

Étude préalable

**Demande de fusion
des agglomérations
A.15 Saint-Jérôme et Prévost**

1^{er} mars 2019

*Commission
des transports*

Québec



Table des matières

1	Introduction et contexte.....	5
1.1	Changements au régime de détermination des agglomérations à la suite de l’adoption du projet de loi 100	5
1.2	Demandes formulées au ministère.....	5
1.3	Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis (le Décret)	6
2	Portrait de l’industrie.....	7
2.1	Statistiques descriptives	7
2.1.1	Les intermédiaires en services de transport par taxi	7
2.1.2	Les taxis	7
2.1.3	Transferts de permis.....	8
2.1.4	Le transport adapté	9
2.2	Portrait sommaire du territoire visé	10
2.2.1	Le transport	10
2.2.2	Spécificités géographiques	11
2.2.3	Caractéristiques socioéconomiques.....	12
3	Critères d’analyse	14
3.1	Premier critère : La préservation de la continuité du tissu urbain	14
3.2	Deuxième critère : La consolidation des zones d’influence et d’appartenance	15
3.3	Troisième critère : Le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté et des communautés métropolitaines.....	16
4	Liste des décrets et décisions judiciaires concernant les fusions d’agglomérations (Québec et Saint-Jérôme).....	17

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 agglomérations 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.

La demande donnant lieu à cette étude concerne la fusion des agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme et Prévost.

1.1 Changements au régime de détermination des agglomérations à la suite de 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 Demandes formulées au ministère

Au cours du mois de mars 2017, les représentants de Taxi Laurentides et Taxi St-Roch (9274-5173 Québec Inc.) 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 agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme (102015) et Prévost (207501).

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 A.15 Saint-Jérôme et Prévost en une seule agglomération.

Le 25 septembre 2018, la chambre civile de la Cour supérieure prononçait un jugement sur demande de sursis en pourvoi de contrôle judiciaire dans lequel la cour accueillait la demande de sursis et suspendait l'application du décret. Du coup, l'ordonnance de sursis, qui visait surtout la fusion des agglomérations de Québec, est venue contrecarrer la fusion de A.15 Saint-Jérôme et Prévost.

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

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). En soutien à la consultation menée par la Commission dans le cas présent, il peut être utile de considérer les critères du 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.

2 Portrait de l'industrie

La population des agglomérations A.15 Saint-Jérôme et Prévost peut compter sur 54 taxis au total. De ce nombre, huit véhicules sont adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant. Uber n'est pas autorisé sur ce territoire.

2.1 Statistiques descriptives

Cette section présente des tableaux pour illustrer certains détails concernant l'état de l'industrie du taxi et le contexte dans lequel elle évolue à Saint-Jérôme et à Prévost.

2.1.1 Les intermédiaires en services de transport par taxi

Ni Saint-Jérôme ni Prévost ne font partie des municipalités au sein desquelles les intermédiaires en services de transport par taxi sont tenus d'être détenteurs d'un permis d'intermédiaire. Donc, les renseignements présentés ici ont été colligés à partir de ce qui a été possible de trouver sur Internet.

À Saint-Jérôme, c'est la compagnie Taxi St-Jérôme qui semble occuper le haut du pavé. Les services offerts sont multiples et variés. Qu'il s'agisse du taxi-bus (quatre lignes sont offertes) ou du Service Alfred (service de transport par taxi à l'intérieur de la Ville de Saint-Jérôme pour les 65 ans et plus; pour seulement 1,00 \$ par déplacement, tous les vendredis de l'année) en passant par le transport adapté, Taxi St-Jérôme est la référence dans les basses Laurentides.

Taxi St-Jérôme œuvre aussi dans le transport médical, le raccompagnement (Taxi « deux-têtes»), les messageries en plus d'offrir des services de survoltage et de déverrouillage des portières et de dépannage divers.

2.1.2 Les taxis

**Nombre de permis de propriétaire de taxi actifs
selon l'agglomération et la catégorie de permis - 31 janvier 2019**

Agglomération	Quota	Permis régulier		Permis restreint (hors quota) véh. adapté	Total permis
		Véh. régulier	Véh. adapté		
A.15 Saint-Jérôme	46	42	2	5	49
Prévost	8	4	1	0	5
Total	54	46	3	5	54

L'agglomération A.15 Saint-Jérôme compte 48 titulaires uniques et un titulaire de deux permis. Toutefois, 14 permis associés à des compagnies à numéro partagent la même adresse et ont comme actionnaires M. Daniel Malenfant, ou un membre de sa famille.

