

EVALUATION DES PROJETS
DE TAXIS COLLECTIFS QUEBECOIS

CANQ
TR
BSM
RE
205



469005

**EVALUATION DES PROJETS DE
TAXIS COLLECTIFS QUEBECOIS**

PAR: JULIE DION

**Fait dans le cadre
d'un emploi étudiant**

Ministère des Transports du Québec

Direction de la recherche

Québec, août 1988

CANQ
TR
BSM
RE
205

1.0 INTRODUCTION

1.1 Présentation

Le présent texte vise à faire une évaluation des expériences de taxis collectifs au Québec. Toutes ont été élaborées dans le but d'offrir un meilleur service à la clientèle et de réaliser des économies sur les coûts d'opération.

Certains projets ont connu du succès, d'autres ont échoué. Enfin, quelques-uns sont encore en opération mais leurs résultats n'avaient pas encore été analysés.

1.2 Définition du taxi collectif

Au sens de l'article 6 de la Loi sur le transport par taxi, un service de taxi est dit collectif "... lorsque l'offre de transport faite à un client comprend le partage réel ou éventuel du taxi avec d'autres passagers pendant la course."¹

Il est aussi entendu que la tarification est inférieure à celle du taxi conventionnel, c'est-à-dire qu'on partage la course en vue d'économiser sur le prix d'une course. Dans les cas étudiés, elle était identique ou presque à celle des organismes publics de transport qui offrent les services de taxi collectif.

Dans les services de taxi collectif québécois que nous avons considérés, il y a eu deux types, soit le type "jitney" et celui sur appel.

Le service de type "jitney" est un service à parcours et horaire fixe. Les montées et les descentes se font à des points bien précis et identifiés, sur un parcours. En cela, ils se rapprochent d'un service régulier d'autobus, seul le véhicule étant différent.

Un service de taxi collectif est dit sur appel lorsque le client en fait la demande par téléphone et à partir d'un territoire bien défini (limite des territoires de taxi). Une voiture est affectée suite aux appels. Notons qu'il y a un temps maximal d'attente pour un taxi.

1.3 Législation québécoise

La présente section est une présentation de la législation sur le transport par taxi collectif. Pour plus de détails, on se référera à la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., 1988, c. T-11.1) (principalement les articles 6, 9-11, 14, 43, 48, 60, 62, 123) et le Règlement sur le transport par taxi (R.R.Q., 1988, c. T-11.1, r. 4).

La législation dit que le transport par véhicule taxi peut être privé ou collectif. Il est collectif lorsque le transport par taxi offert à un client comprend le partage, réel ou éventuel, du taxi avec d'autres

¹ Loi sur le transport par taxi, (L.R.Q., 1988, c. T-11.1, a. 6).

clients durant la course. Un transport par taxi collectif, s'il est offert en tant que tel, doit être offert même si le client ne partage pas le taxi avec un autre client.

L'offre doit être organisée par un organisme de transport en commun, une municipalité, un regroupement de municipalités, une régie intermunicipale de transport, le gouvernement ou une autorité régionale. Elle doit satisfaire aux exigences prescrites par le contrat² ou le règlement³ qui l'autorise. Ce contrat ou règlement doit être conclu avec un titulaire de permis de taxi délivré dans l'agglomération, ou une partie de l'agglomération où le service de taxi collectif est organisé.

Le prix auquel le transport par taxi collectif est offert doit lui aussi être précisé au contrat ou au règlement.

Et, enfin, il est dit à l'article 123 qu'aucune convention collective entre ses salariés et un organisme public de transport ne peut empêcher ou restreindre le pouvoir d'un organisme public de contracter dans le but, entre autres, d'offrir un service de taxi collectif.

La démarche suivie a été d'examiner les expériences québécoises de taxi collectif de façon globale. Ceci dans un but de comparaison entre elles, pour pouvoir en dégager les points forts et les points faibles et, par la suite, dégager certaines constances. La référence d'analyse a toujours été la rentabilité.

Les données de coûts et de tarifs sont ceux qui étaient en vigueur pendant la période de mise en service des projets. Les données n'ont pas été ramenées sur une base annuelle parce que cela n'aurait pas tenu compte des fluctuations et parce que certains projets n'ont pas duré toute une année.

