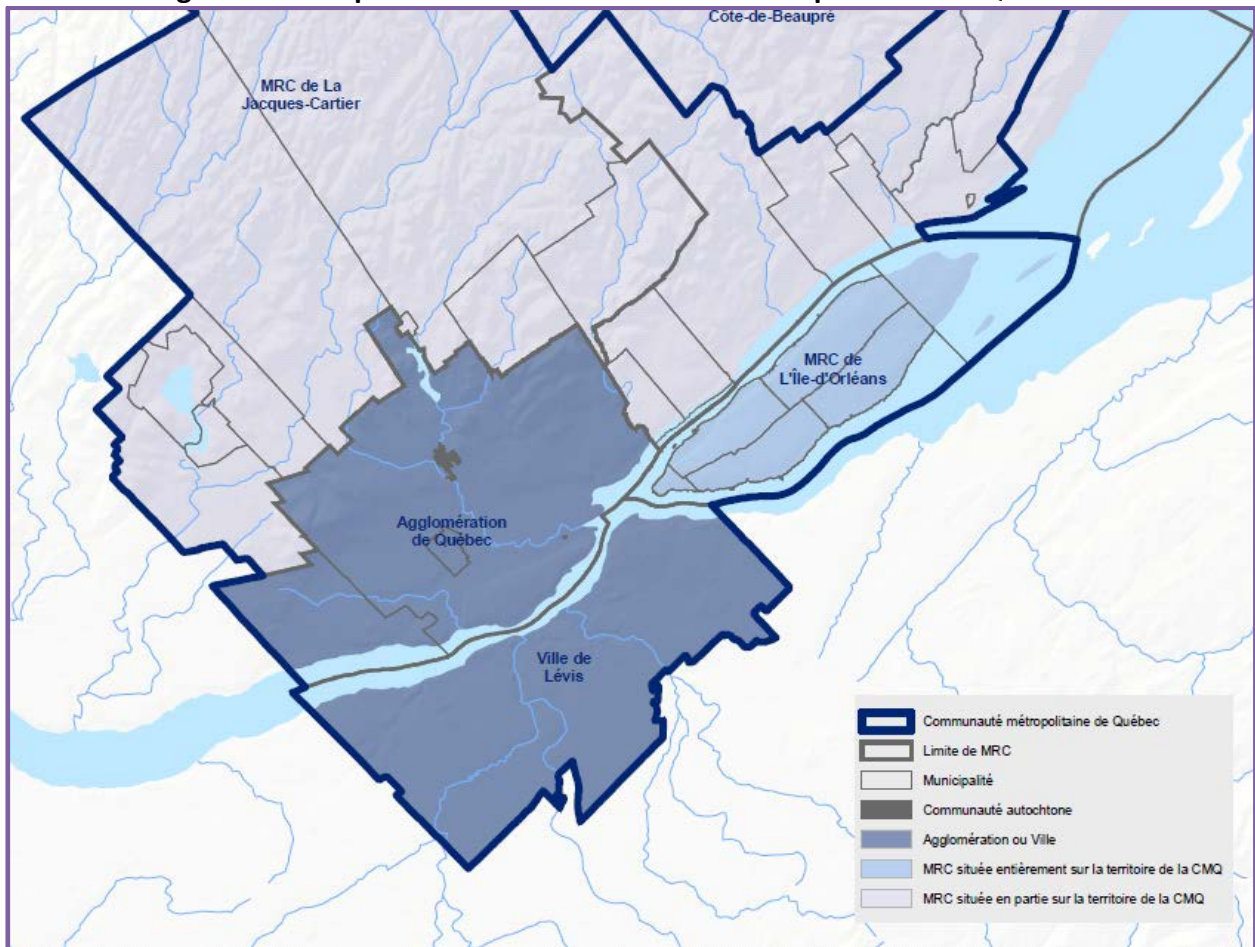
La répartition de la destination des courses de taxi est similaire à ce qui est observé relativement aux origines. La moitié de toutes les courses se terminent dans A.36 Québec. De plus, le tiers des courses qui partent de A.38 Sainte-Foy–Sillery finissent dans A.36 Québec. Près du quart des courses provenant de toute autre agglomération se rendent dans A.36 Québec.