L'ensemble des permis de Prévost sont détenus par un seul titulaire, Taxi St-Roch (qui est aussi le titulaire ayant deux permis à Saint-Jérôme). Fait à noter, trois des cinq permis de propriétaire de taxi réguliers de Prévost sont des permis à terme (durée de cinq ans).

L'âge des véhicules peut parfois servir d'indicateur quant à la santé de l'industrie. Habituellement, plus les véhicules sont récents, mieux elle se porte.

Nombre de véhicules taxis selon l'agglomération et l'année du modèle - 31 janvier 2019

Agglomération	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018, 2019	Total	moyenne
A.15 Saint-Jérôme	3	4	14	6	7	9	6	49	2015.3
Prévost	2	1	0	1	1	0	0	5	2013.6
Total	5	6	15	7	8	8	5	54	2015.1

Bien qu'il existe un bon écart entre l'âge moyen des véhicules pour les deux agglomérations, la petitesse des nombres dicte une prudence lors de toute comparaison.

2.1.3 Transferts de permis

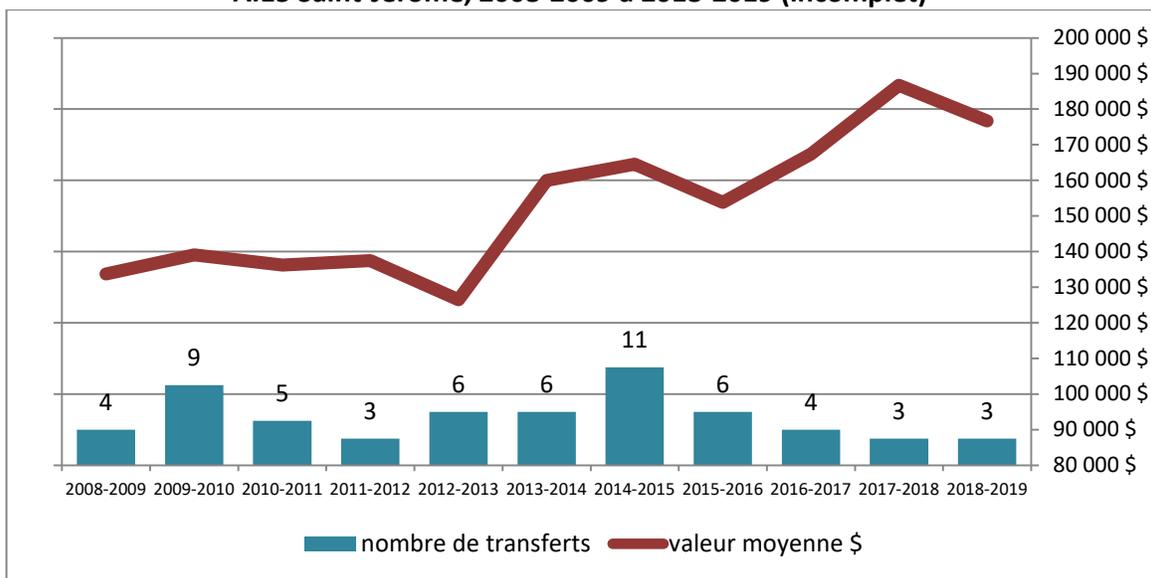
Le marché secondaire des permis de propriétaire de taxi est assez dynamique à Saint-Jérôme. On y observe des taux de transferts entre 7 et 25 pour cent des permis actifs au cours d'un exercice financier (avril à mars) entre 2008-2009 et 2018-2019 (exercice incomplet).