2.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DES EXPERIENCES DE TAXI COLLECTIF

La description qui suit est celle des expériences de taxi collectif considérées dans l'élaboration de ce rapport. Il s'agit des expériences de la Société de transport de la rive-sud de Montréal (S.T.R.S.M.), de la Société de transport de Laval (S.T.L.), de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.), de la Régie intermunicipale de transport en commun du Centre de la Mauricie (R.I.T.C.M.), de la Société de transport de la Communauté urbaine de

² Contrat fait entre le titulaire de permis de taxi et un organisme public de transport en commun, une municipalité, un regroupement de municipalités, une régie intermunicipale de transport ou un conseil intermunicipal de transport.

³ Fait par le gouvernement ou une autorité régionale selon leurs pouvoirs respectifs.

Montréal (S.T.C.U.M.) et de la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke (C.M.T.S.).

3.0 EVALUATION COMPARATIVE DES EXPERIENCES DE TAXI COLLECTIF

3.1 Coût du taxi collectif

Le tableau 2 montre que les coûts du taxi collectif sont moins élevés que ceux de l'autobus et ce, pour chaque organisme public de transport correspondant. La plupart des coûts se situent entre 20 \$ et 22 \$/H. C'est pratiquement le double pour l'autobus, sauf dans le cas de la S.T.L.

Les organismes publics de transport ont mis sur pied des services de taxis collectifs dans le but de réaliser des économies. Mais si on regarde les déficits par passager, la situation est autre. Comme on le voit au tableau 2, les déficits des taxis collectifs sont au moins cinq fois plus élevés que ceux de l'autobus, par organisme public de transport correspondant. Sauf pour la S.T.R.S.M., le déficit par passager a dépassé les 23 \$.

C'est donc dire que, même si le taxi collectif est moins cher que l'autobus, il est en lui-même lourd à supporter. Ce qui est aussi curieux c'est que la C.M.T.S. a des minibus de 15 places à 23,97 \$/H et 27 \$/H et que le taxi collectif qui coûte 22 \$/H pour une capacité de 5 personnes.

L'explication du coût du taxi collectif est reliée à la législation sur le taxi collectif, c'est-à-dire que pour pouvoir offrir un service de taxi collectif il faut qu'au moins une partie du parcours soit dans l'agglomération pour lequel le permis a été délivré.

3.2 Tarifification

En général, la tarification aux usagers est identique ou presque à celle de l'organisme public de transport qui offre le service de taxi collectif. Ce mode de tarification a l'avantage d'être facile à comprendre par les usagers. Ils savent avant de monter combien ils devront payer et leur décision d'utiliser le service en est d'autant plus facilitée.

Dans certaines expériences, à Boston entre autres, la tarification était établie par zone franchie. Les consommateurs hésitaient à utiliser le service parce qu'ils ne connaissaient pas le prix de leur déplacement avant leur départ. Aussi, la matrice de prix était trop compli-

quée à utiliser. Par contre, les expériences américaines à tarif unique fonctionnaient bien.⁴

Les tarifs utilisés pour les expériences de taxi collectif sont les suivantes:

- a) S.T.R.S.M.: Tarif régulier, correspondance émise et acceptée.
- b) S.T.L.: Tarif régulier, correspondance émise et acceptée.
- c) C.T.C.U.Q.: Tarif régulier, correspondance émise et acceptée, plus 0,50 \$ pour le trajet numéro 88 (sur appel).
- d) R.I.T.C.M.: Tarif régulier, sauf espèces correspondance non émise et non acceptée.
- e) S.T.C.U.M.: 1,00 \$, pas de correspondance.
- f) C.M.T.S.: Tarif régulier, correspondance émise et acceptée.

3.3 Offre

3.3.1 Description des services offerts

- a) S.T.R.S.M.:
 - Sept parcours, de taxi collectif, parcours fixes et horaires fixes.
 - Rabattement et correspondance possibles.
 - Tous pour des dessertes de quartier.
- b) S.T.L.:
 - Taxi collectif à parcours et horaire variables.
 - Sur appel, à l'aller et au retour.
 - Rabattement au point de correspondance le plus proche sur une possibilité de cinq points.
 - Desserte de zones rurales.
 - Mode de facturation du taxi qui incite à maximiser le nombre de clients par voyage.
- c) C.T.C.U.Q.:
 - Deux parcours fixes.
 - L'un est à horaire fixe, l'autre sur appel à l'aller seulement.
 - Les deux se rabattent au même point de correspondance.
 - Desserte de banlieues résidentielles.