L'agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery voit un très faible pourcentage de courses en provenance d'autres agglomérations de taxi (4 pour cent) ainsi qu'une presque aussi faible proportion de course vers ces autres destinations.

2.2.2 Spécificités géographiques

Le territoire visé par la demande de fusion s'apparente aux limites de l'Agglomération de Québec (voir sur la carte ci-dessous). Il comprend le territoire de la ville de Québec, la ville de L'Ancienne-Lorette, la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, la Réserve indienne Wendake et la paroisse Notre-Dame-des-Anges. Complètement compris dans la Communauté métropolitaine de Québec (CMM), c'est un territoire équivalent à une MRC qui inclut, de plus, la réserve indienne Wendake.

Figure 3. Carte partielle de la Communauté métropolitaine de Québec



La carte de la page suivante montre le découpage des sept agglomérations de taxi au sein de l'Agglomération de Québec.

Figure 4. Carte des sept agglomérations de taxi de l'Agglomération de Québec



Le découpage des agglomérations de taxi correspond aux limites des anciennes villes de Québec, Sainte-Foy–Sillery, Charlesbourg, Beauport, Saint-Émile, et Val-Bélair avant les fusions municipales de 2002, et inclut le territoire de la réserve indienne Wendake.

Le territoire de l'agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery fait 27,5 kilomètres à vol d'oiseau d'est en ouest, une distance routière de 35 à 38 kilomètres. Il s'agit de la plus grande agglomération en superficie, soit 191,9 kilomètres carrés.

Deuxième en termes de superficie (104,5 kilomètres carrés) parmi les sept agglomérations de taxi, le territoire de A.36 Québec a une forme très allongée qui part du fleuve Saint-Laurent et s'étend sur 22 kilomètres (à vol d'oiseau) jusqu'au 17995, boulevard Valcartier au nord, soit une distance routière entre 29 et 37 kilomètres, selon le chemin utilisé.

Tableau 15. Superficies et ratio de permis par km² – agglomérations de taxi de Québec

Agglomération	Superficie (km ²)	Proportion de l'ensemble	Nombre de permis réguliers	Ratio permis par km ²
A.25 Charlesbourg	66,33	11,9 %	38	0,57
A.30 Est de Québec	75,46	13,5 %	51	0,68
A.36 Québec	104,5	18,8 %	426	4,08
A.38 Sainte-Foy–Sillery	191,9	34,4 %	100	0,52
Saint-Émile	46,29	8,3 %	1	0,02
Val-Bélair	71,04	12,7 %	10	0,14
Wendake	2,25	0,4 %	1	0,60
Total	557,77	100 %	627	1,13