Nombre et valeur moyenne des transferts de permis de propriétaire de taxi Saint-Jérôme et Prévost, 2008-2009 à 2018-2019

Exercice financier (avril à mars)	A-15 Saint-Jérôme		Prévost	
	Nombre	Valeur moyenne	Nombre	Valeur moyenne
2008-2009	4	133 750 \$	0	N/A
2009-2010	9	139 056 \$	0	N/A
2010-2011	5	136 200 \$	0	N/A
2011-2012	3	137 500 \$	2	135 000 \$
2012-2013	6	126 500 \$	0	N/A
2013-2014	6	160 000 \$	2	N/A
2014-2015	11	164 522 \$	0	N/A
2015-2016	6	153 833 \$	0	N/A
2016-2017	4	167 375 \$	0	N/A
2017-2018	3	186 667 \$	0	N/A
2018-2019 (incomplet)	3	176 667 \$	0	N/A

L'évolution de la valeur moyenne des transferts de permis affiche une tendance assez soutenue vers la hausse au cours de la période observée, malgré quelques fluctuations à la baisse en 2012-2013, 2015-2016 et au cours du dernier exercice. La valeur moyenne s'est donc accrue de plus de 24 pour cent au cours des onze dernières années.

**Nombre et valeur moyenne des transferts de permis de propriétaire de taxi
A.15 Saint-Jérôme, 2008-2009 à 2018-2019 (incomplet)**



2.1.4 Le transport adapté

Le transport adapté est assuré par Transport adapté et collectif MRC Rivière du Nord à raison de 84 heures par semaine.

Les dernières données disponibles en provenance de CIT Laurentides (maintenant EXO) datent de 2016. On y fait état de quelque 68 000 déplacements dans l'année pour la ville de Saint-Jérôme effectués pour le compte près de 1 100 personnes admises au transport adapté.

Un aménagement particulier existe à Saint-Jérôme pour le transport des aînés, qui assure près de 8 000 déplacements par année pour environ 1 200 dossiers aînés actifs.

Pour l'ensemble du territoire de CIT Laurentides en 2016, 83 pour cent des presque 212 000 déplacements étaient réalisés par taxi. Le taxi adapté et le minibus se sont partagés à peu près également les 35 000 déplacements restants. Ces quotes-parts pourraient ne pas s'appliquer de façon proportionnelle à Saint-Jérôme spécifiquement.

2.2 Portrait sommaire du territoire visé

2.2.1 Le transport

Le train

La population de Saint-Jérôme et des environs bénéficie du service EXO 2, le train de banlieue. Il dessert Saint-Jérôme en direction du centre-ville de Montréal en passant par Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère et Laval. Treize départs quotidiens de Saint-Jérôme en semaine entre 5 h 16 et 21 h 00 et treize retours (dernier à 23 h 00) sont offerts. La fin de semaine et les jours fériés, ce sont six trains à l'aller et au retour qui assurent la liaison entre Saint-Jérôme et la station de métro De la Concorde à Laval.

Le bus

La ligne numéro 9 du service d'autobus EXO assure une liaison entre la partie nord de Saint-Jérôme et le centre-ville de Saint-Jérôme pour ensuite se rendre ultimement à la station de métro Montmorency à Laval. Le service dessert aussi Blainville, Sainte-Thérèse et Mirabel avec une centaine de départs dans chaque direction les jours de semaine et une quarantaine de départs la fin de semaine.

La navette

Une navette gratuite vers le centre-ville de Saint-Jérôme est offerte les jours de semaine de 7 h 00 à 18 h 40. Son trajet en boucle relie le parc Multisports, le CÉGEP de Saint-Jérôme et l'Université du Québec en Outaouais (campus de Saint-Jérôme).

L'automobile

Avec plus de deux automobiles pour trois habitants (0,695 véhicule par habitant), la voiture personnelle est reine dans la MRC La Rivière-du-Nord, où se trouvent Saint-Jérôme et Prévost.

**Nombre de véhicules en circulation, population et taux de motorisation,
MRC La Rivière-du-Nord, 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	75 167	5 707	80 874	119 486	0,677
2017 ^p	86 237	5 990	92 227	132 781	0,695
Variation 2017/2012	14,7%	5,0%	14,0%	11,1%	2,6%