⁴ Voir: Trudel, Michel. Les services de taxis collectifs: Quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec et Fleishman, Daniel. Shared-Ride Taxi Service in Boston, MA.

- d) R.I.T.C.M.: - Taxi collectif à parcours et horaire fixes. Quatre aller-retour par jour ouvrable.
- Rabattement à un centre commercial.
- Desserte d'une zone résidentielle.
- e) S.T.C.U.M.: - Deux parcours de taxi collectif qui se partagent le pourtour de l'île Bizard.
- Rabattement à un circuit d'autobus. Les taxis ne reçoivent et n'émettent pas de correspondance.
- Desserte insulaire.
- f) C.M.T.S.: - Taxi collectif à parcours et horaire fixes.
- Rabattement à un centre commercial.
- Desserte d'une zone résidentielle à faible densité.

3.3.2 Analyse synthèse de l'offre

Les initiatives d'implantation de taxi collectif ont été faites dans le but de maintenir ou d'offrir un nouveau service à la clientèle de la part des organismes publics de transport. Les taxis collectifs ont tous été implantés dans le but de desservir des zones d'achalandage peu élevé, en remplacement d'un autobus plus coûteux. Il s'agissait donc de territoires ou de trajets marginaux.

Ce sont des services offerts par une ligue de propriétaires de taxi sous contrat avec l'organisme public de transport concerné. L'entente contractuelle comprend la durée du projet, le tarif du taxi et l'obligation de la part du chauffeur de taxi d'accepter les tarifs prescrits par l'organisme de transport, et de remplir une fiche incluant l'origine, la destination et le mode de paiement afin de servir d'information pour l'élaboration d'un rapport.

Le taxi fournit, au nom d'un organisme public de transport, un service qui respecte des horaires et des parcours établis par cet organisme.

Les projets de taxis collectifs ont été élaborés, implantés, et ont fonctionné sans qu'on leur apporte de modification en cours d'opération. On aurait peut-être pu éviter certaines déceptions si l'on avait fait des modifications avant leur fin.

Seule la S.T.R.S.M. a considéré ses circuits de taxis collectifs comme faisant partie intégrante de son réseau. A titre d'exemple, la S.T.R.S.M. a accepté de modifier son trajet de taxi collectif numéro 20, lors d'une assemblée publique au cours de laquelle une requête a été faite par les résidents desservis par ce circuit. Le trajet a été remodelé après seulement trois mois de fonctionnement. Il fut mis en service le 3 septembre 1985 et redéfini le 12 novembre 1985 parce que les résidents du secteur desservi ont trouvé le premier trajet trop compliqué à utiliser.

Notons aussi l'expérience de la S.T.L. où l'efficacité du service réside dans sa méthode de paiement du chauffeur de taxi. C'est un mode de facturation qui incite à prendre un maximum de passagers par course. Même si le service est sur appel, les usagers ont été enchantés.

Le seul autre service sur appel était le trajet numéro 88 de la C.T.C.U.Q. (sur appel à l'aller seulement). Il y a eu peu d'appels. La clientèle n'aimait pas devoir appeler 30 minutes à l'avance pour un service de taxi collectif.

Les chauffeurs de taxi ont bien perçu le projet de taxi collectif. Ils ont contribué à offrir un service efficace, sans créer de complications inutiles. Les chauffeurs d'autobus n'ont pas créé de conflit envers les projets de taxis collectifs. Un seul cas de conflit a été relevé⁵ (à la S.T.R.S.M.). Ils ont cependant changé d'idée quand ils ont vu que le projet n'avait pas occasionné de réduction de personnel.

3.4 Demande

Les non-utilisateurs des services de taxis collectifs ont jugé le projet comme étant peu important pour eux et pour leurs proches. D'après les deux sondages disponibles, l'un parrainé par la C.T.C.U.Q. et l'autre par la S.T.C.U.M., le non-utilisateur est aussi farouchement opposé à l'idée du transport en commun.

L'utilisateur du taxi collectif est avant tout un utilisateur de transport en commun. Il a utilisé le taxi collectif en faible proportion par rapport aux non-utilisateurs. C'est celui qui était le moins motorisé, mais à peine moins que les non-utilisateurs.

