

ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS



TAXI COLLECTIF ET MINIBUS BILAN DES PRINCIPALES EXPÉRIENCES QUÉBÉCOISES

FRANÇOIS MAJOR
ERWIN ROY
JACQUES VUILLE



SYSTÈMES
DE TRANSPORT

CANQ
TR
TPM
DTTP
116

Québec 

194206

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

TAXI COLLECTIF ET MINIBUS
BILAN DES PRINCIPALES EXPÉRIENCES QUÉBÉCOISES

Da-Cen-Mon

CANQ
TR
JPM
DTP
1/6

Dépôt légal - 3^{ième} trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19990-1



Titre et sous-titre du rapport Taxis collectifs et minibus	N° du rapport Transports Québec RTQ-89-20				
	Rapport d'étape	<input type="checkbox"/>	An	Mois	Jour
Bilan des principales expériences québécoises	Rapport final	<input checked="" type="checkbox"/>	89	02	20
Auteur(s) du rapport François Major, Erwin Roy, Jacques Vuille		N° du contrat			
		Date du début d'étude		Date de fin d'étude	
		87	07	01	89 02 20
		Coût de l'étude			

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service du développement des réseaux 1410, rue Stanley, 10e étage Montréal (Québec) H3A 1P8	Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Direction générale du transport des personnes et des marchandises Ministère des Transports 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1
---	--

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires
Présenter un bilan des principales expériences de taxis collectifs et de minibus à contrat menées au Québec.

Résumé du rapport

Au cours des dernières années, quelques organismes de transport ont eu recours aux taxis collectifs et aux minibus à contrat pour desservir certains secteurs et/ou certaines périodes à faible achalandage.

Ces services sont fournis à contrat par des entrepreneurs qui sont généralement rémunérés selon des taux horaires fixes. Ils sont le plus souvent exploités selon des itinéraires et des horaires fixes, de façon analogue aux circuits réguliers des organismes concernés.

Les services de taxis collectifs et de minibus à contrat sont généralement bien acceptés de la clientèle. Par contre, les chauffeurs d'autobus semblent surtout craindre les mises à pied qu'ils pourraient entraîner.

Le remplacement des autobus par des taxis sur des circuits déjà en place a permis à certains organismes de réaliser des économies. Par ailleurs, le recours à ces formes de transport (taxi collectif et minibus à contrat) leur a permis d'offrir de nouveaux services à des coûts inférieurs à ceux qui seraient encourus, si pour des niveaux de service comparables, les dessertes avaient été effectuées en autobus. Toutefois, ces nouveaux services sont très souvent offerts dans les secteurs et/ou durant les heures à faible achalandage et, de ce fait, s'avèrent généralement moins rentables que les réseaux réguliers des organismes concernés.

Nbre de pages 35	Nbre de photos 0	Nbre de figures 4	Nbre de tableaux 2	Nbre de références bibliographiques 0	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)
Mots-clés Taxis collectifs, minibus à contrat, par-collectif, caractéristiques des services, rentabilité, coût, bilan, projet-pilote.				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite		
				Signature du directeur général <i>Ligien Hébert</i>		Date 89 03 14

ERRATUM

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Les principales expériences	3
1.1 Le remplacement d'autobus.....	3
1.2 L'ajout de services.....	3
2. Les caractéristiques des services	7
2.1 Les types de services	7
2.2 Les modalités de fonctionnement	7
2.3 La tarification	9
2.4 La rémunération des transporteurs	9
3. Le bilan des expériences	11
3.1 L'utilisation des services	11
3.2 Les aspects financiers	12
3.2.1 Les coûts d'exploitation	12
3.2.2 Les revenus générés par les usagers	12
3.2.3 Le déficit d'exploitation	13
3.3 La réaction des intervenants	13
4. La question de la rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus	15
4.1 Rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus et rentabilité des réseaux réguliers	15
4.2 Comparaison avec les coûts qui auraient été encourus si les dessertes avaient été assurées en autobus	16
Conclusion	23
Annexe: fiches descriptives	25

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1: Caractéristiques des principales expériences	8
Tableau 2: Rentabilité des services de taxi collectif et de minibus	22
Figure 1: Coûts par déplacement - Taxi collectif et réseau régulier	17
Figure 2: Coûts par déplacement - Minibus et réseau régulier	18
Figure 3: Coûts par déplacement - Taxi collectif et desserte en autobus	20
Figure 4: Coûts par déplacement - Minibus et desserte en autobus	21

LISTE DES FICHES DESCRIPTIVES (ANNEXE)

S.T.S.R.M. - Circuit 18	27
S.T.R.S.M. - Circuit 20	28
S.T.R.S.M. - Circuit 21	29
S.T.R.S.M. - Circuit 29	30
S.T.R.S.M. - Circuit 40	31
S.T.R.S.M. - Circuit 44	32
S.T.R.S.M. - Circuit 48	33
C.T.C.U.Q. - Taxibus 83	34
C.T.C.U.Q. - Taxibus 88	35
S.T.L. - Taxi intégré	36
R.I.T.C.M. - Taxi collectif	37
C.M.T.S. - Circuit 20	38
C.M.T.S. - Circuit 21	39
C.M.T.S. - Circuit 22	40
C.M.T.S. - Circuit 23	41
C.M.T.S. - Circuit 24	42
C.M.T.S. - Circuit 25	43
S.T.C.U.M. - Taxi collectif-Île Bizard	44

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	
1. Les principales expériences	
1.1 Le remplacement d'autobus.....	
1.2 L'ajout de services.....	
2. Les caractéristiques des services	
2.1 Les types de services	
2.2 Les modalités d'opération	
2.3 La tarification	
2.4 La rémunération des transporteurs	
3. Le bilan des expériences	
3.1 L'utilisation des services	
3.2 Les aspects financiers	
3.2.1 Les coûts d'exploitation	
3.2.2 Les revenus générés par les usagers	
3.2.3 Le déficit d'exploitation	
3.3 La réaction des intervenants	
4. La question de la rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus	
4.1 Rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus et rentabilité des réseaux réguliers	
4.2 Comparaison des coûts qui auraient été encourus si les dessertes avaient été assurées en autobus	
Conclusion	
Annexe: fiches descriptives	

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1: Caractéristiques des principales expériences

Tableau 2: Rentabilité des services de taxi collectif
et de minibus

Figure 1: Coûts par déplacement - Taxi collectif et
réseau régulier

Figure 2: Coûts par déplacement - Minibus et réseau
régulier

Figure 3: Coûts par déplacement - Taxi collectif et
desserte en autobus

Figure 4: Coûts par déplacement - Minibus et desserte
en autobus

LISTE DES FICHES DESCRIPTIVES

(ANNEXE)

STSRM	- Circuit 18
STSRM	- Circuit 20
STSRM	- Circuit 21
STSRM	- Circuit 29
STSRM	- Circuit 40
STSRM	- Circuit 44
STSRM	- Circuit 48
CTCUQ	- Taxibus 83
CTCUQ	- Taxibus 88
STL	- Taxi intégré
RITCCM	- Taxi collectif
CMTS	- Circuit 20
CMTS	- Circuit 21
CMTS	- Circuit 22
CMTS	- Circuit 23
CMTS	- Circuit 24
CMTS	- Circuit 25 (taxi collectif)
STCUM	- Taxi collectif-L'Île Bizard

INTRODUCTION

Au cours des dernières années, quelques organismes de transport ont eu recours au taxi collectif et au minibus afin de desservir certains secteurs à faible achalandage.

Ce document présente une brève description et un bilan des principales expériences menées au Québec en transport urbain. Il se limite aux services de taxi collectif et de minibus fournis par des transporteurs selon un contrat de service intervenu avec l'autorité organisatrice de transport (AOT) concernée. Il ne traite pas de l'utilisation de ces deux formes de transport dans les domaines du transport adapté et du transport scolaire.

Il est divisé en quatre parties:

- la première partie présente une brève description des expériences;
- la seconde fait ressortir les principales caractéristiques des services offerts par taxi collectif et par minibus;
- la troisième trace un bilan des expériences;
- la quatrième traite de la rentabilité de ces deux formes de transport.

1. LES PRINCIPALES EXPÉRIENCES

Six organismes québécois ont eu recours au taxi collectif et au minibus afin de desservir des secteurs à faible achalandage. L'impact de ces deux modes de transport est différent selon qu'il s'agit de remplacer des autobus sur des circuits déjà en place ou d'offrir de nouveaux services.

1.1 Le remplacement d'autobus

À la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM), le taxi collectif remplace l'autobus sur deux circuits. Il s'agit du circuit 18 où le taxi collectif fonctionne depuis septembre 1985 et du circuit 21 où il est en service depuis décembre 1985. Toutefois, ce remplacement n'a lieu qu'en dehors des heures de pointe et les autobus réguliers assurent le service durant les périodes de pointe et les moments les plus achalandés. De plus, les fluctuations de la demande obligent souvent à recourir à des taxis supplémentaires.

La Régie intermunicipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie (RITCCM) a recours au taxi collectif pour remplacer l'autobus sur un circuit desservant un secteur résidentiel à faible densité. Offert sur une base expérimentale de mai à septembre 1987, ce service de taxi collectif est devenu permanent en octobre 1987.

1.2 L'ajout de services

En septembre 1985, la STRSM a instauré le circuit de taxi collectif 20 afin de desservir un secteur résidentiel en développement. En janvier 1986, les circuits de taxi collectif 29 et

44 ont été établis pour desservir certains secteurs à faible densité non couverts par le réseau régulier d'autobus. Au printemps 1987, le circuit de taxi collectif 48 a été instauré afin d'offrir le service en période hors pointe à un secteur desservi par autobus durant les heures de pointe. De plus, l'augmentation de l'achalandage a conduit au remplacement du taxi collectif par un autobus régulier sur le circuit 20 et à la restructuration du circuit 44 (modification du circuit de l'autobus 40 afin de desservir le secteur couvert par le taxi 44 et remplacement de l'autobus par le taxi sur la partie la moins achalandée de l'ancien parcours de l'autobus 40).

Dans le cadre d'un projet pilote subventionné par le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ) a eu recours au taxi collectif pour offrir, de mai à octobre 1986, le service en soirée à deux secteurs desservis par autobus le jour. Le service de taxi collectif a été interrompu à la fin du projet pilote à cause de sa faible rentabilité (déficit par passager nettement supérieur à celui des circuits d'autobus les moins achalandés).

La Société de transport de Laval (STL) utilise le taxi collectif pour desservir certains secteurs non couverts par le réseau régulier d'autobus. Mis sur pied en septembre 1986 sur une base expérimentale pour une période de 17 semaines, la croissance de l'achalandage et le bon fonctionnement de ce service ont porté la STL à reconduire le projet.

Depuis septembre 1985, la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (CMTS) a recours à des minibus pour desservir certains secteurs des municipalités de Rock Forest et de Fleurimont. Deux circuits de minibus ont alors été mis en place dans chacune des municipalités. En août 1987, après la

restructuration du réseau rural, la CMTS a implanté un nouveau circuit de minibus pour offrir le service à un secteur de Rock Forest qui n'était pas desservi auparavant. De plus, elle a mis à l'essai un service de taxi collectif afin de desservir deux secteurs à faible achalandage.

La municipalité de L'Île Bizard, en collaboration avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), a instauré, sur une base expérimentale du 30 mars au 26 juin 1987, un circuit de taxi collectif afin d'offrir le service à sa population non desservie par le réseau régulier de transport en commun de la STCUM. Les frais d'exploitation ont été assumés par la municipalité. La STCUM a fourni le soutien technique et a réalisé l'évaluation du projet. Une autre expérience pilote a été tentée du 5 octobre au 4 décembre 1987 à L'Île Bizard.

2. LES CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES

À la fin du mois de septembre 1987, huit circuits de taxi collectif étaient en service dont cinq à la STRSM, un à la CMTS, un à la STL et un à la RITCCM (tableau 1). À cette même date, cinq circuits de minibus étaient en service à la CMTS.

2.1 Les types de services

Les organismes concernés ont surtout recours au transport par taxi collectif et par minibus afin d'offrir de nouveaux services à des heures et dans des secteurs non desservis auparavant. Toutefois, la STRSM et la RITCCM utilisent aussi le taxi collectif pour remplacer l'autobus conventionnel sur des circuits à faible achalandage (deux circuits à la STRSM et un circuit à la RITCCM).