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

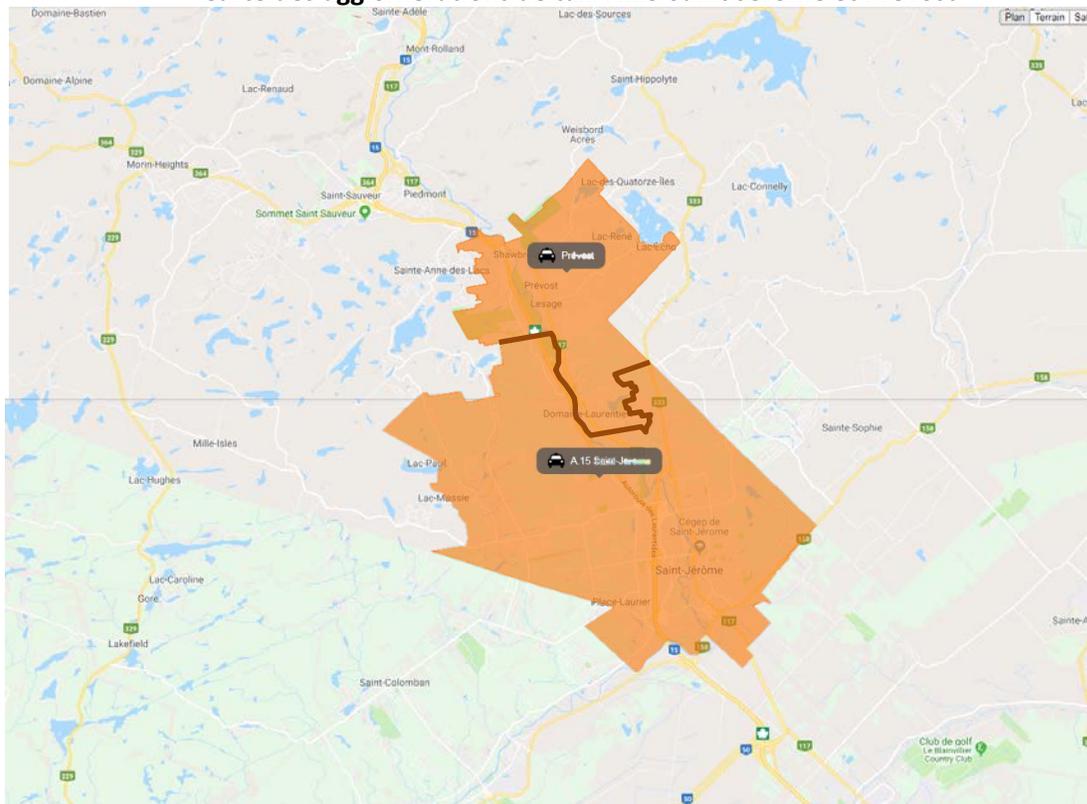
En 2017, la population de Saint-Jérôme et de Prévost totalisait 90 705 habitants. Il s'agit donc de 68,3 pour cent de la population de la MRC.

2.2.2 Spécificités géographiques

L'autoroute des Laurentides (A15) constitue la colonne vertébrale du réseau routier dans la MRC. Avec ses six voies jusqu'à sa sortie au nord de Saint-Jérôme, celle-ci s'élargit progressivement en approchant de la métropole.

En parallèle, à quelques centaines de mètres à l'est de l'autoroute, le boulevard du Curé-Labelle (route 117) fait figure d'ancienne route principale vers les Laurentides et se trouve bordé de plusieurs commerces et d'édifices publics. Ce principal lien routier entre Saint-Jérôme et Prévost comporte quatre voies de circulation sur l'ensemble du tronçon qui traversent les deux agglomérations.

Carte des agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme et Prévost



Les limites des agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme et Prévost correspondent exactement aux limites territoriales des municipalités respectives de Saint-Jérôme et de Prévost.

Tableau des superficies et ratios de permis par km² – A.15 Saint-Jérôme et Prévost

Agglomération	Superficie (km ²)	Proportion de l'ensemble	Nombre de permis réguliers	Ratio permis par km ²
A.15 Saint-Jérôme	92,58	72,5%	44	0,48
Prévost	35,03	27,5%	5	0,14
Total	127,61	100,0%	49	0,38

Le territoire visé par la présente demande totalise un peu moins de 128 kilomètres carrés dont près des trois quarts sont composés de l'agglomération A.15 Saint-Jérôme. Le ratio de permis par kilomètre carré est plus de trois fois plus élevé à Saint-Jérôme qu'à Prévost, la fusion des deux agglomérations produirait un ratio de 0,38 permis de propriétaire de taxi par kilomètre carré.

2.2.3 Caractéristiques socioéconomiques

Démographie

La MRC La Rivière-du-Nord présente une forte croissance démographique au cours des dix dernières années. Cette croissance est appelée à se poursuivre, quoique de façon moins soutenue dans les prochaines années selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Bien que Saint-Jérôme ait connu une croissance de sa population de près de 18 pour cent depuis 2007, on prévoit une relative stabilité pour la décennie à venir. À Prévost par contre, c'est l'augmentation débridée (de 28 à 31 pour cent) qui se poursuivra, selon les projections.

