

CANQ
TR
1481
19
Broch.

Recherches transport

19

Les nouveaux
services
de taxi

CANQ
TR
GE
LC
120
19



Transports
Québec

No de codification: RTQ-83-05

Auteur du rapport: Michel Trudel

Étude produite par le ministère
des Transports du Québec

Comité de la recherche, président:
Jean-Réal LaHaye
Directeur des communications:
Jacques De Rome

Secrétaire de la rédaction:
Roland Charbonneau, 643-6860
700, boul. Saint-Cyrille est
18^e étage, Place Hauteville
Québec (Québec) G1R 5H1

Centre de documentation, responsable:
Donald Blais, 643-3578
700, boul. Saint-Cyrille est
24^e étage, Place Hauteville
Québec (Québec) G1R 5H1

Dépôt légal: 3^e trimestre 1983
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0228-5541
Composition: Composition Orléans inc.

Avec la prolifération des études et des recherches effectuées par le ministère des Transports du Québec ou pour son bénéfice, il devenait urgent de trouver un outil de consultation simple et rapide. *Recherches Transport* s'inscrit donc dans une politique d'accessibilité à l'information scientifique telle que préconisée dans un livre blanc intitulé **Un projet collectif: énoncé d'orientations et plan d'action pour la mise en œuvre d'une politique québécoise de la recherche scientifique.**

Ce document technique s'adresse à toute personne, entreprise ou institution dont les champs d'intérêt concernent les disciplines reliées au transport. L'auteur de l'étude ou de la recherche présente lui-même un résumé clair de son travail.

Dans tous les cas, un exemplaire du rapport peut être consulté au Centre de documentation du Ministère.

Recherches Transport est publié par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec, pour le compte du Comité de la recherche.

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6^e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

Les nouveaux services de taxi

Introduction

En 1982, le ministre des Transports du Québec déposait un livre blanc proposant «de nouvelles avenues pour le taxi» et annonçant l'assouplissement du cadre réglementaire de cette industrie. Une commission parlementaire étudiait cette question en février 1983 et un projet de loi pourrait être soumis à l'Assemblée nationale au cours de la même année.

C'est dans ce contexte que la Fédération des ligues de taxi du Québec et le ministère des Transports du Québec organisaient une mission d'études sur l'implantation et les modes de gestion des nouveaux services de taxi exploités en France⁽¹⁾.

Les taxis collectifs en France

Un recensement des services de transport collectif effectués par taxi en France a été opéré au cours de l'année 1981. On dénombrait alors 51 services dont plus de 80% étaient exploités en milieu rural; parmi ceux-ci, 20% assuraient un rabattement sur une ligne régulière de transport en commun alors que 80% desservait un secteur limité. Pour leur part, les services de taxis collectifs exploités en milieu urbain constituent essentiellement des compléments aux réseaux de transport collectif existants.

Les services urbains non spécialisés sont le plus souvent exploités selon des horaires et des itinéraires fixes, avec arrêt sur demande; en milieu rural, les taxis collectifs sont plus souples et souvent à la demande.

La tarification en vigueur en milieu urbain est le plus souvent identique à celle du réseau de transport collectif, et indépendante de la distance parcourue; les recettes couvrent entre 5 et 20% des dépenses. En milieu rural, le tarif tient généralement compte de la distance et peut être dégressif selon le nombre de passagers; le taux de couverture y oscille entre 35 et 50%.

Le recours à l'industrie du taxi pour assurer des services de transport public s'explique surtout par les coûts kilométriques de deux à trois fois inférieurs à ceux du transport en commun classique; cependant, la capacité étant inférieure, le déficit par passager est relativement élevé comme c'est le cas de nombreuses dessertes en zone peu dense.

Les artisans sont généralement rémunérés sur une base kilométrique selon les termes d'un contrat qui les lie à l'autorité organisatrice.

Description sommaire des expériences

Parmi les six services de taxis collectifs qui ont fait l'objet de cette mission d'études, quatre étaient exploités en étroite collaboration avec le transport en commun local; les deux autres constituaient des dessertes en zone rurale. Une description très sommaire des expé-

1. Voir: *Les nouveaux services de taxi*, rapport d'une mission d'études effectuée en France, du 5 au 20 avril 1983, Fédération des ligues de taxi du Québec, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, Montréal, juin 1983, 36 pages.

riences est présentée ici; pour plus de détail, le lecteur se référera au rapport de mission.