Le taxi collectif a été offert dans les milieux où il n'y avait pas d'autre mode de transport en commun de courte distance, c'est-à-dire l'autobus. Toujours selon les deux sondages, le principal substitut au taxi collectif est l'automobile personnelle.

La substitution a été difficile. Peu ont substitué pour le taxi collectif et les changements ont été faits en cas d'ultime recours. Dans le sondage sur les taxis collectifs de la C.T.C.U.Q., 89% n'ont jamais pris le taxi collectif et 13% utilise l'autobus parce que le taxi collectif remplace l'autobus en soirée. A la S.T.C.U.M., 82,2% de la population sondée n'a jamais utilisé le taxi collectif. Dix personnes sur 304 n'avaient pas d'automobile, pour la C.T.C.U.Q. c'est 9 personnes sur 502.

⁵ Voir Roy, Erwin. Taxis collectifs et minibus à contrat. Fiches descriptives des principales expériences québécoises, p. 4.

3.5 Fonctionnement ou résultats des expériences de taxi collectif

Si la recherche de profits avait été le critère d'appréciation des expériences, toutes auraient été à qualifier d'échec. En raison des coûts et du nombre limité de places des voitures taxis, il n'y a pas de condition de réalisation de profits.

Donc, il faut se rabattre sur l'efficacité du service plutôt que sur l'efficacité économique. L'efficacité du service peut être établie en regardant s'il y a eu croissance de l'achalandage, création d'habitudes d'utilisation du transport en commun, possibilité de rabattement et autres mesures incitatives d'utilisation.

Dans un premier temps, nous montrerons pourquoi la croissance de l'achalandage a été choisie comme critère d'appréciation. En second, il y aura une comparaison entre les statistiques d'achalandage et les caractéristiques des points de rabattement. Il y a possiblement un lien entre les deux et aussi avec le développement domiciliaire.

L'achalandage a été privilégié parce que les services de taxis collectifs ne sont pas rentables en raison du mode de facturation du taxi qui est coûteux et à cause de la tarification utilisée qui est peu élevée.

La croissance de l'achalandage a été privilégiée au lieu des profits parce que quand la S.T.R.S.M. a remplacé, par l'autobus, deux de ses trajets de taxi collectif (à cause d'un achalandage trop élevé); le déficit de l'autobus était de 0,54 \$/passager, celui du taxi collectif numéro 20, un des deux trajets remplacés, était de 1,66 \$. Pour l'autre trajet remplacé, le numéro 44, il n'y a pas de statistique disponible. Le trajet numéro 18, qui lui n'a pas été remplacé par l'autobus, a un déficit de 0,83 \$.

A la S.T.L., à cause du mode de facturation de 0,05 \$/passager, à mesure que l'achalandage augmente, le déficit augmente. L'écart, par passager, entre les coûts et les revenus étant à court terme le même. Ainsi, le déficit cumulé augmente en suivant les mêmes tendances que l'achalandage.

Ce sont les deux seuls organismes où le taxi collectif a eu un achalandage croissant. Pour les autres, l'achalandage s'est vite stabilisé à un faible niveau (C.T.C.U.Q. et S.T.C.U.M.). Il n'existe pas de statistique d'achalandage pour la C.M.T.S. et la R.I.T.C.M. Dans le cas de la C.M.T.S., le projet pilote se termine le 28 août 1988. Pour la R.I.T.C.M., il n'y a pas eu de rapport, le projet a été reconduit. Il a été dit que l'achalandage est de 4 à 5 personnes par voyage, à raison de 4 voyages par jour ouvrable.

Mais la C.M.T.S. a justifié une offre de taxi collectif avec une possibilité d'achalandage de 2 à 3 personnes par heure à raison de 37 heures/semaine.

b) S.T.L.

Achalandage: 289 personnes/semaine en moyenne pour les 17 premières semaines. Pour 1987, il y a eu en moyenne 350 personnes/semaine, et 400 personnes/semaine pour les derniers mois de 1987.

C'est une desserte rurale. Le rabattement se fait au point de correspondance le plus proche sur une possibilité de cinq. Une des raisons de l'augmentation de l'achalandage est un développement domiciliaire.

c) C.T.C.U.Q.

Achalandage:

	Numéro 83	Numéro 88
1 ^e semaine	157 personnes/semaine	68 personnes/semaine
5 ^e semaine	207 "	109 "
9 ^e semaine	147 "	92 "
13 ^e semaine	178 "	128 "
17 ^e semaine	148 "	102 "
21 ^e semaine	185 "	99 "

L'achalandage s'est vite stabilisé, à un niveau faible, on le voit même si on n'utilise qu'une partie des résultats.