2.2 Les modalités de fonctionnement

Les services de taxi collectif et de minibus sont le plus souvent exploités selon des itinéraires et des horaires fixes, de la même façon que les circuits réguliers des organismes concernés. Les intervalles et les temps de parcours varient selon les circuits (tableau 1). Deux expériences de taxi à la demande sont à signaler. Il s'agit du taxi intégré de la STL qui fonctionne depuis septembre 1986 et du taxibus 88 de la CTCUQ qui a été en service, sur une base expérimentale, de mai à octobre 1986.

La capacité des véhicules de taxi est de quatre à cinq passagers. Un taxi supplémentaire est généralement appelé quand cette capacité est atteinte. Celle des minibus utilisés sur le territoire de la CMTS est de quinze places assises.

TABLEAU 1
CARACTÉRISTIQUES DES PRINCIPALES EXPÉRIENCES

ORGANISMES	S.T.R.S.M.							C.T.C.U.Q.		S.T.L.	R.I.T.C.M.	C.M.T.S.						S.T.C.U.M.
	Taxi 18 85-09	Taxi 20 85-09	Taxi 21 85-12	Taxi 29 86-01	Taxi 40 87-03	Taxi 44 86-01	Taxi 48 87-03	Taxi 83 86-05	Taxi 88 86-05	Taxi 86-09	Taxi 87-05	Taxi 25 87-08	Mini 20 85-09	Mini 21 85-09	Mini 22 85-09	Mini 23 85-09	Mini 24 87-08	Taxi(6) 87-03-30
CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE																		
statut	O	D (1)	O	O	O	D(1)	O	D (2)	D (2)	O	O(3)	O(3)	O	O	O	O	O	D(2)
type de service	S	N	S	N	N	N	N	N	N	N	S	S	N	N	N	N	N	N
période	H	P&H	H	P	P	P	H	H	H	P&H	P&H	P	P&H	P	P	P	P&H	
parcours et horaire	F	F	F	F	F	F	F	F	V	V	F	F	F	F	F	F	F	
tarif	R	R	R	R	R	R	R	R	SP	R	R(4)	R	R	R	R	R	R	
capacité du véhicule	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	15	15	15	15	15	
temps de parcours (min.) (5)	10(6)	20	40	26	10	12	16	50	20	-	30	30	60	30	60	60	20(6)	
intervalle (minutes)	20(6)	20	60	30	10	15	60	60	-	-	(6)	30	30	30	30	30	25	
ACHALANDAGE																		
par an	35 528	22 116	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9 610	5 289	17 058	2 435	n.d.	65 604	13 824	23 148	16 800	1 605	
par véh-heure	n.d.	3,6	2,1	n.d.	n.d.	n.d.	9,9	7,4	6,2	5,3	0,8							
par voyage	n.d.	1,8	0,6	1,2	2,35	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,3							
COÛTS D'EXPLOITATION																		
par an	72 040 \$	63 252 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	54 026 \$	51 317 \$	82 799 \$	8 462 \$	n.d.	158 496 \$	44 868 \$	89 460 \$	75 936 \$	40 320 \$	
par véh-heure	20 \$	20 \$	20 \$	20 \$	21 \$	20 \$	n.d.	20 \$	20 \$	n.d.	n.d.	22 \$	24 \$	24 \$	24 \$	24 \$	20 \$	
par voyage	n.d.	5,77 \$	8,10 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.									
par déplacement	2,03 \$	2,86 \$	6,83 \$	9,45 \$	6,34 \$	1,66 \$	n.d.	5,62 \$	9,70 \$	4,85 \$	3,48 \$	n.d.	2,42 \$	3,25 \$	3,86 \$	4,52 \$	25,12 \$	
REVENUS																		
par an	14 922 \$	9 289 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5 862 \$	5 871 \$	9 382 \$	1 778 \$	n.d.	38 050 \$	8 018 \$	13 426 \$	9 744 \$	1 605 \$	
revenu/coût	20,71%	14,69%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10,85%	11,44%	11,33%	21,01%	n.d.	24,01%	17,87%	15,01%	12,83%	3,98%	
DÉFICIT																		
par an	57 118 \$	53 963 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	48 164 \$	45 446 \$	73 417 \$	6 684 \$	n.d.	120 446 \$	36 850 \$	76 034 \$	66 192 \$	38 715 \$	
par déplacement	1,61 \$	2,44 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,01 \$	8,59 \$	4,30 \$	2,75 \$	n.d.	1,84 \$	2,67 \$	3,28 \$	3,94 \$	24,12 \$	

O: service de taxi collectif ou de minibus en opération
D: service de taxi collectif ou de minibus discontinué
M: nouveau service de taxi collectif ou de minibus
S: substitution (taxi remplace autobus ou minibus)
P: période de pointe
H: période hors pointe
F: parcours et horaire fixes
V: service à la demande
R: tarif régulier de l'organisme
SP: une surprime s'applique en plus du tarif régulier

(1) le taxi collectif a été remplacé par l'autobus au printemps 87
(2) le service de taxi collectif a été interrompu à la fin du projet pilote
(3) service en opération sur une base expérimentale
(4) tarif régulier sauf paiement en argent
(5) temps de parcours aller - retour
(6) voir fiche correspondante

2.3 La tarification

Les formes de tarification utilisées ne tiennent pas compte de la distance et de l'heure à laquelle le déplacement est effectué. Les tarifs sont généralement identiques à ceux en vigueur sur le réseau régulier de l'organisme concerné et donnent droit aux mêmes privilèges de correspondance. Il convient toutefois de signaler les trois exceptions suivantes:

- la tarification du taxi collectif de L'Île Bizard est totalement indépendante de celle de la STCUM et ne donne droit à aucun privilège de correspondance;
- le taxibus 88 (service à la demande) de la CTCUQ où une surprime de 0,50 \$ s'appliquait à tous les déplacements;
- le taxi collectif de la RITCCM n'accepte pas le paiement en argent comptant et ne permet pas, sauf aux détenteurs de laissez-passer, de correspondre gratuitement avec le réseau d'autobus.

2.4 La rémunération des transporteurs

Les services de taxi collectif et de minibus sont fournis par des entrepreneurs qui sont généralement rémunérés selon des taux horaires fixes. Ces taux sont compris entre 20 \$ et 22 \$ par véhicule-heure pour le taxi collectif. Ils étaient de 24 \$ en avril 1987 pour les circuits de minibus en service à la CMTS.

Les autres formes de rémunération utilisées sont les suivantes:

- rémunération par passager transporté (taxi collectif de la STL);
- rémunération par trajet (circuit de taxi collectif de la RITCCM et circuit 48 de la STRSM).

3. LE BILAN DES EXPÉRIENCES

Les données relatives aux expériences de taxi collectif et de mini-bus proviennent de différentes sources (rapports d'évaluation, rapports annuels, conversations téléphoniques, etc.). De ce fait, elles sont souvent disparates et couvrent des périodes différentes. Elles ont été ramenées sur une base annuelle simplement à titre indicatif.

3.1 L'utilisation des services

L'achalandage des services de taxi collectif varie selon les circuits et les organismes concernés (tableau 1). À titre d'exemple, le nombre moyen de déplacements effectués par semaine est évalué à 31 pour le taxi collectif de L'Île Bizard et à 683 pour le circuit 18 de la STRSM.

Dans l'ensemble, les services de taxi collectif mis sur pied par la CTCUQ et la STL, de même que celui de L'Île Bizard, sont peu utilisés. En effet, le nombre moyen de passagers par course se situe entre 0,3 et 1,8. Le circuit de taxi collectif de la RITCCM est plus fortement utilisé avec un achalandage moyen de 2,35 passagers par course. Les données relatives au degré d'utilisation des circuits de la STRSM ne sont pas disponibles. Toutefois, les informations obtenues en ce qui a trait au coût moyen par déplacement sur les différents circuits de cet organisme portent à croire que les circuits 18, 20 et 44 sont fortement utilisés (1).

(1) Sur les circuits 20 et 44, le taxi collectif a été remplacé par l'autobus conventionnel au printemps 1987 à cause de l'augmentation de l'achalandage.

3.2 Les aspects financiers

3.2.1 Les coûts d'exploitation

Les coûts par véhicule-heure se situent entre 20 \$ et 22 \$ pour les circuits de taxi collectif. Il était de 24 \$ (en avril 1987) pour les circuits de minibus de la CMTS. Le coût par déplacement varie selon le degré d'utilisation de chacun des circuits. À titre d'exemple, il est évalué à 25,12 \$ pour le taxi collectif de L'Île bizard et à 1,66 \$ pour le taxi 44 de la STRSM. Dans le cas des circuits de minibus de la CMTS, le coût par déplacement était entre 2,42 \$ et 4,52 \$ en avril 1987.

3.2.2 Les revenus générés par les usagers

Les revenus générés par le service de taxi collectif de L'Île Bizard sont facilement identifiables parce que la tarification de ce service est complètement indépendante de celle de la STCUM et ne donne droit à aucun privilège de correspondance.

Les revenus associés aux autres expériences sont plus difficiles à isoler. Ils ont été estimés en recourant à l'hypothèse selon laquelle le revenu moyen généré par déplacement effectué sur ces circuits correspond à celui du réseau régulier de l'organisme concerné (2). Cependant, dans le cas du taxibus 88 de la CTCUQ où une surprime de 0,50 \$ s'appliquait à tous les

(2) Le revenu moyen par déplacement de l'ensemble du réseau régulier d'un organisme est calculé à partir des revenus générés par les usagers en 1986.

déplacements, le revenu par déplacement est obtenu en additionnant la surprime au revenu moyen de l'ensemble du réseau régulier de la CTCUQ.

Le degré d'autofinancement des circuits de taxi collectif et de minibus est relativement faible. En effet, mis à part certains circuits de taxi collectif de la STRSM (circuits 18, 20 et probablement 44), du circuit de taxi collectif de la RITCCM et d'un circuit de minibus de la CMTS (circuit 20), les revenus générés par les usagers couvrent moins de 20 % des coûts directs d'exploitation (tableau 1).

3.2.3 Le déficit d'exploitation

Le déficit d'exploitation correspond à la différence entre les coûts directs d'exploitation et les revenus générés par les usagers. Le déficit moyen par déplacement effectué en taxi collectif varie selon l'organisme et le circuit concerné. À titre d'exemple, il est de 1,61 \$ dans le cas du circuit 18 de la STRSM et de 24,12 \$ dans le cas du circuit de L'Île Bizard (STCUM). En ce qui a trait aux circuits de minibus de la CMTS, le déficit moyen par déplacement était compris entre 1,96 \$ et 4,06 \$ en avril 1987.

3.3 La réaction des intervenants

Les usagers et les résidents des secteurs concernés semblent généralement satisfaits des services de taxi collectif et de minibus mis sur pied ainsi que des formes de tarification utilisées. Même la surprime utilisée par la CTCUQ dans le cas du taxibus 88 (service à la demande) a été bien acceptée. Les usagers souhaitent généralement le maintien de ces services.

Les chauffeurs d'autobus semblent surtout craindre les mises à pied que pourraient entraîner le recours à ces formes de transport. À la STRSM, où le taxi collectif a été utilisé pour remplacer l'autobus sur certains circuits à faible achalandage, la réaction des chauffeurs d'autobus a été plutôt négative. Par contre, ces formes de transport semblent mieux acceptées lorsqu'elles sont utilisées pour offrir de nouveaux services et lorsque les chauffeurs d'autobus ont l'assurance qu'elles n'entraîneront aucune mise à pied.

4. LA QUESTION DE LA RENTABILITÉ DES SERVICES OFFERTS EN TAXI COLLECTIF ET EN MINIBUS

Afin de cerner la question de la rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus, deux types de comparaisons sont effectuées. D'une part, les coûts associés à ces services sont comparés aux coûts moyens d'exploitation des réseaux réguliers des organismes concernés. D'autre part, des comparaisons avec les coûts qui auraient été encourus si les services avaient été offerts en autobus seront aussi effectuées.

4.1 Rentabilité des services offerts en taxi collectif et en minibus et rentabilité des réseaux réguliers

Les coûts directs d'exploitation des services de taxi collectif et de minibus sont généralement connus. Ceux des réseaux réguliers des organismes concernés sont plus difficiles à évaluer compte tenu que les états financiers ne distinguent généralement pas les dépenses du réseau régulier de celles associées aux autres services. Les coûts des réseaux réguliers ont été estimés en recourant à l'hypothèse selon laquelle les autres services (transport scolaire, transport touristique, transport nolisé, etc.) s'autofinancent sans générer de profit. Ainsi, pour chacun des organismes concernés, ils correspondent aux dépenses de 1986 moins un montant équivalent aux autres revenus.