Saumur (35 000 habitants):

- taxis collectifs desservant quatre communes semi-rurales de l'agglomération, en liaison avec le transport en commun local;
- service à la demande (au plus tard une heure avant la prise en charge), itinéraire fixe, arrêt à la demande;
- tarif unique, représentant environ trois fois le tarif du réseau;
- les taxis disposent d'une liaison radio avec le standard de l'exploitant du transport en commun;
- le service est défini selon les termes d'une entente contractuelle entre les 7 artisans-taxis et l'exploitant du transport en commun;
- expérience non reconduite à la fin de l'entente contractuelle (juillet 1981).

Montargis (53 000 habitants):

- taxis collectifs desservant quatre communes éloignées de l'agglomération pour le compte de l'exploitant du réseau de transport en commun;
- itinéraires et horaires fixes, arrêt à la demande;
- tarif unique identique à celui du transport en commun;
- douze artisans liés individuellement par contrat avec l'exploitant du réseau assurent ce service;
- mise en place des taxis collectifs simultanément avec la réorganisation du transport en commun (15 novembre 1982).

Annecy (agglomération de 100 000 habitants):

- deux services différents de taxis collectifs exploités pour le compte du réseau de transport en commun;
- rabatement d'une zone peu dense sur une ligne régulière d'autobus avec un minibus fourni par l'exploitant du réseau et conduit par un artisan-taxi (itinéraires et horaires fixes, tarification identique à celle du transport en commun);
- remplacement d'une ligne régulière d'autobus en soirée par des taxis se conformant aux normes de service de cette ligne, mais le tarif est le double de celui du réseau; ce service a fait l'objet d'un contrat entre le regroupement local des artisans-taxis et les responsables du réseau.

Chambéry (agglomération de 100 000 habitants):

- desserte d'une zone peu dense par un taxi collectif pour le compte du réseau de transport en commun;
- itinéraires et horaires fixes, arrêt sur demande;
- tarif identique à celui du réseau urbain;
- l'artisan fournit un véhicule offrant une plus grande capacité qu'un véhicule taxi conventionnel;
- fréquentation élevée du service aux heures de pointe nécessitant des doublages.

Meurthe et Moselle:

- desserte de hameaux ruraux peu denses et non desservis par les transports collectifs;

- service à la demande; réservation téléphonique, destinations limitées;
- tarification basée selon la distance, le nombre de passagers et les rabais sociaux consentis par le département;
- les courses sont surtout le fait de quelques clients assidus bénéficiaires des rabais à caractère social;
- une association locale bénévole coordonne le service;
- le financement public se limite aux rabais sociaux et aux supports techniques et publicitaires.

Val d'Oise:

- desserte d'une quarantaine de communes rurales (environ 15 000 habitants) par deux taxis collectifs affrétés par un organisme public local;
- le service est assuré à la demande (abonnement ou réservation) vers des destinations limitées (gare, hôpitaux, centre d'affaires);
- tarifs basés sur la distance parcourue et fixés par l'organisme responsable;
- fréquentation du service, importante; parfois, il y a insuffisance de capacité.

Le taxi collectif en France: dans le prolongement du transport en commun

Le taxi collectif intégré au transport en commun en milieu urbain est considéré en France comme un complément aux activités et au réseau du transport en commun; il permet une exploitation à moindre coût que les modes traditionnels d'exploitation en régie. En milieu rural, le taxi collectif déborde de l'aspect stricte-

ment transport: c'est une intervention publique qui s'intègre aux préoccupations sociales sous-jacentes aux politiques en matière d'aménagement du milieu rural, de maintien des personnes à leur domicile et de desserte des personnes à mobilité réduite.

Au coût de fonctionnement moindre du taxi par rapport aux autres modes de transport en commun correspond aussi une capacité inférieure de telle sorte que le taux de couverture reste relativement faible dans le cas d'une intégration tarifaire avec le transporteur public. Dans de nombreux cas, le service de taxi collectif se situe à la limite entre l'extension des services de transport collectif dans les zones de faible demande et la subvention à l'usage du taxi traditionnel; néanmoins, les contraintes inhérentes à un service de transport public (horaires, itinéraires, destinations limitées) restreignent ce dernier aspect.