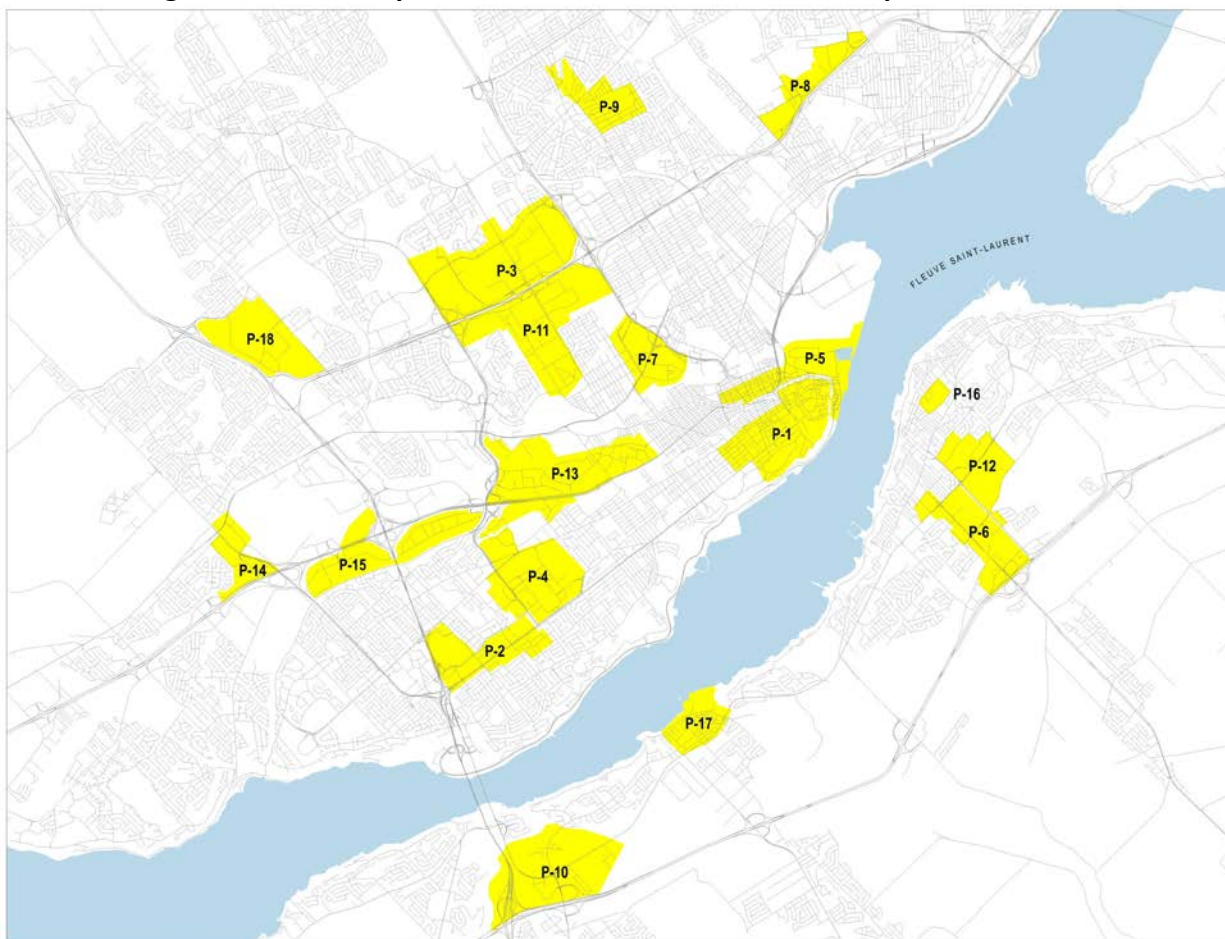
Le territoire visé par la présente demande totalise près de 558 kilomètres carrés dont plus du tiers est composé de l'agglomération A.38 Sainte-Foy–Sillery. Vient ensuite A.36 Québec avec presque 19 pour cent de la superficie du territoire visé.

Les ratios de permis par kilomètre carré varient de 0,02 dans l'agglomération Saint-Émile à 4,08 dans A.36 Québec. Ce ratio s'établit à 1,13 sur l'ensemble du territoire visé, soit environ le double de ce qui est présent dans les agglomérations qu'on pourrait qualifier de banlieues de Québec, soit A.25 Charlesbourg, A.30. Est de Québec et A.38 Sainte-Foy–Sillery.

Pôles de destination

Aux fins de l'enquête O-D, 18 pôles de destination ont été définis en raison d'un nombre important de déplacements qui les visaient. Ceux-ci sont caractérisés par la présence de commerces, d'hôpitaux, d'établissements d'enseignement, d'équipements culturels et de gares intermodales, entre autres. La carte à la page suivante montre l'emplacement de ces pôles sur le territoire visé.

