

ÉTUDE SUR LA DEMANDE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI



Commission des transports du Québec
Mars 2011

REMERCIEMENTS

L'étude présentée dans ce rapport été rendue possible grâce à la collaboration de nombreux partenaires et acteurs de l'industrie du taxi. Nous tenons donc à remercier tous ceux qui y ont apporté leur collaboration, par leurs conseils, leur expertise, leur apport relativement aux informations recherchées, ou leur contribution à la promotion de l'étude :

M. Daniel Bouchard, du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi;

M. Mario Sabourin de Travailleurs et travailleuses autonomes du Québec;

M. Benoît Jugand, du Bureau du taxi et du remorquage de la ville de Montréal;

M. Claude Ouimet, du ministère des Transports.

Nous remercions tout particulièrement les intermédiaires en services de transport par taxi qui ont collaboré à la collecte de données effectuée auprès de ceux-ci, ainsi que les propriétaires et chauffeurs de taxi qui ont accepté de répondre au sondage.

Enfin, nous remercions la Société de l'assurance automobile du Québec et la firme Ipsos Descarie, pour ses efforts soutenus tout au long de la réalisation du sondage et de son analyse.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	4
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX.....	6
1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE.....	8
2 L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI.....	9
3 LA DÉMARCHE ET LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE.....	11
3.1 Le sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi.....	12
3.1.1 La population visée.....	13
3.1.2 La démarche méthodologique.....	13
3.2 La collecte de données auprès des intermédiaires.....	15
3.2.1 Les agglomérations visées.....	16
3.2.2 La démarche de collecte de données.....	16
3.3 La collecte de données relatives au kilométrage des taxis auprès de la SAAQ.....	16
3.4 Les limites de l'étude.....	17
4 LES RÉSULTATS.....	18
4.1 Les faits saillants du sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi.....	18
4.2 Les résultats de la collecte de données auprès des intermédiaires.....	20
4.3 Les résultats de l'analyse des données relatives au kilométrage des taxis obtenues de la SAAQ.....	21
4.4 L'analyse des résultats.....	21
5 CONCLUSION.....	25
ANNEXE 1 Le profil des courses du modèle tarifaire de la Commission.....	27
ANNEXE 2 Résultats détaillés du sondage.....	28

SOMMAIRE

La Commission des transports du Québec (Commission) est responsable de l'application de la Loi concernant les services de transport par taxi, notamment d'en fixer la tarification. À cette fin, elle utilise la méthode du coût de service, qui prend en considération à la fois la demande de service et les coûts d'exploitation d'un taxi. Or, les données dont elle dispose sur la demande de service sont tirées d'une étude du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui remonte à plus de 20 ans. La Commission souhaitait actualiser ces données, pour tenir compte au besoin des effets potentiels de l'évolution sociodémographique et des marchés du transport par taxi, en vue de soutenir les révisions des tarifs à venir.

C'est à cette fin que la Commission a réalisé une étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi. Globalement, l'étude visait à obtenir des informations permettant de décrire de façon quantitative les paramètres d'exploitation d'un véhicule taxi et de déterminer le profil type d'une course de taxi, dans un contexte d'exploitation correspondant à un niveau moyen pour l'industrie. Pour ce faire, l'étude comprenait trois volets:

- Un sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi, qui visait à recueillir de l'information générale sur l'exploitation des taxis et sur les courses réalisées par le véhicule rattaché au permis lors de la dernière journée de service.
- Une collecte de données auprès des intermédiaires en service de transport par taxi, afin de vérifier que la période de l'année où le sondage était effectué correspondait à un niveau d'activité moyen pour l'industrie.
- L'obtention auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de données sur le kilométrage des véhicules taxis, consignées par ses mandataires lors des vérifications mécaniques périodiques de ces véhicules, afin d'avoir un outil pour apprécier les résultats du sondage relativement au kilométrage annuel déclaré par les titulaires de permis.