Jusqu'ici, l'organisation des taxis collectifs en France a été l'initiative des autorités publiques. *Que les autorités fassent appel à l'industrie du taxi préalablement à l'instauration de nouveaux services, ou au prolongement des services existants dans de nouvelles communes, semble être un comportement normal, sain et viable dans de nombreux cas de desserte.* L'exemple d'Annecy va le plus loin à cet effet en faisant conduire des véhicules publics par des titulaires de permis de taxi. Encore faut-il que les artisans-taxis acceptent de diversifier leurs champs d'activité et d'occuper cette part du marché du transport des personnes.

Or, dans bien des cas, les artisans eux-mêmes ont été réfractaires à l'offre des autorités et ont refusé de participer au

service. De plus, les regroupements d'artisans dans le but de faire valoir leurs intérêts ou de se donner des services en commun (radio, répartition, etc.) rencontrent des difficultés à s'établir, notamment à cause de l'individualisme des membres. Néanmoins, les artisans qui acceptent de bonne foi de participer à ces expériences sont identifiés comme étant les plus jeunes, les plus dynamiques et les plus travailleurs n'ayant, quant à la majorité d'entre eux et comparativement à ceux qui s'y refusent, que le taxi comme seule source de revenu.

Le taxi collectif au Québec: dans le prolongement du taxi traditionnel

Comparativement à ce qui a été observé en France, on peut noter sommairement les considérations suivantes pour le Québec:

- le transport en commun est moins généralisé et moins étendu qu'en France,
- le nombre de taxis par habitant est plus élevé,
- les exploitants de taxis sont plus regroupés et mieux organisés.

Évidemment, les grands centres urbains du Québec sont desservis par des réseaux de transport en commun adéquats. Néanmoins, le taux de motorisation plus élevé et l'étalement urbain lui-même lié au transport par automobile expliquent en partie la couverture plus restreinte aux zones les plus denses et la faible desserte des zones périphériques.

Par contre, les projections démographiques, économiques et celles du développement urbain à moyen et long termes

laissent entrevoir un contexte où le transport en commun verra s'accroître sa part du marché de transport des personnes, non seulement dans les grandes agglomérations mais également dans les petites villes et dans les zones à faible densité, et ce sous une forme ou une autre.

Cette part latente du marché du transport des personnes peut aussi être occupée par l'industrie du taxi dans la mesure où elle accepte de s'adapter à cette demande et de s'organiser en conséquence.

Cette diversification des services de taxi peut se faire en collaboration avec les autorités publiques en matière de transport, comme certaines des expériences étudiées en France. Elle peut être générée aussi par les exploitants de taxi eux-mêmes qui mettront en place des systèmes rentables n'exigeant aucune subvention publique à l'image de quelques systèmes qui existent dans certaines villes américaines. Dans d'autres cas, les autorités locales elles-mêmes trouveront avantage à financer certains aspects de ces services de taxis collectifs (transport de personnes âgées, handicapées, desserte de certaines zones, etc.), notamment parce que la demande locale sera satisfaite et que cela pourra permettre de différer des investissements plus importants de la part des autorités locales.

Enfin, il semble logique et raisonnable que les autorités locales fassent appel aux ressources existantes dans le milieu avant de mettre en place ou d'élargir des services publics souvent surdimensionnés et coûteux.

Évidemment, l'exploitation du taxi collectif en étroite collaboration avec le trans-

Le refus d'appliquer ces mesures de rationalisation de l'exploitation du transport en commun risque, à moyen

V-1024 (95-06)



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Centre de documentation

L'emprunteur est responsable du retour en bon état de ce document.



Gouvernement du Québec
**Ministère des
Communications**

Les **voies** de **l'avenir**

La recherche
et le développement
en transport

Québec

Le transport au Québec

- Analyse de la situation actuelle
- Bilan détaillé des activités de recherche
- Stratégie de développement

310 pages
EOQ 19602-2

9,95 \$

En vente en librairie :

Librairies de l'Éditeur officiel

Québec
Place Sainte-Foy
Tél. : 651-4202

Centre administratif «G»
rez-de-chaussée
Tél. : 643-3895

Hull
662, boulevard
Saint-Joseph
Tél. : 770-0111

Montréal
Complexe Desjardins
Tél. : 873-6101

Librairie Multi-Service enr.

Carrefour Trois-Rivières Ouest
5420, boulevard Royal
Trois-Rivières
Tél. : 378-1525

ou par commande postale à :

Ministère des Communications
Case postale 1005
Québec (Québec) G1K 7B5

Paiement par chèque ou mandat-poste
à l'ordre de **Les publications du Québec.**

8588

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 153 581