Figure 5. Carte des pôles de destination de la CMQ – Enquête O-D 2011



Source : Enquête origine-destination, 2011

Le tableau à la page suivante présente les parts modales qui étaient associées à chacun des pôles de destination en les mettant en relation avec les agglomérations de taxi correspondantes. À noter que le pôle P13 Parc industriel Jean-Talon/Parc industriel Duberger voit son territoire enjambrer deux agglomérations de taxi, soit A.36 Québec et A.38 Sainte-Foy–Sillery.

L'utilisation prépondérante de l'automobile personnelle est une fois de plus confirmée pour de nombreux pôles de destination, dépassant même 95 pour cent dans certains parcs industriels. Le plus faible pour l'auto est le pôle Colline Parlementaire avec ses 51,8 pour cent des déplacements.

Le transport en commun suit de loin avec, au plus fort, le pôle Université Laval/Cégep de Sainte-Foy (31,2 pour cent) et seulement trois autres au-dessus de 10 pour cent, soit Colline Parlementaire, Saint-Roch/Vieux-Port et Plateau Centre de Sainte-Foy (25,8, 20,5 et 13,6 pour cent respectivement).

Tableau 16. Part modale des pôles de destination de la CMQ, enquête O-D 2011

Code pôle	Pôle de destination	Agglomération(s) de taxi	Auto %	RTC %	Taxi %	Autres %
P1	Colline Parlementaire	A.36 Québec	51,8%	25,8%	0,9 %	21,5%
P2	Plateau Centre de Sainte-Foy	A.38 Sainte-Foy–Sillery	77,5%	13,6%	0,4 %	8,5%
P3	Secteur Lebourgneuf	A.36 Québec	91,6%	4,7%	0,2 %	3,5%
P4	Université Laval/Cégep de Sainte-Foy	A.38 Sainte-Foy–Sillery	58,1%	31,2%	0,1 %	10,6%
P5	Saint-Roch/Vieux-Port	A.36 Québec	53,1%	20,5%	0,4 %	26,0%
P6	Lévis centre/Prés.-Kennedy/ Alph.-Desjardins	A.35 Lévis	92,0%	3,1%	0,4 %	4,5%
P7	Secteur boul. Wilfrid-Hamel	A.36 Québec	82,7%	6,7%	0,4 %	10,2%
P8	Méga Centre Beauport	A.30 Est de Québec	92,5%	2,2%	0,3 %	5,0%
P9	Trait-Carré/Chrlsbrg/Cégep Limoil.(Chrlsbrg)	A.25 Charlesbourg	70,8%	9,9%	0,0 %	19,3%
P10	Méga Centre Rive-Sud	Saint-Romuald	88,7%	4,4%	0,2 %	6,7%
P11	Vanier/Parc indus. Cardinal/P.-Bertrand/Marais	A.36 Québec	95,5%	3,0%	0,3 %	1,2%
P12	Mouvement Desjardins/UQAR	A.35 Lévis	77,6%	8,5%	0,0 %	13,9%
P13	Parc industriel J.-Talon/Parc indus. Duberger	A.36 Québec A.38 Sainte-Foy–Sillery	90,2%	5,3%	0,2 %	4,3%
P14	Méga Centre Duplessis	A.38 Sainte-Foy–Sillery	95,6%	1,0%	0,1 %	3,3%
P15	Parc industriel Colbert	A.38 Sainte-Foy–Sillery	95,4%	1,7%	0,0 %	2,9%
P16	Hôtel-Dieu de Lévis/Collège de Lévis	A.35 Lévis	73,6%	8,2%	0,2 %	18,0%
P17	Hôtel de ville Lévis, boul.Rive-Sud/Juvénat N-D	Saint-Romuald	71,3%	7,0%	0,4 %	21,3%
P18	Parc industriel Armand-Viau	A.36 Québec	92,7%	2,4%	0,0 %	4,9%
Nombre total de déplacements – modes		383	306	59 624	1 487	15 596
265			558			

Source : Adaptation des données de l'Enquête origine-destination, 2011

Quant au taxi, qui représente seulement 3,9 déplacements sur 1 000 vers les pôles de destination, ce sont 20 pour cent de ces courses qui se rendent à la Coline Parlementaire. Viennent ensuite le Plateau Centre de Sainte-Foy, Saint-Roch/Vieux-Port et enfin le Secteur boulevard Wilfrid-Hamel avec environ neuf pour cent chacun de ce type de courses. Les 14 autres pôles se disputent la moitié restante des courses.