Les coûts moyens par véhicule-heure pour les services de taxi collectif et de minibus sont nettement inférieurs à ceux des réseaux réguliers des organismes concernés. Toutefois, compte tenu que ces services sont le plus souvent offerts dans les secteurs ou durant les périodes à faible achalandage, ils

s'avèrent généralement moins rentables que le réseau régulier des organismes concernés. En effet, le coût par déplacement effectué en taxi collectif et en minibus est généralement supérieur au coût moyen d'un déplacement sur le réseau régulier (figures 1 et 2). Les seules exceptions à signaler sont les circuits 18 et 44 de la STRSM dont la rentabilité est comparable à celle du réseau régulier.

4.2 Comparaison avec les coûts qui auraient été encourus si les dessertes avaient été assurées en autobus

Il importe aussi de situer la rentabilité du taxi collectif et du minibus par rapport à celle des autobus offrant approximativement les mêmes services. À cette fin, les coûts par déplacement pour les circuits en question sont comparés à ceux qui seraient encourus si les dessertes avaient été effectuées en autobus. Toutefois, une telle comparaison se heurte à certains problèmes d'ordre méthodologique.

Une première difficulté tient au fait que, mis à part les cas de substitution (remplacement d'un autobus par un taxi collectif ou un minibus), on ignore si l'organisme concerné aurait recours à des autobus pour offrir le service en question. De plus, on ne connaît pas le niveau de service qui aurait été offert en autobus. Pour les fins de cette estimation, nous supposons que la desserte aurait été assurée en autobus avec des niveaux de service équivalents à ceux offerts en taxi collectif ou en minibus sur les circuits en question.

Une seconde difficulté est reliée au coût d'exploitation des services d'autobus. En effet, pour un organisme donné, le coût marginal d'exploitation d'un autobus varie selon différents facteurs dont les périodes de la journée (période de pointe et période hors pointe). Le coût marginal hors pointe

FIGURE 1 COÛTS PAR DÉPLACEMENT

Taxis collectifs et réseau régulier

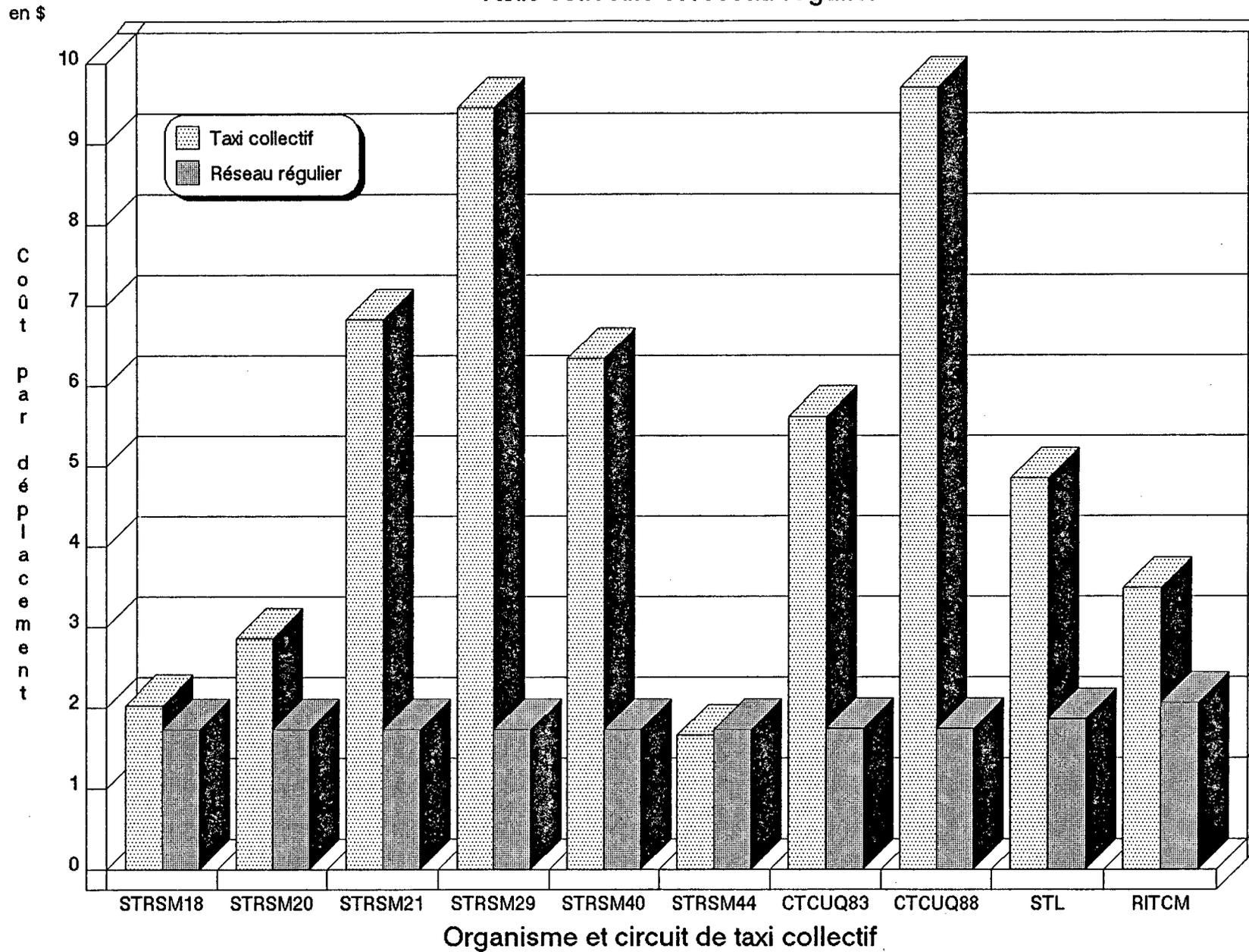
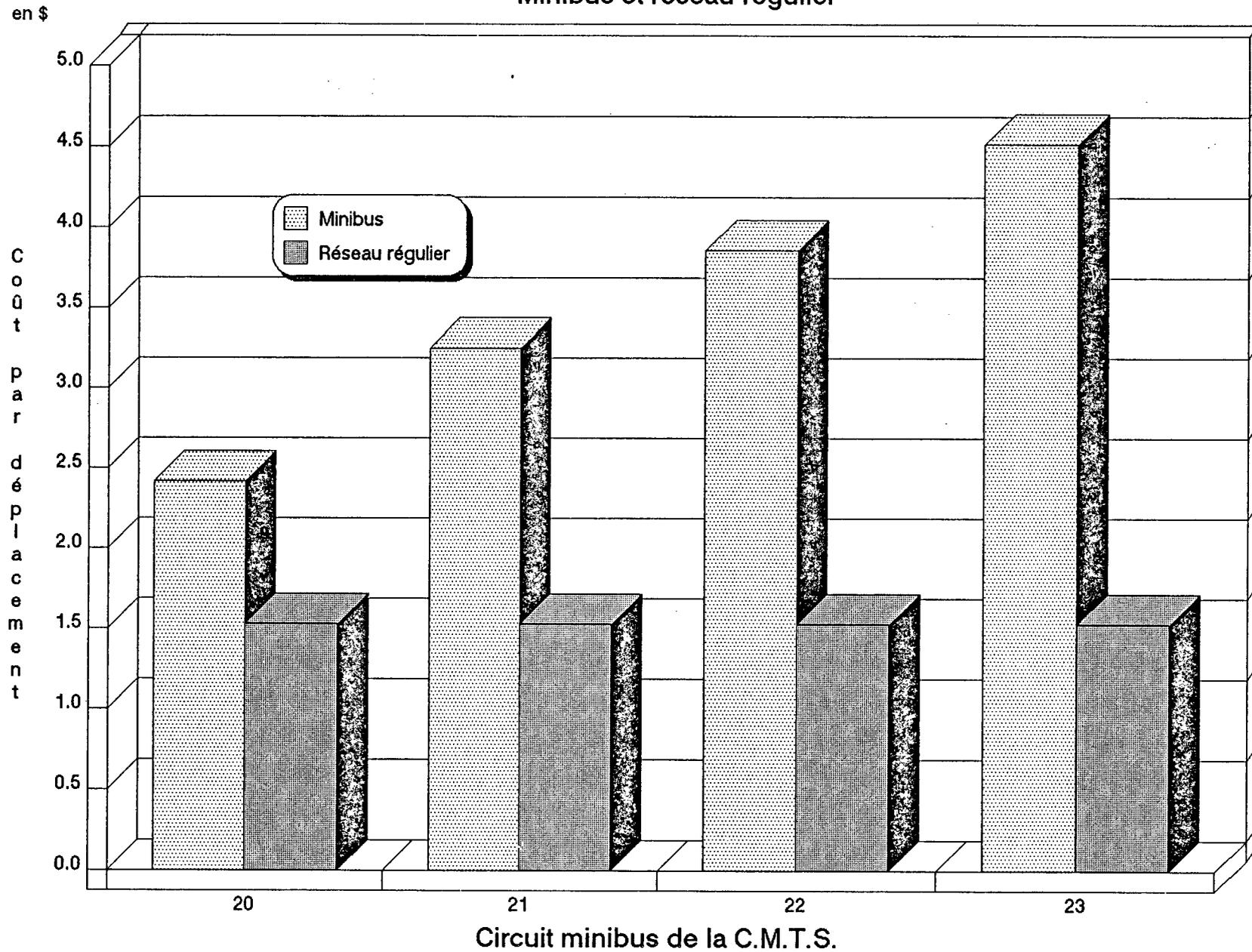


FIGURE 2 COÛTS PAR DÉPLACEMENT

Minibus et réseau régulier



de la CTCUQ est utilisé pour estimer les coûts qui seraient encourus par cet organisme si les services de taxi collectif avaient été offerts en autobus. Les coûts marginaux des autres organismes ne sont pas connus. Dans le cas de la RITCCM, où les autobus sont exploités à forfait, le coût horaire demandé en 1986 est utilisé. Dans le cas de la STRSM, le coût horaire est calculé à partir des dépenses variables et semi-variables prévues pour 1986. En ce qui a trait à la CMTS, le coût horaire est estimé à partir des frais d'exploitation du secteur urbain en 1986.

Les coûts par déplacement effectué en taxi collectif et en minibus sont inférieurs à ceux qui auraient été encourus si les dessertes avaient été assurées en autobus (figures 3 et 4). Le recours au taxi collectif pour remplacer les autobus sur certains circuits à faible achalandage a permis aux organismes concernés de réaliser certaines économies. Dans le cas du circuit 18 de la STRSM, les économies annuelles sont évaluées à environ 68 000 \$ et représentent 1,92 \$ par déplacement (tableau 2). Celles associées au service de taxi de la RITCCM sont estimées à environ 8 700 \$ et représentent 3,57 \$ par déplacement.

Le taxi collectif et le minibus ont aussi permis d'offrir de nouveaux services à des coûts inférieurs à ceux qui auraient été encourus si, pour des mêmes niveaux de service, les dessertes avaient été assurées en autobus. Toutefois, on ne peut réellement parler d'économie car on ignore si les services en question auraient été fournis en autobus ainsi que les niveaux de service qui auraient été effectivement offerts.