Le numéro 83 desservait un quartier de Sainte-Foy et l'autre à l'Ancienne-Lorette. Tous deux se rabattaient au terminus Les Saules.

d) R.I.T.C.M.

Achalandage: Environ 4 à 5 personnes par voyage.

Desserte du secteur nord de Shawinigan. Rabattement au centre d'achats.

e) S.T.C.U.M.

Achalandage:

	Route A	Route B
30 mars	39 personnes	31 personnes
12 avril		
13 avril	95 personnes	97 personnes
18 mai		
19 mai	67 personnes	77 personnes
26 juin		

La période du 13 avril au 18 mai correspond à une période de grève.

Il se rabat à un seul circuit d'autobus mais n'offre pas de correspondance. Ce ne semble pas être un quartier en développement.

f) C.M.T.S.

Achalandage: n.d.

Service offert dans un secteur à faible densité de Fleurimont. Se rabat au centre commercial, là où 1/3 environ des autobus se rendent.

Ce que l'on peut retenir, ce sont les facteurs d'accroissement de l'achalandage: soit le développement domiciliaire et l'attrait des points de rabattement.

4.0 CONCLUSION

4.1 Synthèse

Les trajets de taxi collectif qui ont bien fonctionné, c'est-à-dire ceux dont l'achalandage⁶ a été croissant, sont ceux de S.T.R.S.M. et de la S.T.L. (puisque'il n'y avait pas de données solides sur les projets de la R.I.T.C.M. et de la C.M.T.S. Nous ne les avons pas retenus comme positifs ni comme négatifs).

Les autres projets ont eu des achalandages faibles et qui se sont vite stabilisés. Et par la suite, les projets ont été abandonnés à la fin des expériences-pilotes.

La croissance de l'achalandage a été retenue avant tout au lieu de la rentabilité ou même un déficit par passager équivalent à celui de l'autobus, car les coûts du taxi sont élevés. Aussi, par le fait même, chaque circuit de taxi collectif aurait été à blâmer. Même si deux des circuits de la S.T.R.S.M. ont été remplacés par l'autobus à cause de leur achalandage élevé, leur déficit restait plus élevé que celui de l'autobus.

4.2 Facteurs à considérer pour perspective d'implantation

Ces facteurs ont été dégagés à partir des expériences québécoises.

- I) Cibler un achalandage qui, à court terme, peut croître. Une croissance due à une augmentation de la population.
- II) Une bonne flexibilité et une bonne adaptation de l'offre pour répondre aux exigences des demandeurs.
- III) Bonne diffusion de l'information.

⁶ Parmi ceux disponibles.

- IV) Que le service de taxi collectif puisse offrir une possibilité de rabatement grande et/ou attrayante.
- V) Tarification identique en tout point à celle de l'organisme public de transport qui offre le service de taxi collectif.
- VI) Que le taxi collectif puisse recevoir et émettre des titres de correspondance.
- VII) Si le service est sur appel, qu'il soit prompt et efficace. Que le temps d'attente soit court. (Sur appel, si le potentiel d'achalandage est passablement restreint.)
- VIII) Cadrer le projet avec le contexte juridique du milieu.
- IX) Taxi collectif pour retarder l'implantation d'un autobus plus coûteux.

BIBLIOGRAPHIE

Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke. Rapport des activités 1985; Sherbrooke, 1986, 30 p.

Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke. Rapport des activités 1986; Sherbrooke, 1987, 48 p.

Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke. Plan de transport - 1987-1988; Sherbrooke, mars 1987, 85 p.

Corporation métropolitaine de transport - Sherbrooke (C.M.T.S.). Projet de taxi collectif; Sherbrooke, juillet 1987, 20 p.

Fauvel, Claude. Bilan d'une expérience de para-transit à la S.T.L., service de taxi intégré; (Laval): présenté au congrès de l'A.Q.T.R., mars 1988, 15 p.

Fédération des ligues de taxi du Québec, ministère des Transports du Québec. Les nouveaux services de taxi, Rapport d'une mission effectuée en France du 5 au 20 avril 1983; Montréal, 8 juin 1983, 36 p.