Le sondage et la collecte de données auprès des intermédiaires ont été effectués entre le 24 septembre et le 12 novembre 2009. Au total, 39 intermédiaires et plus de 1000 titulaires de permis de propriétaire de taxi et chauffeurs locataires ont été contactés lors de ces deux étapes. Quant aux données obtenues de la SAAQ sur le kilométrage des véhicules taxis, elles couvraient la période d'octobre 2007 à septembre 2009.

L'étude a permis d'obtenir des informations générales sur les activités de l'industrie du transport par taxi. Toutefois, les résultats ne sont pas utilisables aux fins de la tarification, car bon nombre des données recueillies soulèvent des interrogations importantes ou présentent des incohérences.

On constate ainsi que les résultats du sondage sur le kilométrage des taxis ne concordent pas avec les données obtenues de la SAAQ, qui devraient représenter le kilométrage effectif de ces véhicules. En effet, le kilométrage annuel moyen des taxis établi à partir des données fournies par la SAAQ (67 730 km) est supérieur de 26 % à celui établi à partir du sondage (53 893 km) pour la même période, soit d'octobre 2008 à

septembre 2009. Le kilométrage annuel moyen établi à partir des données de la SAAQ correspond par ailleurs à celui utilisé par la Commission dans son modèle tarifaire¹.

On observe d'autres écarts importants entre les résultats mêmes du sondage, selon que l'on considère les données générales sur l'exploitation des taxis, ou les données de la dernière journée d'exploitation. À titre d'exemple, selon les résultats portant sur l'exploitation annuelle d'un taxi, les répondants effectueraient en moyenne environ 15 courses par jour, alors qu'ils déclarent avoir effectué seulement 10,32 courses lors de la dernière journée travaillée. On observe en conséquence des écarts importants quant aux revenus estimés des courses, ceux-ci étant établis en fonction du niveau d'exploitation des taxis. Ainsi, en se basant sur les données de la dernière journée travaillée, le revenu annuel moyen rattaché à l'exploitation d'un taxi serait à peine suffisant pour couvrir les coûts d'exploitation du taxi.

Les écarts et incohérences observés peuvent être attribuables à divers facteurs, notamment aux limites du sondage, qui ont fait en sorte que celui-ci n'a pas permis d'obtenir les données objectives qui auraient été nécessaires pour l'atteinte des objectifs de l'étude. En outre, les résultats du sondage et de la collecte de données auprès des intermédiaires, ainsi que l'analyse de certains indicateurs économiques, tendent à confirmer que l'étude a été effectuée durant une période de morosité économique, ce qui semble avoir eu des incidences sur les réponses fournies.

À la lumière des résultats de la présente étude, il apparaît clair que d'autres approches, utilisant des outils technologiques tels que les systèmes de repérage et de répartition par GPS ou les taximètres électroniques, seraient nécessaires pour obtenir des données probantes afin d'actualiser les paramètres du modèle tarifaire. L'utilisation de tels moyens présenterait plusieurs avantages, en permettant notamment de :

- mieux soutenir le processus décisionnel de la Commission;
- mesurer l'élasticité de la demande en lien avec les changements de tarifs;
- prévoir au besoin des ajustements de tarifs plus fréquents afin d'en minimiser les impacts sur l'industrie et sur la clientèle;
- mieux planifier les effets des éventuels changements tarifaires sur les contrats de transport (ex. : transport adapté);
- recueillir des données susceptibles de servir d'outil d'étalonnage pour l'industrie.

À défaut de pouvoir faire appel à de tels outils, ou de disposer d'études indépendantes exhaustives, l'utilisation des paramètres actuels du profil de la course type demeure pertinente en matière de tarification, en combinaison avec une actualisation des coûts d'exploitation des taxis. Une telle façon de faire est supportée par le fait que le kilométrage du modèle tarifaire de la Commission est très près du kilométrage obtenu de la SAAQ. Une option possible à cet égard pourrait consister à établir un mode de fonctionnement semblable à celui utilisé dans plusieurs villes, qui consiste à faire évoluer les tarifs sur la base d'une sélection d'indices de prix convenus avec l'industrie.