Évolution et projection de la population de la MRC La Rivière-du-Nord selon la période et la municipalité, 2007 à 2016

Municipalité	2007*	2017p*	Variation 2017/2007	Projection 2026**	Variation projetée 2026/2017
Saint-Jérôme	65 513	77 231	17,9%	78 815	2,1%
Prévost	10 500	13 474	28,3%	17 650	31,0%
Sous total	76 013	90 705	19,3%	96 465	6,4%
Saint-Colomban	10 975	16 167	47,3%	21 130	30,7%
Sainte-Sophie	11 008	16 490	49,8%	22 470	36,3%
Saint-Hippolyte	7 450	9 419	26,4%	10 785	14,5%
Total MRC (La Rivière-du-Nord)	105 446	132 781	25,9%	150 850	13,6%

Sources :

* ISQ - Estimation de la population des municipalités selon le groupe d'âge et le sexe, Québec, 1er juillet 2001 à 2017

** ISQ - Population projetée par groupe d'âge, municipalités du Québec, scénario A - Référence, 2011-2031

p : Donnée provisoire

Vitalité économique

L'ISQ publie un Indice de la vitalité économique pour les MRC et les territoires équivalents. Le tableau qui suit montre l'évolution de certains indicateurs de vitalité économique pour la MRC La Rivière-du-Nord.

Indicateurs de vitalité économique pour la MRC La Rivière-du-Nord, 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	7,4295	22	30 098 \$	74,3
2014	7,6991	24	31 677 \$	74,7
2016	7,1546	24	33 017 \$	74,8

Source : Institut de la statistique du Québec

La MRC se classe favorablement parmi le quart supérieur des MRC. Les indicateurs de revenu total médian des particuliers et le taux de travailleurs montrent des progressions soutenues entre 2012 et 2016.

Couplés à la croissance démographique, ces indicateurs confirment une situation favorable en ce qui a trait au développement économique de la MRC.

3 Critères d'analyse

Il s'agit ici d'apprécier l'application des trois critères de la page 6 en relation avec la demande de fusionner les territoires des agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme et Prévost.

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

La route 117 qui porte, en grande partie, le nom de boulevard Curé-Labelle, constitue le principal lien entre Saint-Jérôme et Prévost. Dans la partie sud du centre-ville de Saint-Jérôme, la route 117 est constituée de deux rues consécutives à sens unique aux directions opposées, soit la rue Labelle vers le sud et la rue Saint-Georges vers le nord. La rue Saint-Georges devient ensuite le boulevard Curé-Labelle depuis l'UQO jusqu'au boulevard Lajeunesse Est. À cet endroit, la route 117 devient un grand boulevard urbain qui se poursuit jusqu'à Prévost et au-delà.

De nombreux commerces et bâtiments commerciaux longent le boulevard Curé-Labelle de Saint-Jérôme jusqu'à Prévost, sauf quelques endroits où la route présente des zones peu ou pas développées (voir photo). La limite de vitesse y est de 70 kilomètres/heure sur la presque totalité du parcours entre Saint-Jérôme et Prévost.