FIGURE 3 COÛTS PAR DÉPLACEMENT

Taxis collectifs et desserte en autobus

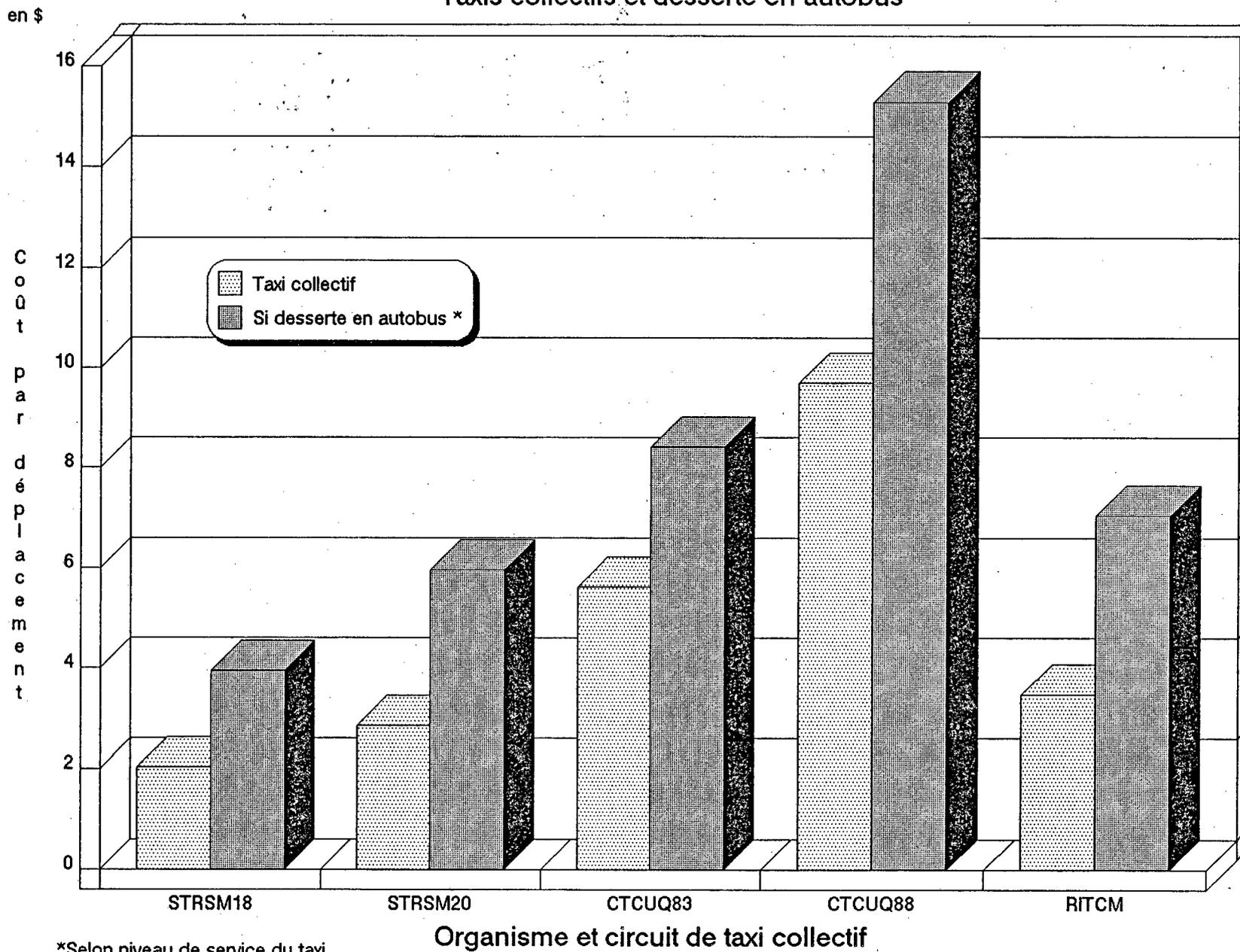
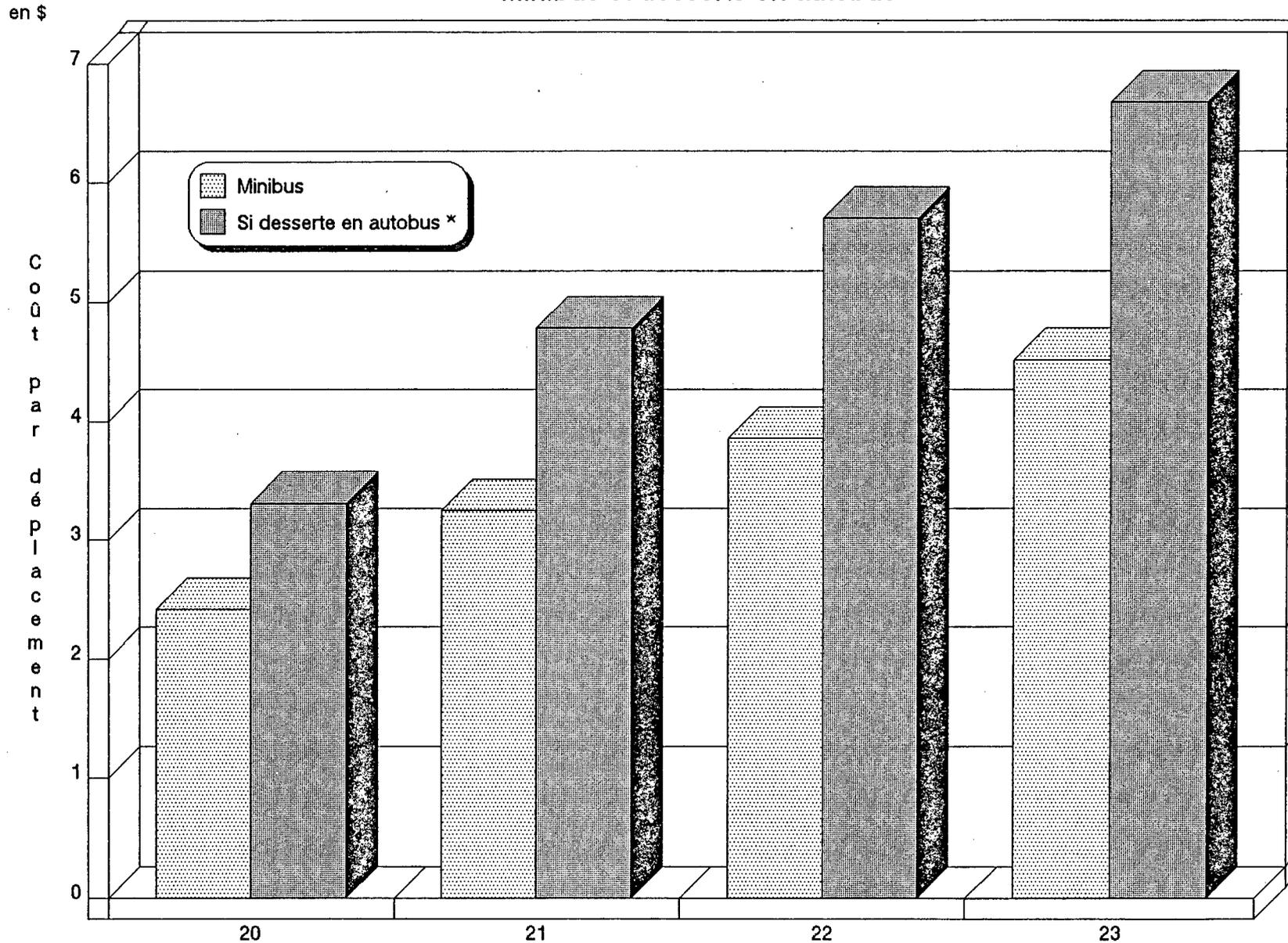


FIGURE 4 COÛTS PAR DÉPLACEMENT

Minibus et desserte en autobus



*Selon niveau de service du minibus

Circuit minibus de la C.M.T.S.

TABLEAU 2
RENTABILITÉ DES SERVICES DE TAXI COLLECTIF ET DE MINIBUS

ORGANISMES	S.T.R.S.M.							C.T.C.U.Q.		S.T.L.	R.I.T.C.M.	C.M.T.S.						S.T.C.U.M.
	Taxi 18 85-09	Taxi 20 85-09	Taxi 21 85-12	Taxi 29 86-01	Taxi 40 87-03	Taxi 44 86-01	Taxi 48 87-03	Taxi 83 86-05	Taxi 88 86-05	Taxi 86-09	Taxi 87-05	Taxi 25 87-08	Mini 20 85-09	Mini 21 85-09	Mini 22 85-09	Mini 23 85-09	Mini 24 87-08	Taxi(6) 87-03-30
CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE																		
statut	O	D (1)	O	O	O	D(1)	O	D (2)	D (2)	O	O(3)	O(3)	O	O	O	O	O	O(2)
type de service	S	N	S	N	N	N	N	N	N	N	S	S	N	M	N	N	M	N
période	H	P&H	H	P	P	P	H	H	H	P&H	P&H	P	P&H	P	P	P	P&H	P
parcours et horaire	F	F	F	F	F	F	F	F	V	V	F	F	F	F	F	F	F	F
tarif	R	R	R	R	R	R	R	R	SP	R	R(4)	R	R	R	R	R	R	R
capacité du véhicule	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	15	15	15	15	15	4
temps de parcours (min.) (5)	10(6)	20	40	26	10	12	16	50	20	.	30	30	60	30	60	60	60	20(6)
intervalle (minutes)	20(6)	20	60	30	10	15	60	60	.	.	(6)	30	30	30	30	30	30	25
COMPARAISONS AU RÉSEAU RÉGULIER																		
ACHALANDAGE PAR VÉHICULE-HEURE																		
taxi ou minibus	n.d.	3,6	2,1	n.d.	n.d.	n.d.	9,9	7,4	6,2	5,3	n.d.	0,8						
réseau régulier	44,63	44,63	44,63	44,63	44,63	44,63	44,63	33,96	33,96	28,55	18,79	38,35	38,35	38,35	38,35	38,35	38,35	38,35
COÛTS PAR VÉHICULE-HEURE																		
taxi ou minibus	20 \$	20 \$	20 \$	20 \$	21 \$	20 \$	n.d.	20 \$	20 \$	n.d.	n.d.	22 \$	24 \$	24 \$	24 \$	24 \$	25 \$	20 \$
réseau régulier	77,27	77,27	77,27	77,27	77,27	77,27	77,27	59,08	59,08	53,01 \$	38,75 \$	58,35	58,35	58,35	58,35	58,35	58,35	58,35
COÛTS PAR DÉPLACEMENT																		
taxi ou minibus	2,03 \$	2,86 \$	6,83 \$	9,45 \$	6,34 \$	1,66 \$	n.d.	5,62 \$	9,70 \$	4,85 \$	3,48 \$	n.d.	2,42 \$	3,25 \$	3,86 \$	4,52 \$	n.d.	25,12 \$
réseau régulier	1,73 \$	1,73 \$	1,73 \$	1,73 \$	1,73 \$	1,73 \$	1,73 \$	1,74 \$	1,74 \$	1,86 \$	2,06 \$	1,52 \$	1,52 \$	1,52 \$	1,52 \$	1,52 \$	1,52 \$	1,52 \$
REVENUS/COÛTS																		
taxi ou minibus	20,71%	14,69%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10,85%	11,44%	11,33%	21,01%	n.d.	24,01%	17,87%	15,01%	12,83%	n.d.	3,98%
réseau régulier	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	35,00%	35,00%	30,00%	35,00%	38,00%	38,00%	38,00%	38,00%	38,00%	38,00%	38,00%
DÉFICIT PAR DÉPLACEMENT																		
taxi ou minibus	1,61 \$	2,44 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,01 \$	8,59 \$	4,30 \$	2,75 \$	n.d.	1,84 \$	2,67 \$	3,28 \$	3,94 \$	n.d.	24,12 \$
réseau régulier	1,31 \$	1,31 \$	1,31 \$	1,31 \$	1,31 \$	1,31 \$	1,31 \$	1,13 \$	1,13 \$	1,30 \$	1,33 \$	0,95 \$	0,95 \$	0,95 \$	0,95 \$	0,95 \$	0,95 \$	0,95 \$
ESTIMATION DES ÉCONOMIES																		
ÉCONOMIES (7)																		
par an	68 263 \$	68 478 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	26 891 \$	29 600 \$	n.d.	8 698 \$	n.d.	58 648 \$	21 401 \$	42 653 \$	36 211 \$	n.d.	n.d.
par déplacement	1,92 \$	3,10 \$	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,80 \$	5,60 \$	n.d.	3,57 \$	n.d.	0,89 \$	1,55 \$	1,84 \$	2,16 \$	n.d.	n.d.

O: service de taxi collectif ou de minibus en opération
D: service de taxi collectif ou de minibus discontinué
N: nouveau service de taxi collectif ou de minibus
S: substitution (taxi remplace autobus ou minibus)
P: période de pointe
H: période hors pointe
F: parcours et horaire fixes
V: service à la demande
R: tarif régulier de l'organisme
SP: une surprime s'applique en plus du tarif régulier

(1) le taxi collectif a été remplacé par l'autobus au printemps 87
(2) le service de taxi collectif a été interrompu à la fin du projet pilote
(3) service en opération sur une base expérimentale
(4) tarif régulier sauf paiement en argent
(5) temps de parcours aller-retour
(6) voir fiche correspondante
(7) en supposant qu'il y aurait eu desserte en autobus avec le même niveau de service

CONCLUSION

Le remplacement des autobus par des taxis sur des circuits déjà en place a permis aux organismes concernés de réaliser certaines économies. Par ailleurs, le recours au taxi collectif et au minibus a permis d'offrir de nouveaux services à des coûts inférieurs à ceux qui seraient encourus si, pour des mêmes niveaux de service, les dessertes avaient été effectuées en autobus. Toutefois, ces nouveaux services sont très souvent offerts dans les secteurs et durant les heures à faible achalandage. De ce fait, ils s'avèrent généralement moins rentables que les réseaux réguliers. Par conséquent, un recours systématique à ces formes de transport, pour étendre le service aux secteurs ne satisfaisant pas les critères d'établissement de nouveaux services (en particulier en ce qui a trait à l'achalandage minimal requis), pourrait affecter sérieusement la rentabilité d'un réseau.