¹ Dans son modèle tarifaire, la Commission considère qu'un taxi parcourt annuellement 61 411 km, ce qui exclut l'utilisation du véhicule à des fins personnelles. Selon une hypothèse suivant laquelle 14 % du kilométrage total serait fait à des fins personnelles, le kilométrage du modèle tarifaire serait rajusté à 71 408 km. Ce kilométrage correspond au kilométrage moyen établi à partir des données de la SAAQ pour la période d'octobre 2007 à septembre 2008, soit 70 897 km. Il est par ailleurs de 5 % plus élevé que celui établi à partir des données de la SAAQ pour la période d'octobre 2008 à septembre 2009, ce qui concorde avec la baisse de l'activité économique observée en 2009.

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

LES FIGURES

Figure 1	
Schéma du déroulement des appels pour les répondants ayant accepté de collaborer au sondage.....	14
Figure 2	
Résultats des appels (dossiers complets).....	15
Figure 3	
Évolution du nombre d'appels et moyenne annuelle indexés.....	20
Figure 4	
Produit intérieur brut réel, Québec	
En milliards de dollars enchaînés (2002).....	23
Figure 5	
Types d'exploitation du taxi.....	28
Figure 6	
Nombre de chauffeurs dans le cadre d'une journée normale.....	29
Figure 7	
Heures d'utilisation des taxis.....	29
Figure 8	
Nombre total de kilomètres parcourus en un an.....	30
Figure 9	
Nombre de kilomètres parcourus en un an à des fins personnelles.....	30
Figure 10	
Nombre de jours d'utilisation par semaine.....	31
Figure 11	
Nombre d'heures de service par semaine.....	31
Figure 12	
Nombre de courses par semaine.....	32
Figure 13	
Nombre de semaines de service par an.....	32
Figure 14	
Nombre d'heures de service de la dernière journée.....	33

Figure 15	
Nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière journée.....	33
Figure 16	
Kilométrage payant effectué lors de la dernière journée.....	34
Figure 17	
Kilométrage effectué à des fins personnelles lors de la dernière journée.....	34
Figure 18	
Nombre de courses lors de la dernière journée.....	35
Figure 19	
Nombre de courses faites en vertu d'un contrat lors de la dernière journée.....	35
Figure 20	
Moyens de prendre un client.....	36
Figure 21	
Revenu total de la dernière journée (sans le pourboire).....	36
Figure 22	
Revenu total de la dernière journée lorsque des courses ont été faites en vertu de contrats (sans le pourboire).....	37
Figure 23	
Revenu des courses effectuées en vertu d'un contrat.....	37

LES TABLEAUX

Tableau 1	
Les titulaires et les permis.....	9
Tableau 2	
Kilométrage annuel moyen selon le sondage, le modèle tarifaire de la Commission et les données de la SAAQ.....	22
Tableau 3	
Le tourisme au Québec en 2009.....	23

1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

La Commission des transports du Québec (Commission) est responsable de l'application de la Loi concernant les services de transport par taxi, dont les objectifs sont d'accroître la sécurité des usagers ainsi que d'améliorer la qualité et la disponibilité des services offerts dans ce secteur. Entre autres, elle délivre les permis de propriétaire de taxi, fixe la tarification applicable et délimite les territoires autorisés. Elle délivre également les permis d'intermédiaire en services de transport par taxi pour plusieurs territoires et s'assure de l'ajustement approprié des taximètres. De plus, elle détient le pouvoir de révoquer ou de suspendre le permis d'un titulaire qui s'est rendu coupable d'une infraction criminelle liée à l'exploitation d'un permis de transport par taxi.

Pour déterminer la tarification, la Commission utilise la méthode du coût de service, qui prend en considération deux composantes, soit la demande de service, c'est-à-dire le profil des courses et le nombre de courses et les coûts d'exploitation d'un taxi. Or, les données dont elle dispose sur la demande de service sont tirées d'une vaste étude sur l'industrie du taxi montréalaise menée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) entre 1984 et 1987 lors de la mise en œuvre du plan de rachat des permis de taxi à Montréal. La Commission souhaitait actualiser ces données (qui sont présentées à l'annexe 1), pour tenir compte des effets potentiels de l'évolution du contexte liée aux nouveaux marchés du transport par taxi, à l'évolution démographique, économique et touristique, au vieillissement de la population et à l'étalement urbain.