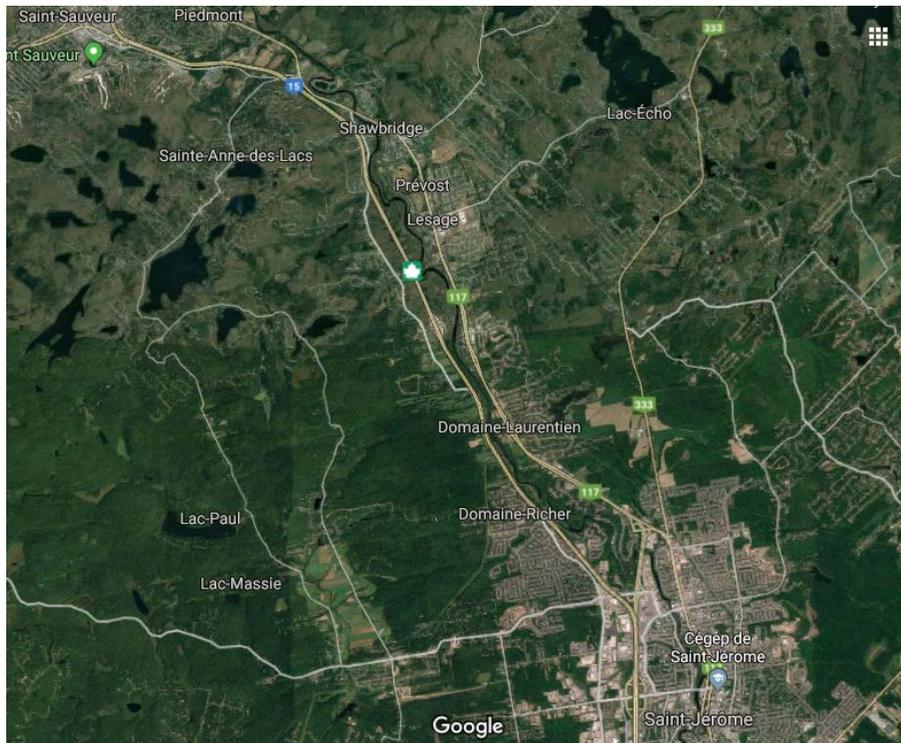
Près du 2587, Route 117 entre Saint-Jérôme et Prévost



Comme démontré au tableau sur le taux de motorisation de la MRC à la page 10, il s'agit ici de collectivités qui s'appuient fortement sur l'automobile pour assurer le plus grand nombre de déplacements. Dans un tel contexte, il est possible de considérer que le tissu urbain puisse être constitué d'un important tronçon routier comme la route 117.

L'image ci-dessous montre l'intensité des zones développées en bordure de la route 117.

Vue aérienne de la Route 117 entre Saint-Jérôme et Prévost



La continuité du tissu urbain s’articule donc autour du boulevard du Curé-Labelle qui forme un ensemble suburbain comportant quelques espaces moins développés.

3.2 Deuxième critère : La consolidation des zones d’influence et d’appartenance

Bien que plusieurs services sont offerts à l’intérieur même de la MRC La Rivière-du-Nord et plus particulièrement à Saint-Jérôme, les municipalités qui la composent subissent forcément l’attrait du pôle d’attraction que constitue la métropole. Même si la MRC dispose d’hôpitaux et d’établissements d’enseignement supérieur, plusieurs services spécialisés n’y sont pas offerts. Une offre commerciale quand même assez large est disponible dans plusieurs commerces de proximité et dans les supermarchés et grands magasins de Saint-Jérôme.

L’offre commerciale et culturelle de Montréal se fait donc très certainement sentir au sein des villes et villages de la MRC. En effet, plusieurs de ses résidents se considèrent en banlieue de la métropole puisqu’ils s’y rendent chaque jour pour travailler ou étudier.

De plus, l’axe de l’autoroute 15 qui traverse la MRC du sud au nord assure un lien rapide avec Montréal. La proximité de cette liaison routière dicte en quelque sorte certaines zones d’influence dans la MRC et avec la métropole. En termes de zones d’influence et d’appartenance, l’ensemble suburbain, semi-rural et rural de la MRC constitue un tout en raison de ce lien autoroutier et de la route 117.

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 agglomérations de taxi A.15 Saint-Jérôme et Prévost respecte en tous points de vue les critères de délimitation territoriale des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) puisque le territoire fusionné correspond aux limites des territoires municipaux de Saint-Jérôme et Prévost. Les limites du territoire fusionné sont entièrement à l'intérieur des limites de la MRC La Rivière-du-Nord.

Le troisième critère est donc respecté intégralement.

De façon générale, dans le cas d'une demande de fusion, les clientèles des services de taxi des agglomérations fusionnées pourraient bénéficier d'une offre de service plus étendue. Donc, ce sont 54 voitures qui seraient en service sur les deux territoires fusionnées, soit 49 de Saint-Jérôme et cinq de Prévost.

De plus, dans une perspective d'améliorer les rendements écoénergétiques associés aux déplacements par taxi, toute fusion de territoire peut procurer des gains liés à l'optimisation et la réduction des passages à vide. Qui plus est, les acteurs de l'industrie du taxi des deux agglomérations visées semblent s'accorder pour accueillir cette fusion d'agglomérations.

4 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-de-Desmaures 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 Saint-Jérôme et de Prévost \(30 janvier 2019\)](#)