ANNEXE

FICHES DESCRIPTIVES

S.T.R.S.M.

Circuit : 18 (Chemin Chambly - campus - aéroport Saint-Hubert)
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur	: Campus de l'école d'aéronautique et aéroport Saint-Hubert .
Problématique du service	: Utilisation du taxi collectif pour remplacer l'autobus aux heures les moins achalandées.
Statut	: Circuit régulier de la S.T.R.S.M.
Offre de service	
Type	: Remplacement de l'autobus sur un circuit déjà en place.
Heures d'opération	: Lundi-vendredi: 6:00 à 00:00; toutefois autobus remplace le taxi de 9:00 à 11:00 et de 14:30 à 16:00.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabatement	: Rabatement à un point de correspondance (chemin Chambly-Shirley).
Correspondance	: Correspondance avec les circuits 8 et 88 (intervalle de 10 minutes).
Longueur circuit	: n.d.
Temps de parcours	: Chambly-campus: 10 minutes; campus-aéroport: 10 minutes.
Intervalle	: Chambly-campus: 20 minutes; campus-aéroport: 60 minutes.
Capacité véhicule	: 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires	: n.d.
Achalandage	
Total	: 8 882 passagers pour les 3 premiers mois (ou 35 528/an).
Hebdomadaire	: 740
Par jour	: 148
Par véhicule-heure	: n.d.
Par voyage	: n.d.
Tarification	
Tarif	: Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Le taxi accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: 18 010\$ pour les trois premiers mois (ou 72 040\$/an).
Par déplacement	: 2,03\$ en 1985.
Par véhicule-heure	: 20,00\$
Exploitant	
Nom	: Radio-Taxi Union.
Taux	: 20\$/heure en 1985; taux indexé annuellement; 21\$/heure en 1987.
Facturation	: Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.
Contrôle	: Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.
Satisfaction	
Usager	: Dans l'ensemble, les usagers sont satisfaits du service. Selon un sondage réalisé en 1985, ils apprécient la courtoisie des chauffeurs, la propreté des véhicules et la rapidité du trajet. Ils déplorent le manque d'espace dans les véhicules, le temps d'attente au niveau des correspondances ainsi que la fréquence des taxis sur le tronçon campus-aéroport (intervalle 60 minutes).
O.P.T.	: La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: n.d.
Chauffeurs autobus	: Au début, le taxi collectif était très mal accepté par les chauffeurs d'autobus qui ont eu recours à certains moyens de pression. Actuellement, il est mieux perçu compte tenu que son introduction n'a entraîné aucune mise à pied.
Commentaires	: Le service en fin de semaine a été supprimé (achalandage de 2,42 passagers par heure de service comparativement à 11,65 en semaine).
Sources de cette fiche	: -Daniel Gendron "Le transport paracollectif, taxi collectif, démarche suivie", octobre 1985; -Daniel Gendron "Taxi collectif", septembre 1986; -S.T.R.S.M., "Guide horaire 1986"; -Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 20
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur	: Collectivité nouvelle (quartier résidentiel en développement).
Problématique du service	: Nouveau service dans un secteur résidentiel en développement. Le service a été implanté à la demande des résidents de ce secteur. Avant l'instauration de ce circuit, seule une ligne d'autobus passait à environ un kilomètre de ce secteur..
Statut	: Taxi collectif a été remplacé par l'autobus (circuit autobus 29 au printemps 1987).
Offre de service	
Type	: Nouveau service.
Heures d'opération	: Lundi-vendredi: 6:20-23:15; samedi: 9:46-23:46; dimanche: 9:46-22:46.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabatement	: Rabatement à un point de correspondance (Gentilly et chemin Chambly).
Correspondance	: Correspondance avec les circuits 8 et 18 (intervalle de 10 minutes)
Longueur circuit	: n.d.
Temps de parcours	: 20 minutes.
Intervalle	: 20 minutes en pointe et 60 minutes hors pointe
Capacité véhicule	: 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires	: n.d.
Achalandage	
Total	: 1843 passagers en septembre 1986 (ou 22 116/an).
Hebdomadaire	: 154
Par jour	: 22
Par véhicule-heure	: n.d.
Par voyage	: n.d.
Tarif	
Tarif	: Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime	: Pas de surprime
Correspondance	: Le taxi accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: 5 271\$ pour septembre 1986 (ou 63 252\$/an)
Par déplacement	: 2,86\$ en septembre 1986.
Par véhicule-heure	: n.d.
Exploitant	
Nom	: Radio-Taxi Union
Taux	: 20\$/heure en 1985.
Facturation	: Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.
Contrôle	: Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.
Satisfaction	
Usager	: Les usagers ont été satisfaits de l'expérience.
O.P.T.	: La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: n.d.
Chauffeurs autobus	: n.d.
Commentaires	: Le taxi collectif a été remplacé par l'autobus (circuit 29) à cause de l'augmentation de l'achalandage.
Sources de cette fiche	: -Daniel Gendron "Le transport paracollectif, taxi collectif, démarche suivie", octobre 1985; -Daniel Gendron "Taxi collectif", septembre 1986; -S.T.R.S.M., "Guide horaire 1986"; -Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 21 (Forester et Grande Allée - Chemin Chambly).
Date d'implantation : Décembre 1985

Secteur : Secteur résidentiel dans Saint-Hubert.
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour remplacer l'autobus durant les périodes les moins achalandées.

Statut : Circuit régulier de la S.T.R.S.M.

Offre de service
Type : Remplacement de l'autobus sur un circuit déjà en place.
Heures d'opération : Lundi, mardi, mercredi, samedi: 19:40 - 00:40; jeudi, vendredi: 22:40 - 00:40; dimanche: 9:40 - 00:40.

Mode d'opération
Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabatement : Rabatement à un point de correspondance (Forester et Grande Allée).
Correspondance : Correspondance avec les circuits 4 et 26.
Longueur circuit : n.d.
Temps de parcours : 40 minutes.
Intervalle : 60 minutes.
Capacité véhicule : 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage
Total : n.d.
Hebdomadaire : n.d.
Par jour : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.
Par voyage : n.d.

Tarifification
Tarif : Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondances : Le taxi accepte et émet des correspondances.

Coûts
Coûts d'exploitation : n.d.
Par déplacement : 6,83\$ en 1986.
Par véhicule-heure : n.d.

Exploitant
Nom : Radio-Taxi Union.
Taux : 20\$/heure en 1985; 21\$/heure en avril 1987; taux indexé annuellement.
Facturation : Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.

Contrôle : Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.

Satisfaction
Usager : Dans l'ensemble, les usagers sont satisfaits..
O.P.T. : La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant : n.d.
Chauffeurs autobus : n.d.

Sources de cette fiche : -Daniel Gendron "Taxi collectif", septembre 1986;
-S.T.R.S.M., "Guide horaire 1986";
-Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 29
Date d'implantation : Janvier 1986

Secteur : Pacific et McGinnis (quartiers résidentiels).
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour desservir aux heures de pointe deux quartiers qui n'avaient pas de service auparavant.
Statut : Circuit régulier de la S.T.R.S.M.
Offre de service
Type : Nouveau service.
Heures d'opération : Lundi-vendredi: 6:06 - 8:36 et 16:36 - 18:36.
Mode d'opération
Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabattement : Rabattement à un point de correspondance (Cornwall et Chemin Chambly).
Correspondance : Correspondance avec les circuits 8 et 88 (intervalle de 10 minutes)
Longueur circuit : n.d.
Temps de parcours : 26 minutes.
Intervalle : 30 minutes.
Capacité véhicule : 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires : n.d.
Achalandage
Total : n.d..
Hebdomadaire : n.d..
Par jour : n.d..
Par véhicule-heure : n.d..
Par voyage : n.d..
Tarifification
Tarif : Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Le taxi accepte et émet des correspondances.
Coûts
Coûts d'exploitation : n.d..
Par déplacement : 9.45\$ en 1986.
Par véhicule-heure : n.d..
Exploitant
Nom : Radio-Taxi Union.
Taux : 20\$/heure au début de 1986; 21\$/heure en avril 1987; le taux est indexé à chaque année.
Facturation : Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.
Contrôle : Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.
Satisfaction
Usager : Dans l'ensemble, les usagers sont satisfaits..
O.P.T. : La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant : n.d..
Chauffeurs autobus : n.d..
Commentaires : Au printemps 1987, le circuit taxi collectif 29 devient le circuit taxi collectif 20 (simple changement de numéro).
Sources de cette fiche : -Daniel Gendron "Taxi collectif", septembre 1986;
-S.T.R.S.M., "Guide horaire 1986";
-Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 40 Des Prairies - De Rome et Stravinski.
Date d'implantation : Printemps 1987

Secteur : Quartier résidentiel de Brossard.
Problématique du service : Suite à la restructuration du circuit autobus 40, le taxi remplace l'autobus sur la partie du trajet qui n'est plus desservie en autobus.

Statut : Circuit régulier de la S.T.R.S.M.
Offre de service

Type : Remplacement de l'autobus sur une partie du trajet.
Heures d'opération : Lundi - vendredi: 6:20 - 8:30 et 16:30 - 19:00.
dimanche: 9:40 - 00:40.

Mode d'opération

Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabatement : Rabatement à un point de correspondance (De Rome et Stravinski).
Correspondance : Correspondance avec le circuit autobus 40.
Longueur circuit : n.d.
Temps de parcours : 10 minutes.
Intervalle : 10 minutes.
Capacité véhicule : 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : n.d.
Hebdomadaire : n.d.
Par jour : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.
Par voyage : n.d.

Tarifification

Tarif : Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Le taxi accepte et émet des correspondances.

Coûts

Coûts d'exploitation : n.d.
Par déplacement : 6,34\$ au début de 1987.
Par véhicule-heure : n.d.

Exploitant

Nom : Radio-Taxi Union.
Taux : 21\$/heure en avril 1987; indexé chaque année.
Facturation : Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.

Contrôle : Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.

Satisfaction

Usager : Dans l'ensemble, les usagers sont satisfaits.
O.P.T. : La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant : n.d.
Chauffeurs autobus : n.d.

Sources de cette fiche : -S.T.R.S.M., "Guide horaire 1987";
-Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 44 Stravinski - Rivard.
Date d'implantation : Janvier 1986

Secteur	: Quartier résidentiel en développement de Brossard.
Problématique du service	: Utilisation du taxi collectif pour offrir du service aux heures de pointe à un quartier en développement qui n'était pas desservi auparavant..
Statut	: Taxi collectif a été remplacé par l'autobus au printemps 1987.
Offre de service	
Type	: Nouveau service.
Heures d'opération	: Lundi - vendredi:: 6:43 - 8:22 et 16:31 - 18:21.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabattement	: Rabattement à un point de correspondance (De Rome et Pelletier).
Correspondance	: Correspondance de certains départs garantie avec circuit autobus 39.
Longueur circuit	: n.d.
Temps de parcours	: 12 minutes.
Intervalle	: 15 minutes.
Capacité véhicule	: 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires	: n.d.
Achalandage	
Total	: n.d.
Hebdomadaire	: n.d.
Par jour	: n.d.
Par véhicule-heure	: n.d.
Par voyage	: n.d.
Tarifification	
Tarif	: Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Le taxi accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: n.d.
Par déplacement	: 1,66\$ en moyenné pour 1986; 1,12\$ à la fin de 1986.
Par véhicule-heure	: n.d.
Exploitant	
Nom	: Radio-Taxi Union.
Taux	: 20\$/heure au début de 1986.
Facturation	: Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.
Contrôle	: Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.
Satisfaction	
Usager	: Les usagers ont été satisfaits de l'expérience.
O.P.T.	: La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: n.d.
Chauffeurs autobus	: n.d.
Commentaires	: La forte augmentation de l'achalandage (l'achalandage a triplé entre février et septembre 1986) a amené la S.T.R.S.M. à détourner, à partir du printemps 1987, le circuit autobus 40 afin de remplacer le taxi collectif dans ce secteur. Le taxi (circuit taxi collectif 40) remplace l'autobus sur la partie du trajet qui n'est plus desservie en autobus (voir circuit taxi collectif 40)
Sources de cette fiche	: -Daniel Gendron "Taxi collectif", septembre 1986; -S.T.R.S.M., "Guide horaire 1987"; -Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

S.T.R.S.M.