C'est à cette fin que la Commission a réalisé une étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi. Celle-ci visait à actualiser au besoin les paramètres utilisés dans la tarification, en vue de soutenir les futures révisions des tarifs. Le présent rapport fait état de l'étude réalisée et de ses résultats.

2 L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI

Les titulaires et les permis

Pour exploiter un taxi au Québec, une personne doit être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, chaque permis étant rattaché à un véhicule. Un titulaire peut détenir plus d'un permis de propriétaire de taxi, qu'il peut exploiter de différentes façons :

- en étant le seul chauffeur de son taxi (propriétaire artisan);
- en étant à la fois chauffeur et locateur de son taxi;
- en agissant uniquement comme locateur de son taxi.

Près de 90 % de la population du Québec est desservie par le transport par taxi. Les permis de propriétaire de taxi sont répartis dans plus de 260 agglomérations comprenant 625 municipalités, soit près de 50 % des municipalités de la province.

Au 31 mars 2010, 7 826 taxis pour « service régulier » étaient en circulation au Québec, ce qui exclut les limousines et les limousines de grand luxe. Les permis de ces taxis sont exploités par 6 134 titulaires.

Tableau 1
Les titulaires et les permis²

Catégorie de permis	Titulaires	Permis
Service régulier	6 134	7 826
Service pour besoin particulier (transport adapté)	171	183
Services de limousine	124	145
Privilèges et services de limousine de grand luxe	98	157
Autres	2	2
Total	6 437*	8 313

* Un même titulaire peut détenir des permis de différentes catégories.

Mentionnons que l'Île de Montréal compte 57 % des 7 826 permis de taxi pour service régulier.

Les chauffeurs de taxi

Le chauffeur d'un taxi doit détenir un permis de conduire de la classe 4C ou d'une classe supérieure. Il y a environ 24 000 titulaires de permis de classe 4C au Québec. Il doit également détenir un permis de chauffeur de taxi (« pocket number ») émis par le Bureau du taxi et du remorquage de la ville de Montréal (BTRVM) pour l'île de Montréal ou par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour le reste du Québec.

² Données au 31 mars 2010.

Les intermédiaires en services de transport par taxi

L'intermédiaire en services de transport par taxi (intermédiaire) fournit aux propriétaires de taxi des services de répartition d'appels, de publicité, ainsi que d'autres services de même nature. Les personnes qui agissent à titre d'intermédiaire doivent détenir un permis d'intermédiaire dans les agglomérations des principales villes du Québec, soit celles de l'Île de Montréal, Gatineau, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Québec, Lévis, Saguenay et Sherbrooke. Ailleurs au Québec, les autres intermédiaires peuvent exploiter sans devoir détenir de permis et ils ne sont ni sous l'autorité de la Commission, ni sous celle du BTRVM.

Des 39 permis d'intermédiaire en vigueur au moment de l'étude, 25 étaient émis par la Commission et 14 par le BTRVM, qui a la responsabilité de leur délivrance sur l'Île de Montréal. Près de 83 % des taxis de l'Île de Montréal (soit environ 3 700 taxis) seraient reliés à un intermédiaire.

3 LA DÉMARCHE ET LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

L'étude visait à recueillir de l'information relative :

- aux activités de l'industrie du transport par taxi;
- au profil moyen des courses de taxi;
- au nombre de courses effectuées annuellement dans le cadre d'une exploitation moyenne d'un véhicule taxi;
- aux variations saisonnières de la demande de services de transport par taxi.