Fitzgerald, Peter G. User side for shared side taxi service in Danville, Illinois: phase I. Final report; Washington, U.S., Department of Transportation, Urban Mass Transportation, Office of Transportation, Management and Demonstration, 1977, 82 p.

Fleishman, Daniel. Shared-Ride Taxi Service in Boston, MA; Boston, 104 p.

Gendron, Daniel. Le transport paracollectif, taxi collectif, démarche suivie; (Longueuil), octobre 1986, 23 p.

Guimond, André. Données statistiques 1985 transport en commun; (Québec): ministère des Transports, 15 novembre 1987, non paginé.

Loi sur le transport par taxi, L.R.Q., chapitre T-11.1; Québec: Éditeur officiel du Québec, 1988.

Olivier, Robert. Projet pilote de taxi collectif à Saint-Raphaël de l'Île Bizard, Bilan et perspectives; (Montréal), 14 août 1987, 15 p.

Payano, Antony M., Claire E. McKnight. Economies of scale in the taxicab industry. Some empirical evidence from the United States, in: Journal of Transport Economics and Policy; Bath, vol. 17, numéro 3, september 1983, pp. 299-313.

Papillon, Benoit-Mario. Analyse de la réglementation du taxi au Québec; Québec, thèse de maîtrise présentée à l'Université Laval, juin 1978, 186 p.

Pidle, Andy, Bertrand, Lemieux et Ass., Lavalin. Rapport final contrôle et évaluation d'un projet-pilote de taxi collectif; (Québec), mars 1987, 87 p.

Pelletier, Jean-Guy, Michel Trudel. Quelques considérations sur l'implantation de services de taxis collectifs au Québec; Montréal, 17 avril 1985, 19 p.

Règlement sur le transport par taxi, R.R.O., chapitre T-11.1, r. 4; Québec: Éditeur officiel du Québec, 1988, 12 p.

Roy, Erwin. Taxis collectifs et minibus à contrat, Fiche descriptive des principales expériences québécoises; (Montréal): octobre 1987, 72 p.

Sharett, Ken. A Survey of Community Attitudes, Inchiavior and Social Impact Associated with the Peterborough Transcab Service / Ken Sharett; Downview: Ministry of Transportation and Communication, Research and Development Division, (1975?), 79 p.

S.T.L. Rapport d'activités 1986; Laval: 1987, 32 p.

S.T.L. Rapport d'activités 1987; Laval: 1988, 27 p.

S.T.R.S.M. Rapport annuel 1985; Longueuil: 1980, 32 p.

S.T.R.S.M. Rapport annuel 1986; Longueuil: 1987, 28 p.

Trudel, Michel Les services de taxis collectifs: quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec; Montréal: ministère des Transports, 1980, 93 p.

Trudel, Michel. Taxidor: L'utilisation des services de taxi dans une stratégie de mise en marché des artères commerciales; Montréal, texte présenté au regroupement des centres-villes du Québec, 11 octobre 1984, 24 p.

Williams, David J. Changes in real incomes and the demand for taxicabs, in: Transportation; Amsterdam, vol. 10, numéro 1, March 1981, pp. 51-59.

TABLEAU I
CARACTERISTIQUES DES EXPERIENCES DE TAXI COLLECTIF

ORGANISME	CIRCUIT ET DATE D'IMPLANTATION	CARACTERISTIQUES								COMPAGNIE DE TAXI EXPLOITANTE
		STATUT	TYPE DE SERVICE	PERIODE	PARCOURS ET HORAIRE	TARIF	CAPACITE DU VEHICULE	TEMPS DE PARCOURS (MIN.) (1)	INTERVALLE (MIN.)	
S.T.R.S.M.	Taxi 18 85-09	O	S	H	F	R	4	10(2)	20(2)	Radio Taxi Union
	Taxi 20 85-09	I(3)	N	P,H	F	R	4	20	20	Coop Taxi Union
	Taxi 21 85-12	O	S	H	F	R	4	40	60	Radio Taxi Union
	Taxi 29 86-01	O	N	P	F	R	4	26	30	Radio Taxi Union
	Taxi 40 87-03	O	N	P	F	R	4	10	10	Radio Taxi Union
	Taxi 44 86-01	I(3)	N	P	F	R	4	12	15	Radio Taxi Union
	Taxi 48 87-03	O	N	H	F	R	4	16	60	Radio Taxi Union
S.T.L.	Taxi 86-09	O	N	P,H	D	R	5	-	-	Coop de taxi
C.T.C.U.Q.	Taxi 83 86-05-26	I(4)	N	H	F	R	5	50	60	Taxi CO-OP
	Taxi 88 86-05-26	I(4)	N	H	D	R+50c	5	20	-	Taxi CO-OP