Circuit : 48 Riel - Terminus Brossard.
Date d'implantation : Printemps 1987

Secteur : Quartier résidentiel en développement de Brossard.
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour offrir du service en dehors des heures de pointe à un secteur desservi en pointe par autobus et taxi collectif.

Statut : Circuit régulier de la S.T.R.S.M.
Offre de service

Type : Nouveau service.
Heures d'opération : Lundi - vendredi: 9:50 - 15:50 et 19:20 - 23:20; samedi: 7:30 - 23:30; dimanche 9:30 - 23:30.

Mode d'opération

Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabatement : Rabatement au terminus Brossard.
Correspondance : Correspondance avec 12 circuits au terminus Brossard.
Longueur circuit : n.d.
Temps de parcours : 16 minutes.
Intervalle : 60 minutes.
Capacité véhicule : 4 passagers (5 à l'occasion).
Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : n.d.
Hebdomadaire : n.d.
Par jour : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.
Par voyage : n.d.

Tarification

Tarif : Tarif régulier de la S.T.R.S.M.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Le taxi accepte et émet des correspondances.

Coûts

Coûts d'exploitation : n.d.
Par déplacement : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.

Exploitant

Nom : Radio-Taxi Union.
Taux : 12\$/trajet en avril 1987.
Facturation : Facturation mensuelle par la compagnie de taxi; les chauffeurs de taxi remplissent des formulaires journaliers sur l'achalandage et mode de paiement; la compagnie de taxi en fait la compilation et fournit les résultats à la S.T.R.S.M.

Contrôle : Un inspecteur est affecté aux taxis collectifs (5 circuits) et au transport adapté; les chauffeurs de taxi sont responsables de la perception des tarifs; les informations fournies par la compagnie de taxi (compilation des formulaires journaliers) permettent à la S.T.R.S.M. de vérifier la facturation.

Satisfaction

Usager : Les usagers sont satisfaits de l'expérience.
O.P.T. : La S.T.R.S.M. semble satisfaite de l'expérience.
Exploitant : n.d.
Chauffeurs autobus : n.d.

Sources de cette fiche : -S.T.R.S.M., "Guide horaire printemps 1987";
-Daniel Gendron, S.T.R.S.M. Tél.: (514) 463-1666

C.T.C.U.Q.

Circuit : Taxibus 83
Date d'implantation : 86-05-26

Secteur : Quartier résidentiel Champigny-Jouvence à Sainte-Foy; environ 14 000 logis.
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour offrir du service en soirée dans un secteur desservi le jour par autobus; résidents de ce quartier demandaient le service en soirée depuis des années. Le projet pilote permettait d'évaluer la pertinence d'offrir ce service de façon permanente et offert à la C.T.C.U.Q. la possibilité d'évaluer le potentiel du taxi collectif sans diminuer les heures travaillées par les chauffeurs du réseau régulier.
Statut : Projet pilote subventionné par le M.T.Q.; service interrompu fin octobre 1986 (à la fin du projet pilote).

Offre de service

Type : Nouveau service. (autobus 83 offert déjà 2 départs par soir, à 22:53 et à 00:53).
Heures d'opération : Lundi - dimanche de 18:25 - 00:55; 7 voyages (aller-retour) réguliers par jour.

Mode d'opération

Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabattement : Rabattement au terminus Les Saules (7 circuits).
Correspondance : Correspondance garantie avec les circuits au terminus.
Longueur circuit : 16,5 km (aller-retour).
Temps de parcours : 50 minutes (aller-retour).
Intervalle : 60 minutes.
Capacité véhicule : 5 passagers.
Voyages supplémentaires : Voyages supplémentaires représentent 6,17% des voyages réguliers [0,86 voyage supplémentaire par jour comparativement à 14 voyages (unidirectionnels) réguliers].

Achalandage

Total : 3 881 passagers pour les 21 semaines (ou 9 610 par an).
Hebdomadaire : 185
Par jour : 26
Par véhicule-heure : 3,6
Par voyage : 1,8

Tarifification

Tarif : Tarif régulier de la C.T.C.U.Q.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Accepte correspondance et émet correspondance spéciale valable au terminus.

Coûts

Coûts d'exploitation : 21 818\$ pour les 21 semaines (ou 54 025,52\$ par an) (n'incluant pas frais administratifs et autres).
Par déplacement : 5,62\$
Par véhicule-heure : 20\$
Préparation administration, suivi, évaluation : 35 860\$ pour les 2 circuits de taxi collectif (pour 21 semaines).

Exploitant

Nom : Les taxis CO-OP (contrat C.T.C.U.Q.-taxis CO-OP).
Taux : 20\$/véhicule-heure; 9,75\$ par voyage (unidirectionnel) supplémentaire ou 20\$/heure.
Facturation : La CO-OP de taxi remet des factures hebdomadaires à la C.T.C.U.Q.
Contrôle : Les titres de chaque voyage sont inscrits et placés dans une enveloppe. C.T.C.U.Q. vérifie la compatibilité entre l'inscription et le contenu réel. Consultant vérifie la compatibilité entre les titres reçus et observations faites durant les périodes de contrôle. Périodes de contrôle des opérations couvrent en moyenne 15 heures par semaine (points vérifiés: immatriculation du véhicule, heure d'arrivée et de départ, nombre de personnes embarquées et débarquées). Interviews à l'occasion auprès de certains usagers. Consultant vérifie la facturation.

Satisfaction

Usager : Usagers satisfaits du service et de la tarification et souhaitent la poursuite du projet.
Exploitant : Chauffeurs de taxi satisfaits et souhaitent la poursuite du projet.
Commentaires : Service de taxi collectif interrompu à la fin du projet pilote (à la fin octobre 1986) à cause de sa faible rentabilité (déficit après subvention de 4,55\$/déplacement comparativement à déficit moyen d'environ 0,45\$/déplacement du réseau régulier).

Sources de cette fiche

: -Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et Ass. (Lavalin), "Contrôle et évaluation d'un projet pilote de taxi collectif", rapport final, mars 1987;
-Pierre Bouvier, C.T.C.U.Q.
Tél.: (418)- 627-2351

C.T.C.U.Q.

Circuit : Taxibus 88
Date d'implantation : 86-05-26

Secteur : Quartier résidentiel Saint-Jean-Baptiste à l'Ancienne-Lorette; environ 900 logis.
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour offrir du service en soirée dans un secteur desservi le jour par autobus; résidents de ce quartier demandaient le service en soirée depuis des années. Le projet pilote permettait d'évaluer la pertinence d'offrir ce service de façon permanente et offrait à la C.T.C.U.Q. la possibilité d'évaluer le potentiel du taxi collectif sans diminuer les heures travaillées par les chauffeurs du réseau régulier.
Statut : Projet pilote subventionné par le M.T.Q.; service interrompu fin octobre 1986.
Offre de service
Type : Nouveau service. (autobus 88 offrait déjà le service les jeudis et vendredis soirs de 18:53 à 21:58).
Heures d'opération : Lundi - dimanche de 18:25 - 00:55; 14 voyages (aller-retour) régulier (maximum théorique).
Mode d'opération
Parcours et horaire : Service à la demande, départs garantis avec un certain intervalle. A l'aller, service sur appel (201 appels pour 21 semaines ou 10 appels par semaines); au retour, passagers se présentent directement au taxi.
Rabattement : Rabattement au terminus Les Saules (7 circuits).
Correspondance : Correspondance garantie avec les circuits d'autobus au terminus.
Longueur circuit : Environ 7 km (aller-retour).
Temps de parcours : 20 minutes (aller-retour).
Intervalle : 30 min. au terminus (s'il y a une demande); 30 min. d'attente maximum au domicile; l'appel doit être placé 30 minutes à l'avance.
Capacité véhicule : 5 passagers.
Voyages supplémentaires : Voyages supplémentaires représentent 0,58% des voyages réguliers (maximum théorique). 0,16 voyage supplémentaire par jour comparativement à 28 voyages (unidirectionnels).
Achalandage
Total : 2 136 passagers pour les 21 semaines (ou 5 289 par an).
Hebdomadaire : 102
Par jour : 15
Par véhicule-heure : 2,1
Par voyage : 0,6
Tarification
Tarif : Tarif régulier de la C.T.C.U.Q.
Surprime : Surprime de 0,50\$ par passager sauf pour enfants de moins de 2 ans.
Correspondance : Accepte correspondance et émet correspondance spéciale valable au terminus.
Revenus de la surprime: 1 058,50\$ pour 21 semaines (ou 2 621 \$ par an).
Coûts
Coûts d'exploitation : 20 724\$ pour 21 semaines (ou 51 316,57\$ par an) (n'incluant pas frais administratifs et autres).
Par déplacement : 9,70\$
Par véhicule-heure : 20\$
Préparation, administration, : 35 860\$ pour les 2 circuits de taxi collectif (pour 21 semaines).
Exploitant
Nom : Les taxis CO-OP (contrat C.T.C.U.Q. -taxis CO-OP).
Taux : 20\$/véhicule-heure; 6,00\$ par voyage (unidirectionnel) supplémentaire ou 20\$/heure.
Facturation : La CO-OP de taxi remet des factures hebdomadaires à la C.T.C.U.Q.
Contrôle : Les titres de chaque voyage sont inscrits et placés dans une enveloppe. C.T.C.U.Q. vérifie la compatibilité entre l'inscription et le contenu réel. Consultant vérifie la compatibilité entre les titres reçus et observations faites durant les périodes de contrôle. Périodes de contrôle des opérations couvrent en moyenne 15 heures par semaine (points vérifiés: immatriculation du véhicule, heure d'arrivée et de départ, nombre de personnes embarquées et débarquées). Interviews à l'occasion auprès de certains usagers. Consultant vérifie la facturation.
Satisfaction
Usager : Usagers satisfaits du service et de la tarification (même avec surprime) et souhaitent la poursuite du projet.
Exploitant : Chauffeurs de taxi satisfaits et souhaitent la poursuite du projet.
Commentaires : Service de taxi collectif interrompu à la fin du projet pilote (à la fin octobre 1986) à cause de la faible rentabilité (déficit après subvention d'environ 7,93\$/déplacement comparativement à déficit moyen de 0,45\$ par déplacement du réseau régulier).
Sources de cette fiche : -Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et Ass. (Lavalin), "Contrôle et évaluation d'un projet pilote de taxi collectif", rapport final, mars 1987;
-Pierre Bouvier, C.T.C.U.Q. Tél.: (418)- 627-2351

S.T.L.

Circuit : Taxi intégré.
Date d'implantation : Septembre 1986

Secteur	: Vimont/Auteuil/Duvernay; secteur rural (346 logis répartis sur 20 km, 3,2 personnes par logis et environ 0,64 déplacement par personne).
Problématique du service	: Utilisation du taxi collectif pour offrir du service à une population non desservie par le réseau régulier d'autobus. Mis sur pied sur une base expérimentale en septembre 1986 pour une période de 17 semaines, la croissance de l'achalandage et le bon fonctionnement de ce service ont porté la S.T.L. à reconduire le projet pour une période de 6 mois.
Statut	: Projet expérimental non subventionné par le M.T.Q.; projet en cours.
Offre de service	
Type	: Nouveau service.
Heures d'opération	: Même que le service régulier de la S.T.L.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Service sur appel à la centrale de taxi (à l'aller et au retour) (parcours et horaire variables).
Rabattement	: Rabattement au point de correspondance le plus proche.
Longueur circuit	: Longueur variable (desserte de rangs sur un territoire très vaste).
Temps de parcours	: Variable.
Intervalle	: Aucun (dépend des correspondances avec le réseau d'autobus).
Capacité véhicule	: 5 places.
Achalandage	
Total	: 17 058 déplacements pour la première année.
Hebdomadaire	: 327
Par jour	: 47
Par véhicule-heure	: n.d.
Par voyage	: 1,2
Tarifification	
Tarif	: Tarif régulier de la S.T.L..
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Taxi accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Par déplacement	: 4,50\$ avant le 30 décembre 1986 et 5,00\$ à partir du 30 décembre 1986.
Par véhicule-heure	: n.d.
Exploitant	
Nom	: Coop de taxi Laval.
Taux	: 4,50\$ ou 5,00\$ par client moins le tarif perçu (cette forme de rémunération incite les taxis à maximiser le nombre de clients transportés par voyage).
Facturation	: Par la Coop de taxi; la facturation indique origine, destination, mode de paiement et numéro du titre de transport (s'il y a lieu) pour chaque déplacement.
Contrôle	: L'information exigée au niveau de la facturation sert à vérifier l'exactitude de la facturation.
Satisfaction	
Usager	: Usagers enchantés.
Exploitant	: n.d.
Commentaires	: Projet reconduit pour une période de 6 mois à cause de la croissance de l'achalandage (au-delà des prévisions de la S.T.L.) et du bon fonctionnement du service. Un autre secteur est à l'étude, où la demande exigerait la capacité d'un minibus; celui-ci devrait être acquis et exploité par la S.T.L. Cette dernière hésite à acheter des minibus (capitalisation supplémentaire) pour un projet dont le succès est incertain.
Sources de cette fiche	: -Claude Fauvel "Service de taxis intégrés", bilan pour la période du 2 septembre au 29 décembre 1986; -Claude Fauvel, S.T.L. Tél: (514) 688-4140

R.I.T.C.M.