2.2.3 Caractéristiques socioéconomiques

L'Agglomération de Québec connaît une croissance soutenue de sa population depuis plusieurs années. Il s'est ajouté plus de 16 000 personnes entre 2012 et 2017, une variation de 2,9 pour cent. Par contre, la tranche d'âge des 20 à 64 ans a vu diminuer ses rangs de près de 3 500 habitants, soit une baisse d'un pour cent.

C'est dans le groupe d'âge des 64 ans et plus que l'on constate une importante augmentation au cours de la période, soit plus de 18 300 (+17,8 pour cent) pour un total 121 070 habitants.

Tableau 17. Évolution de la population selon le groupe d'âge, Agglomération de Québec, 2012 et 2017

Année	0 à 19 ans		20 à 64 ans		65 ans et plus		Tous Nombre
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	
2012	103 005	18,2 %	358 700	63,5 %	102 741	18,2 %	564 446
2017 ^p	104 287	18,0 %	355 233	61,2 %	121 070	20,9 %	580 590
Variation 2017/2012	1,2 %		-1,0 %		17,8 %		2,9 %

p : Donnée provisoire.

Source : Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population des MRC selon le groupe d'âge et le sexe

Vitalité économique

L'Institut de la statistique du Québec publie un Indice de la vitalité économique pour les différents territoires du Québec. L'indice permet de comparer et de classer les MRC et les territoires équivalents au regard de plusieurs indicateurs économiques tels le revenu médian des particuliers et le taux de travailleurs. Le tableau qui suit montre le classement de l'Agglomération de Québec parmi les MRC du Québec. On y constate un léger recul de la vitalité économique entre 2014 et 2016, par contre le taux de travailleurs connaît une croissance soutenue depuis 2012. Il en est de même pour le revenu médian qui a crû de 3 000 \$ au cours de la période citée.

Tableau 18. Indice de la vitalité économique pour l'Agglomération de Québec, 2012 à 2016

Année	Indice de vitalité économique	Classement parmi les MRC du Québec	Revenu total médian des particuliers de 18 ans et plus	Taux de travailleurs 25-64 ans
2012	8,8643	20	34 763 \$	77,8
2014	8,9803	21	36 748 \$	78,4
2016	8,2927	21	37 767 \$	79,1

Source : Institut de la statistique du Québec

3 Critères d’analyse (en lien avec le Décret)

Il s’agit ici d’apprécier l’application des trois critères définis dans le Décret 641-2002 ainsi que l’intérêt du public en relation avec la demande de fusionner les territoires des sept agglomérations de taxi de l’Agglomération de Québec.

3.1 Premier critère : la préservation de la continuité du tissu urbain

Comme il s’agit d’une zone fortement urbanisée, le territoire visé par la fusion des agglomérations de taxi présente une trame urbaine plutôt homogène constituée de réseaux routiers primaire, secondaire et tertiaire très développés. On observe de faibles distances entre les différents pôles de destination et une forte densité du patrimoine bâti sur la majeure partie du territoire visé.

Le tableau ci-dessous montre les distances entre quelques pôles de destination (voir aussi la Carte des pôles de destination de la CMQ – Enquête O-D 2011 à la page 20). Les liens routiers entre ces pôles sont nombreux et variés : autoroutes, boulevards, avenues et rues longées d’habitations et de commerces composent une trame urbaine omniprésente.