ORGANISME	CIRCUIT ET DATE D'IMPLANTATION	CARACTERISTIQUES								COMPAGNIE DE TAXI EXPLOITANTE
		STATUT	TYPE DE SERVICE	PERIODE	PARCOURS ET HORAIRE	TARIF	CAPACITE DU VEHICULE	TEMPS DE PARCOURS (MIN.) (1)	INTERVALLE (MIN.)	
R.I.T.C.M.	Taxi 87-05	O(5)	S	P,H	F	R(6)	5	40	(7)	St-Marc Radio Taxi
S.T.C.U.M.	Taxi St-Raphael de l'Ile Bizard 87-03-30									
	Route A	I(4)	N	P	F	1\$	4	20	25	Coop de l'Ouest
	Route B	I(4)	N	P	F	1\$	4	18	25	Coop de l'Ouest
C.M.T.S.	Taxi 25 88-08-23	O(8)	N	P	F	R	5	30	30	Bertrand Gagnon

Source: Roy, Erwin. Taxis collectifs et minibus à contrat - Fiches descriptives des principales expériences québécoises.

- (1) Temps de parcours aller-retour.
(2) C'est-à-dire Chambly-Campus, temps de parcours: 10 minutes
intervalle: 20 minutes
Chambly-aéroport St-Hubert, temps de parcours: 10 minutes
intervalle: 60 minutes
(3) Remplacer par l'autobus au printemps 1987.
(4) Service interrompu à la fin du projet pilote.
(5) Projet pilote reconduit.
(6) N'accepte pas les paiements en argent.
(7) Quatre déplacements par jour ouvrable.
(8) Projet pilote en cours (à l'été 1988).

- O: Service en opération
I: Service interrompu
S: Substitution à l'autobus
N: Nouveau service
H: Période hors pointe
P: Période de pointe
F: Parcours et horaire fixes
D: Service sur demande
R: Tarif régulier

TABLEAU 2
COUTS ET DEFICIT DU TAXI COLLECTIF ET DE L'AUTOBUS

	COUT DU TAXI COLLECTIF		DEFICIT DU TAXI COLLECTIF (MOYEN)	DEFICIT AUTOBUS (MOYEN)	COUT DE L'AUTOBUS
S.T.R.S.M.	En 1985	Au 87-04			
Taxi 18	20\$/h	21\$/h	0,83\$/pass. (1)	0,54\$/pass.	66,00\$/h en 1985
taxi 20	20\$/h	-	1,66\$/pass. (2)	prévu	
taxi 21	20\$/h	21\$/h	n.d.	pour 1987	
taxi 29	-	21\$/h	n.d.		
taxi 40	-	21\$/h	n.d.		
taxi 44	-	21\$/h	n.d.		
taxi 48	-	12\$/trajet	n.d.		
S.T.L.	En 1986		En 1986	0,63\$/pass.	2,03\$/pass. prévu
	5\$/pass.		3,63\$/pass.	prévu pour	pour 1987
				1987	
C.T.C.U.Q.	En 1986		En 1986	En 1986	
taxi 83	20\$/h, 9,75\$/voyage supplémentaire		4,55\$/pass.	0,59\$/pass.	31,67\$/h coût marginal hors pointe
taxi 88	20\$/h, 6\$/voyage supplémentaire (unidirectionnel)		7,93\$/pass.	2\$/pass. les réseaux les moins achalandés	49,55\$/h de coût moyen en 1986
R.I.T.C.M.	En 1987		n.d.	n.d.	n.d.
	8,10\$/voyage (aller-retour)				
S.T.C.U.M. St-Raphael	En 1987		En 1987	-(3)	-(3)
	20\$/h (route A)		23,91\$/pass.		
	20\$/h (route B)		24,31\$/pass.		
C.M.T.S. taxi 85	En 1987		n.d.	n.d.	23,97\$/h et 27\$/h pour les minibus en 1987
	22\$/h				43,99\$/h pour l'autobus en 1985

Source: Rapports des organismes publics de transport et Erwin Roy.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 091 584