Circuit : Taxi collectif.
Date d'implantation : Mai 1987

Secteur : Secteur nord de Shawinigan (quartier résidentiel à faible densité).
Problématique du service : Utilisation du taxi collectif pour remplacer l'autobus dans un secteur résidentiel à faible achalandage. Compte tenu de la faible rentabilité de l'autobus conventionnel dans ce secteur, la régie a eu recours à du taxi collectif afin de continuer à desservir cette partie de la ville.
Statut : Service offert sur une base expérimentale, de mai à septembre 1987. Service en opération.
Offre de service
Type : Remplacement de l'autobus sur un circuit déjà en place.
Heures d'opération : Lundi-vendredi, 7:30-16:45.
Mode d'opération
Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabatement : Rabatement au centre commercial.
Correspondance : Correspondance garantie avec circuits au centre commercial.
Longueur circuit : 20 km (aller-retour).
Temps de parcours : 30 minutes (aller-retour).
Intervalle : 4 départs par jour (7:30, 11:30, 13:30 et 16:45).
Capacité véhicule : 5 places.
Voyages supplémentaires : n.d.
Achalandage
Total : 1 030 passagers pour 22 semaines (ou 2 435/an).
Hebdomadaire : 47
Par jour : 9,4
Par voyage : 2,35
Tarifification
Tarif : Tarif régulier de la R.I.T.C.M. sauf en espèces.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Le taxi n'accepte pas et n'émet pas de correspondance.
Coûts
Coûts d'exploitation : 3 580 \$ pour 22 semaines ou 8 462 \$/an.
Par déplacement : 3,48 \$
Par voyage : 8,10 \$.
Exploitant
Nom : Saint-Marc Radio Taxis enr.
Taux : 8,10 \$ par voyage (aller-retour).
Facturation : Facturation mensuelle par la compagnie de taxi.
Contrôle : Le chauffeur de taxi doit obtenir la signature de chaque passager.
Satisfaction
Usager : Durant la période expérimentale, la R.I.T.C.M. n'a reçu aucune plainte des usagers de ce service.
R.I.T.C.M. : La R.I.T.C.M. est satisfaite de l'expérience.
Exploitant : n.d.
Commentaires : Le circuit de taxi collectif a été implanté de façon permanente à la fin septembre 1987 suite aux résultats du projet pilote.

Sources de cette fiche ; Yves Vincent, R.I.T.C.M.
Tel.: (819) 536-5671

C.M.T.S.

Circuit : 20 (Fleurimont)*.
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur	: Secteur à faible densité (secteur plutôt rural); environ 3 150 personnes demeurent dans les secteurs desservis par les deux circuits minibus (circuits 20 et 21).
Problématique du service	: Utilisation de minibus pour offrir du service à un secteur non desservi auparavant.
Statut	: Circuit régulier de la C.M.T.S. (Fleurimont a été intégrée au territoire C.M.T.S. en septembre 1985).
Offre de service	
Type	: Nouveau service (ce secteur n'était pas desservi avant septembre 1985).
Heures d'opération	: Lundi-mercredi, 6:00 à 18:00; jeudi-vendredi 6:00 à 23:00; samedi: 11:00 à 18:00.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabattement	: Aux Galeries Quatre Saisons.
Correspondance	: Correspondance garantie avec les circuits aux Galeries.
Longueur circuit	: 30 km (aller-retour).
Temps de parcours	: 60 minutes (aller-retour).
Intervalle	: 30 minutes en pointe; 60 minutes hors-pointe, soir et samedi.
Capacité véhicule	: 15 places.
Voyages supplémentaires	: lundi-vendredi: 2 voyages supplémentaires par jour (environ 2 heures/jour).
Achalandage	
Total	: 5 467 en avril 1987 (ou 65 604/an).
Hebdomadaire	: 1 367
Par jour	: n.d.
Par véhicule-heure	: 9,9
Par voyage	: n.d.
Tarifification	
Tarif	: Tarif régulier de la C.M.T.S.
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Minibus accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: 13 208\$ en avril 1987 (ou 158 496 \$/an).
Par déplacement	: 2,42\$ en avril 1987.
Par véhicule-heure	: 23,97\$ en avril 1987.
Exploitant	
Nom	: Autobus de l'Estrie.
Taux	: 23 \$/heure en 1985; taux indexé annuellement; 23,97\$/heure en avril 1987; de plus, 10 heures de temps improductif sont chargées à chaque semaine pour les 4 circuits minibus.
Facturation	: Facturation mensuelle par Autobus de l'Estrie.
Contrôle	: La compagnie remplit et fournit à la C.M.T.S. des formulaires quotidiens de pointage; à l'occasion, les inspecteurs de la C.M.T.S. peuvent faire des pointages et/ou des vérifications à bord; la compagnie fournit aussi une comparaison des heures réelles et prévues.
Satisfaction	
Usager	: Les usagers sont satisfaits mais souhaitent avoir le service hors-pointe.
O.P.T.	: La C.M.T.S. est satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: L'exploitant semble satisfait.
Chauffeurs autobus	: Aucune opposition des chauffeurs compte tenu que la C.M.T.S. a fourni l'assurance qu'il n'y aurait aucune mise à pied et qu'aucun autobus régulier ne serait remplacé par des minibus.
Commentaires	: Compte tenu de l'augmentation de l'achalandage (8,3 passagers par véhicule-heure en octobre 1985 et 9,9 en avril 1987), de l'obligation de recourir à des minibus supplémentaires à certaines heures et du désir des usagers, la C.M.T.S. dessert depuis septembre 1987 les secteurs les plus achalandés de ce circuit avec un autobus urbain (circuit 5) et les secteurs les moins achalandés avec le taxi collectif (circuit 25).
Sources de cette fiche	
	: -Claude Forcier, "Intégration des modes paracollecifs aux réseaux réguliers dans le Sherbrooke métropolitain", colloque A.Q.T.R., mai 1986;
	-C.M.T.S., "rapport des activités 1985";
	-C.M.T.S., "plan de transport 1987-88";
	-Josée Dubuc, C.M.T.S. tél. (819) 564-2687

* Les informations présentées dans cette fiche ne tiennent pas compte des modifications apportées à ce circuit en septembre 1987.

C.M.T.S.

Circuit : 21 (Fleurimont)*.
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur	: Secteur à faible densité (secteur plutôt rural); environ 3 150 personnes demeurent dans les secteurs desservis par les deux circuits minibus (circuits 20 et 21).
Problématique du service	: Utilisation de minibus pour offrir du service à un secteur non desservi auparavant. Lors des pourparlers sur l'intermunicipalisation des services de la C.M.T.S., les nouvelles
Statut	: Circuit régulier de la C.M.T.S. (Fleurimont a été intégrée au territoire C.M.T.S. en septembre 1985).
Offre de service	
Type	: Nouveau service (ce secteur n'était pas desservi avant septembre 1985).
Heures d'opération	: Lundi-vendredi, 6:05 à 8:35; et 15:05 à 18:05; samedi: 10:05 à 16:05.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabattement	: Au Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (C.H.U.S.) et au centre commercial Fleurimont.
Correspondance	: Correspondance garantie avec les circuits aux C.H.U.S. et au Centre commercial.
Longueur circuit	: 15,8 km (aller-retour).
Temps de parcours	: 30 minutes (aller-retour).
Intervalle	: 30 minutes.
Capacité véhicule	: 15 places.
Voyages supplémentaires	: n.d.
Achalandage	
Total	: 1 152 en avril 1987 (ou 13 824/an).
Hebdomadaire	: 288
Par jour	: n.d.
Par véhicule-heure	: 7,4
Par voyage	: n.d.
Tarifification	
Tarif	: Tarif régulier de la C.M.T.S.
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Minibus accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: 3 739 \$ en avril 1987 (ou 44 868 \$/an).
Par déplacement	: 3,25 \$ en avril 1987.
Par véhicule-heure	: 23,97\$ en avril 1987.
Exploitant	
Nom	: Autobus de l'Estrie.
Taux	: 23 \$/heure en 1985; taux indexé annuellement; 23,97\$/heure en avril 1987; de plus, 10 heures de temps improductif sont chargées à chaque semaine pour les 4 circuits minibus
Facturation	: Facturation mensuelle par Autobus de l'Estrie.
Contrôle	: La compagnie remplit et fournit à la C.M.T.S. des formulaires quotidiens de pointage; à l'occasion, les inspecteurs de la C.M.T.S. peuvent faire des pointages et/ou des vérifications à bord; la compagnie fournit aussi une comparaison des heures réelles et prévues.
Satisfaction	
Usager	: Les usagers sont satisfaits mais souhaitent avoir le service hors-pointe.
O.P.T.	: La C.M.T.S. est satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: L'exploitant semble satisfait.
Chauffeurs autobus	: Aucune opposition des chauffeurs compte tenu que la C.M.T.S. a fourni l'assurance qu'il n'y aurait aucune mise à pied et qu'aucun autobus régulier ne serait remplacé par des minibus.
Commentaires	: Suite à la demande des usagers, le service est offert en dehors des périodes de pointe depuis septembre 1987.
Sources de cette fiche	
	: -Claude Forcier, "Intégration des modes paracollecifs aux réseaux réguliers dans le Sherbrooke métropolitain", colloque A.Q.T.R., mai 1986; -C.M.T.S., "rapport des activités 1985"; -C.M.T.S., "plan de transport 1987-88"; -Josée Dubuc, C.M.T.S. tél. (819) 564-2687.

* Les informations présentées dans cette fiche ne tiennent pas compte des modifications apportées à ce circuit en septembre 1987.

C.M.T.S.