Tableau 19. Distances en kilomètres entre certains pôles de destination de l’Agglomération de Québec

P1 Colline Parlementaire	7	8	6	1	4	8	9
P2 Plateau Centre de Sainte-Foy		10	2	8	10	17	14
P3 Secteur Lebourgneuf			10	8	6	10	4
P4 Université Laval/Cégep de Sainte-Foy				7	8	13	14
P5 Saint- Roch/Vieux- Port					4	8	8
P7 Secteur boul. Wilfrid- Hamel						7	4
P8 Méga Centre Beauport							7
P9 Trait- Carré/Chlbrg/ Cégep Limoil.(Chlbrg)							

Toutefois, il persiste quelques zones dans l'Agglomération de Québec qui présentent une moins grande continuité du tissu urbain. C'est le cas notamment de certains secteurs de l'agglomération Saint-Émile (la partie au sud de la rue Lepire), de l'agglomération Val-Bélair et de la ville de Saint-Augustin-de-Demaures. Par contre, celles-ci sont déjà comprises au sein d'agglomérations de taxi existantes, qui elles comportent une continuité du tissu urbain avec les agglomérations voisines.

Somme tout, il est possible de conclure qu'à l'intérieur des limites du territoire visé par la présente demande, la préservation de la continuité du tissu urbain est acquise. De plus, une bonne partie de sa périphérie affiche un bris à ce niveau, que ce soit par l'entremise d'un cours d'eau ou encore des zones à vocation agricoles ou forestières.

3.2 Deuxième critère : la consolidation des zones d'influence et d'appartenance

Le territoire visé par cette demande de fusion est constitué d'une zone urbaine très développée. Les habitants de l'Agglomération de Québec bénéficient de vastes réseaux d'établissements de santé, d'éducation et d'enseignement supérieur. Une offre commerciale complète et une panoplie de services s'ajoutent aux nombreux équipements culturels et touristiques. Ces atouts se présentent au sein d'un périmètre, somme toute, assez restreint qui forme un milieu métropolitain dont le maillage constitue un ensemble dense et cohérent.

L'Agglomération de Québec, en tant que siège du gouvernement du Québec et ville canadienne la plus peuplée à l'est de Montréal, constitue un pôle d'attraction dont l'influence s'étend de l'Outaouais jusqu'aux provinces maritimes.

Certes, ce ne sont pas tous les voisinages de l'Agglomération de Québec qui connaissent une effervescence urbaine débridée. Mais l'axe Plateau Sainte-Foy, Université Laval, Colline Parlementaire et Saint-Roch constitue un sous-ensemble urbain caractérisé par une forte densité de population, des édifices en hauteur et un dynamisme quotidien fort en activités humaines et en déplacements générés.

3.3 Troisième critère : le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté et des communautés métropolitaines

La présente demande de fusionner les sept agglomérations de taxi de l'Agglomération de Québec respecte les critères de délimitation territoriale des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) puisque le territoire fusionné correspond aux limites du territoire formé par les municipalités de l'Ancienne-Lorette, Québec, Notre-Dame-des-Anges, Saint-Augustin-de-Demaures et Wendake.

Les limites du territoire fusionné correspondent exactement aux limites de l'Agglomération de Québec, qui est un territoire équivalent à une MRC.

Le territoire fusionné se trouve aussi intégralement à l'intérieur des limites de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ).

Le troisième critère est donc respecté intégralement.

3.4 L'intérêt du public

La première préoccupation de la Commission est de s'assurer que le public en général et les usagers ont accès à un service sécuritaire et de qualité.

Dans le même élan que le Projet pilote visant à optimiser les services de transport par taxi et la desserte d'infrastructures et d'équipements collectifs régionaux sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, cette demande de fusion vise à placer les usagers au centre des préoccupations de manière à mieux répondre à leurs besoins, notamment en période de fort achalandage ou lors d'événements spéciaux. En effet, la clientèle nécessitant un transport par taxi des sept agglomérations de taxi pourrait bénéficier d'une offre de service beaucoup plus étendue puisqu'il y aurait un potentiel de 627 voitures en service sur l'ensemble du territoire. Cela pourrait avoir un impact positif sur la réduction du temps d'attente pour les clients.