Circuit : 22 (Rock Forest)*.
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur	: Secteur à faible densité (secteur plutôt rural); environ 2 650 personnes demeurent dans les secteurs desservis par les deux circuits minibus (circuits 22 et 23).
Problématique du service	: Utilisation de minibus pour offrir du service à un secteur non desservi auparavant.
Statut	: Circuit régulier de la C.M.T.S. (Rock Forest a été intégrée au territoire C.M.T.S. en septembre 1985).
Offre de service	
Type	: Nouveau service (ce secteur n'était pas desservi avant septembre 1985).
Heures d'opération	: Lundi-vendredi, 6:40 à 9:10; et 14:10 à 17:40; samedi: 10:10 à 16:10.
Mode d'opération	
Parcours et horaire	: Parcours et horaire fixes.
Rabattement	: A l'université de Sherbrooke.
Correspondance	: Correspondance garantie avec les circuits à l'université.
Longueur circuit	: 40,3 km (aller-retour).
Temps de parcours	: 60 minutes (aller-retour).
Intervalle	: 30 minutes en pointe; 60 minutes de 14:10 à 15:10 et le samedi.
Capacité véhicule	: 15 places.
Voyages supplémentaires	: n.d.
Achalandage	
Total	: 1 929 en avril 1987 (ou 23 148/an).
Hebdomadaire	: 482
Par jour	: n.d.
Par véhicule-heure	: 6,2
Par voyage	: n.d.
Tarifification	
Tarif	: Tarif régulier de la C.M.T.S.
Surprime	: Pas de surprime.
Correspondance	: Minibus accepte et émet des correspondances.
Coûts	
Coûts d'exploitation	: 7 455 \$ en avril 1987 (ou 89 460 \$/an).
Par déplacement	: 3,86 \$ en avril 1987.
Par véhicule-heure	: 23,97\$ en avril 1987.
Exploitant	
Nom	: Autobus de l'Estrie.
Taux	: 23 \$/heure en 1985; taux indexé annuellement; 23,97\$/heure en avril 1987; de plus, 10 heures de temps improductif sont chargées à chaque semaine pour les 4 circuits minibus
Facturation	: Facturation mensuelle par Autobus de l'Estrie.
Contrôle	: La compagnie remplit et fournit à la C.M.T.S. des formulaires quotidiens de pointage; à l'occasion, les inspecteurs de la C.M.T.S. peuvent faire des pointages et/ou des vérifications à bord; la compagnie fournit aussi une comparaison des heures réelles et prévues.
Satisfaction	
Usager	: Les usagers sont satisfaits mais souhaitent avoir le service hors pointe.
O.P.T.	: La C.M.T.S. est satisfaite de l'expérience.
Exploitant	: L'exploitant semble satisfait.
Chauffeurs autobus	: Aucune opposition des chauffeurs compte tenu que la C.M.T.S. a fourni l'assurance qu'il n'y aurait aucune mise à pied et qu'aucun autobus régulier ne serait remplacé par des minibus.
Commentaires	: Suite à la demande des usagers, le service est offert en période hors pointe depuis septembre 1987.
Sources de cette fiche	
	: -Claude Forcier, "Intégration des modes paracollecifs aux réseaux réguliers dans le Sherbrooke métropolitain", colloque A.Q.T.R., mai 1986;
	-C.M.T.S., "rapport des activités 1985";
	-C.M.T.S., "plan de transport 1987-88";
	-Josée Dubuc, C.M.T.S. tél. (819) 564-2687.

* Les informations présentées dans cette fiche ne tiennent pas compte des modifications apportées à ce circuit en septembre 1987.

C.M.T.S.

Circuit : 23 (Rock Forest)*.
Date d'implantation : Septembre 1985

Secteur : Secteur à faible densité (secteur plutôt rural); environ 2 650 personnes demeurent dans les secteurs desservis par les deux circuits minibus (circuits 22 et 23).

Problématique du service : Utilisation de minibus pour offrir du service à un secteur non desservi auparavant.

Statut : Circuit régulier de la C.M.T.S. (Rock Forest a été intégrée au territoire C.M.T.S. en septembre 1985).

Offre de service

Type : Nouveau service (ce secteur n'était pas desservi avant septembre 1985).

Heures d'opération : Lundi-vendredi, 6:45 à 8:45; et 15:15 à 17:45; samedi: 10:15 à 16:15.

Mode d'opération : Parcours et horaire fixes.

Rabattement : A l'université de Sherbrooke.

Correspondance : Correspondance garantie avec les circuits à l'université.

Longueur circuit : 35,8 km (aller-retour).

Temps de parcours : 60 minutes (aller-retour).

Intervalle : 30 minutes en pointe; 60 minutes et le samedi.

Capacité véhicule : 15 places.

Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : 1 400 en avril 1987 (ou 16 800/an).

Hebdomadaire : 350

Par jour : n.d.

Par véhicule-heure : 5,3

Par voyage : n.d.

Tarification

Tarif : Tarif régulier de la C.M.T.S.

Surprime : Pas de surprime.

Correspondance : Minibus accepte et émet des correspondances.

Coûts

Coûts d'exploitation : 6 328 \$ en avril 1987 (ou 75 936 \$/an).

Par déplacement : 4,52 \$ en avril 1987.

Par véhicule-heure : 23,97\$ en avril 1987.

Exploitant

Nom : Autobus de l'Estrie.

Taux : 23 \$/heure en 1985; taux indexé annuellement; 23,97\$/heure en avril 1987; de plus, 10 heures de temps improductif sont chargées à chaque semaine pour les 4 circuits minibus.

Facturation : Facturation mensuelle par Autobus de l'Estrie.

Contrôle : La compagnie remplit et fournit à la C.M.T.S. des formulaires quotidiens de pointage; à l'occasion, les inspecteurs de la C.M.T.S. peuvent faire des pointages et/ou des vérifications à bord; la compagnie fournit aussi une comparaison des heures réelles et prévues.

Satisfaction

Usager : Les usagers sont satisfaits mais souhaitent avoir le service hors pointe.

O.P.T. : La C.M.T.S. est satisfaite de l'expérience.

Exploitant : L'exploitant semble satisfait.

Chauffeurs autobus : Aucune opposition des chauffeurs compte tenu que la C.M.T.S. a fourni l'assurance qu'il n'y aurait aucune mise à pied et qu'aucun autobus régulier ne serait remplacé par des minibus.

Sources de cette fiche : -Claude Forcier, "Intégration des modes paracollecifs aux réseaux réguliers dans le Sherbrooke métropolitain", colloque A.Q.T.R., mai 1986;
-C.M.T.S., "rapport des activités 1985";
-C.M.T.S., "plan de transport 1987-88";
-Josée Dubuc, C.M.T.S. tél. (819) 564-2687.

* Les informations présentées dans cette fiche ne tiennent pas compte des modifications apportées à ce circuit en septembre 1987.

C.M.T.S.

Circuit : 24 (Rock Forest).
Date d'implantation : Août 1987

Secteur : Rock Forest-Parc industriel.
Problématique du service : Le circuit a été implanté lors de la restructuration du réseau rural en août 1987. Il répond au désir de la municipalité de Rock Forest de desservir la rue Fontaine. De plus, il permet au niveau de la desserte du parc industriel de remplacer l'autobus régulier par un minibus à contrat.

Statut : Circuit régulier de la C.M.T.S.

Offre de service

Type : Nouveau service.
Heures d'opération : Lundi-vendredi, 6:00 à 19:00; samedi: 10:30 à 16:30..
Mode d'opération
Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabatement : Au Carrefour de l'Estrie.
Correspondance : Correspondance avec les circuits au Carrefour de l'Estrie.
Longueur circuit : 32,9 km.
Temps de parcours : 60 minutes.
Intervalle : 30 minutes en pointe; 60 minutes hors pointe et le samedi.
Capacité véhicule : 15 places.
Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : n.d.
Hebdomadaire : n.d.
Par jour : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.
Par voyage : n.d.

Tarifification

Tarif : Tarif régulier de la C.M.T.S.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Minibus accepte et émet des correspondances.

Coûts

Coûts d'exploitation : n.d.
Par déplacement : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.

Exploitant

Nom : Autobus de l'Estrie.
Taux : 25,11 \$/véhicule-heure en septembre 1987.
Facturation : Facturation mensuelle.
Contrôle : n.d.

Satisfaction

Usager : n.d.
O.P.T. : n.d.
Exploitant : n.d.
Chauffeurs autobus : n.d.
Commentaires : n.d.

Sources de cette fiche : -C.M.T.S., "plan de transport 1987-88";
-Josée Dubuc, C.M.T.S. tél. (819) 564-2687

C.M.T.S.

Circuit : 25 (taxi collectif).
Date d'implantation : Août 1987

Secteur : Fleurimont-Beauvoir.
Problématique du service : Suite à la restructuration du circuit 20 (minibus), la C.M.T.S. a recours depuis août 1987 à du taxi collectif pour remplacer le minibus dans les parties les moins achalandées de ce circuit.

Statut : Service offert sur une base expérimentale pour une période d'un an.

Offre de service

Type : Remplacement du minibus sur la partie la moins achalandée de l'ancien circuit 20.
Heures d'opération : Lundi-vendredi, 6:10-8:40 et 15:10-17:40; samedi: 10:10 à 16:40.

Mode d'opération

Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.
Rabattement : Aux Galeries Quatre Saisons.
Correspondance : Correspondance garantie avec les circuits aux Galeries.
Longueur circuit : 23,6 km.
Temps de parcours : 30 minutes.
Intervalle : 30 minutes.
Capacité véhicule : 5 places.
Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : n.d.
Hebdomadaire : n.d.
Par jour : n.d.
Par véhicule-heure : n.d.
Par voyage : n.d.

Tarifification

Tarif : Tarif régulier de la C.M.T.S.
Surprime : Pas de surprime.
Correspondance : Taxi accepte et émet des correspondances.

Coûts

Coûts d'exploitation : n.d.
Par déplacement : n.d.
Par véhicule-heure : 22,00 \$

Exploitant

Nom : Bertrand Gagnon.
Taux : 22,00 \$/heure de service.
Facturation : A la signature de la convention, la C.M.T.S. établit le nombre d'heures de transport à effectuer hebdomadairement par l'entrepreneur. Elle lui remet à la fin de chaque mois un chèque équivalent au coût que représente le nombre d'heures effectuées durant le mois, moins le montant des argents perçus et conservés par le chauffeur.

Contrôle : A la fin de chaque semaine, l'entrepreneur doit remettre à la C.M.T.S. les formulaires de pointage. Les données sont traitées par la C.M.T.S. pour produire des rapports statistiques permettant de suivre l'évolution de l'expérience.

Satisfaction

Usager : n.d.
O.P.T. : n.d.
Exploitant : n.d.
Chauffeurs autobus : n.d.
Commentaires : n.d.

Sources de cette fiche : -C.M.T.S.,Projet de taxi collectif, juillet 1987;
-convention entre la C.M.T.S. et l'entrepreneur;
-Josée Dubuc, C.M.T.S.. tél. (819) 564-2687

S.T.C.U.M.

Circuit : Taxi collectif-Ile Bizard.
Date d'implantation : 30 mars 1987

Secteur : Pourtour de l'Ile Bizard.
Problématique du service : La municipalité voulait offrir un service à sa population non desservie par transport en commun. Le projet pilote permettait à la S.T.C.U.M. de tester le principe du taxi collectif. La S.T.C.U.M. devait évaluer le projet quantitativement et qualitativement pour y donner les suites appropriées.
Statut : Projet pilote défrayé par la municipalité pour les frais d'exploitation, tandis que la S.T.C.U.M. assure l'expertise technique, juridique, etc. et fait l'évaluation du projet pilote. Service interrompu à la fin du projet pilote (fin juin 1987).

Offre de service

Type : Nouveau service dans un secteur non desservi.

Heures d'opération : Lundi-vendredi, 6:40-8:20 et 17:00-18:40.

Mode d'opération

Parcours et horaire : Parcours et horaire fixes.

Rabatement : Au circuit d'autobus 215 de la S.T.C.U.M.

Correspondance : Pas de privilège de correspondance.

Longueur circuit : Route A: 11,4 km - Route B: 12,9 km.

Temps de parcours : Route A: 20 minutes - Route B: 18 minutes

Intervalle : 25 minutes.

Capacité véhicule : 4 passagers.

Voyages supplémentaires : n.d.

Achalandage

Total : 395 passagers pour 62 jours (ou 1 605/an). -Route A: 196 pour 62 jours. Route B: 199 pour 62 jours.

Hebdomadaire : 31

Par jour : 6,4

Par véhicule-heure : 0,8

Par voyage : 0,3

Tarifification

Tarif : 1,00 \$ par déplacement.

Correspondance : Aucun privilège de correspondance avec le réseau régulier de la S.T.C.U.M.

Revenus

Total : 395 \$ pour 62 jours (ou 1 605/an).

Par déplacement : 1,00\$

Coûts

Coûts d'exploitation : 9 920,00 \$ pour 62 jours (ou 40 320 \$/an.).

Par déplacement : 25,11 \$

Par véhicule-heure : 20,00 \$

Préparation, admimistration: Fait par le personnel de la S.T.C.U.M.

Exploitant

Nom : Coop de l'Ouest.

Taux : 20,00 \$/heure.

Facturation : La Coop facture la municipalité à tous les 15 jours.

Contrôle : La municipalité émet des billets qui sont utilisés par les usagers. Les chauffeurs de taxi font un rapport pour chaque voyage effectué.

Satisfaction

Usager : Peu d'utilisateurs, mais très satisfaits. Suite à un sondage, les non-utilisateurs souhaitent que ce service continue.

O.P.T. : Achalandage beaucoup trop faible pour justifier le projet.

Commentaires : Service interrompu à la fin du projet pilote. Une nouvelle expérience pilote sera tentée du 5 octobre au 4 décembre 1987.

Sources de cette fiche : Robert Olivier, S.T.C.U.M.
Tél.: (514) 280-5506

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 092 244