De plus, dans une perspective d'améliorer les rendements écoénergétiques associés aux déplacements par taxi, toute fusion de territoire offre un bon potentiel pour procurer des gains liés à l'optimisation et la réduction des retours à l'agglomération d'appartenance à vide.

4 Index des tableaux

Tableau 1. Intermédiaires en services de transport par taxi de l'Agglomération de Québec selon l'agglomération de taxi, 18 janvier 2018.....	8
Tableau 2. Nombre de permis de propriétaire de taxi actifs selon l'agglomération de taxi, la catégorie de permis et le type de véhicule - 31 octobre 2018.....	9
Tableau 3. Nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi selon l'agglomération et le nombre de permis détenus- 31 octobre 2018	10
Tableau 4. Titulaires propriétaires de plus de cinq permis de propriétaire de taxi selon le nombre de permis et l'agglomération de taxi, 31 octobre 2018	11
Tableau 5. Nombre de véhicules taxis selon l'agglomération et l'année du modèle - 31 octobre 2018	11
Tableau 6. Nombre de transferts de permis de propriétaire de taxi agglomérations de Québec, 2010-2011 à 2017-2018	12
Tableau 7. Valeur moyenne des transferts de permis de propriétaire de taxi agglomérations de Québec, 2010-2011 à 2017-2018 (en milliers de \$).....	13
Tableau 8. Clientèle admise au transport adapté selon le type de clientèle et le groupe d'âge, Réseau de transport de la Capitale, 2017.....	14
Tableau 9. Déplacements en transport adapté selon le type de déplacement et le type de véhicule utilisé, Réseau de transport de la Capitale, 2017	14
Tableau 10. Évolution du nombre de déplacements en transport adapté selon l'année et le type de véhicule utilisé, Réseau de transport de la Capitale, 2015 à 2017	15
Tableau 11. Nombre de véhicules en circulation, population et taux de motorisation, Agglomération de Québec, 2012 et 2017	16
Tableau 12. Courses en taxi selon l'origine et la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011	17
Tableau 13. Répartition de courses en taxi selon l'origine, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011	18
Tableau 14. Répartition de courses en taxi selon la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011.....	19
Tableau 16. Part modale des pôles de destination de la CMQ, enquête O-D 2011	24
Tableau 17. Évolution de la population selon le groupe d'âge, Agglomération de Québec, 2012 et 2017	25
Tableau 18. Indice de la vitalité économique pour l'Agglomération de Québec, 2012 à 2016	25
Tableau 19. Distances en kilomètres entre certains pôles de destination de l'Agglomération de Québec.....	26

5 Index des illustrations

Figure 1. Valeur moyenne des transferts de permis, 4 principales agglomérations de taxi de Québec, 2010-2011 à 2017-2018	13
Figure 2. Courses en taxi selon l'origine et la destination, Agglomération de Québec, jour ouvrable typique, 2011	18
Figure 3. Carte partielle de la Communauté métropolitaine de Québec	20
Figure 4. Carte des sept agglomérations de taxi de l'Agglomération de Québec.....	21
Figure 5. Carte des pôles de destination de la CMQ – Enquête O-D 2011	23

6 Liste des décrets et décisions judiciaires concernant les fusions d'agglomérations (Québec et Saint-Jérôme)

[Décret 1092-2018, 7 août 2018 Loi concernant les services de transport par taxi \(chapitre S-6.01\) Concernant l'agglomération de taxi des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette, de Saint-Augustin-deDesmaures et de la réserve indienne de Wendake et l'agglomération des villes de Saint-Jérôme et de Prévost \(29 août 2018\)](#)

[Jugement sur demande de sursis en pourvoi de contrôle judiciaire \(25 septembre 2018\)](#)

[Requête pour permission d'appeler d'un jugement rendu en cours d'instance \(27 septembre 2018\)](#)

[Projet de décret concernant le regroupement des agglomérations de taxi de Charlesbourg, de l'Est de Québec, de Québec, de Sainte-Foy-Sillery, de Saint-Émile, de Val-Bélair et de Wendake \(30 janvier 2019\)](#)