L'étude comprenait trois volets :

- un sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Seuls les permis de propriétaire de taxi pour « service régulier » étaient pris en compte pour ce volet, ce qui excluait ceux pour services de limousine ou de limousine de grand luxe, ainsi que ceux pour un besoin particulier;
- une collecte de données auprès des intermédiaires en services de transport par taxi;
- l'obtention auprès de la SAAQ de données sur le kilométrage des véhicules taxis, consignées par ses mandataires lors des vérifications mécaniques périodiques de ces véhicules.

La collaboration de divers partenaires était essentielle à la réussite de l'étude. À cette fin, la Commission a obtenu la collaboration du BTRVM, de Travailleurs et travailleuses autonomes du Québec (TAQ) et du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), notamment pour diffuser l'information relative à la tenue de l'étude. Elle a également fait parvenir une lettre promotionnelle de l'étude aux mandataires en vérification de taximètre, ainsi qu'à l'ensemble des intermédiaires contactés dans le cadre de l'étude. Elle a aussi obtenu la collaboration de la SAAQ, qui lui a fourni des données sur le kilométrage des véhicules taxis consignés par ses mandataires en vérification mécanique. Enfin, elle a consulté un expert en méthodologie du MTQ pour l'orienter sur la démarche du sondage.

Le sondage et la collecte de données auprès des intermédiaires ont été effectués entre le 24 septembre et le 12 novembre 2009. Au total, 39 intermédiaires et plus de 1000 titulaires de permis de propriétaire de taxi et chauffeurs locataires ont été contactés lors de ces deux étapes. Quant aux données obtenues de la SAAQ sur le kilométrage des véhicules taxis, elles couvraient la période d'octobre 2007 à septembre 2009.

3.1 Le sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi

Le MTQ avait mis en œuvre d'importants moyens pour effectuer une enquête terrain approfondie dans le cadre du plan de rachat des permis de taxi à Montréal dans les années 80. Ainsi, en vue de mesurer l'impact du retrait de plus de 1 000 permis de taxis dans la seule agglomération de Montréal-Centre, le MTQ avait pris deux mesures de la productivité et de la rentabilité de l'industrie, soit avant et après la mise en œuvre du plan de rachat. À cette fin, on avait documenté à deux reprises, par des sondages, le profil des courses faites par près de 500 chauffeurs. Lors de ces sondages, le chauffeur devait consigner les caractéristiques de chaque course réalisée sur une période de deux heures, après avoir rencontré un sondeur qui lui expliquait ce qui était attendu de lui et la façon de procéder. Pendant ce temps, le sondeur suivait l'évolution des appels entrant chez l'intermédiaire. En appui à ces sondages, les appels reçus par les intermédiaires ont été consignés de façon continue pendant plus de trois ans.

Comme la Commission désirait obtenir des données pour l'ensemble du Québec et qu'elle ne disposait pas des ressources nécessaires pour réaliser une étude du type de celle réalisée par le MTQ, elle a privilégié une approche par voie de sondage. L'objectif général du sondage était de documenter les données liées à l'exploitation d'un taxi afin de permettre, au besoin, l'actualisation des paramètres tarifaires et de supporter de futures révisions de tarifs. Plus précisément, le sondage visait à recueillir deux types d'informations :

Section A - Information générale sur l'exploitation des véhicules taxis, notamment :

- l'agglomération desservie;
- l'abonnement à un intermédiaire, le cas échéant;
- le kilométrage annuel;
- dans une semaine normale :
 - le nombre de jours et le nombre d'heures où le taxi est en service;
 - le nombre de courses faites;
- le nombre de semaines où le véhicule est en service dans une année.

Section B - Information sur les courses réalisées dans le cadre d'une journée de travail par véhicule rattaché au permis, notamment :

- le kilométrage total effectué;
- le kilométrage payant effectué;
- le nombre de courses effectuées;
- la proportion des courses selon leur provenance (sur appel, en maraude, aux postes d'attente, par contrat);
- le coût total des courses effectuées, excluant le pourboire;
- le nombre de chauffeurs (incluant le propriétaire) qui ont utilisé le véhicule.

3.1.1 La population visée

La population visée par cette étude était constituée de l'ensemble des titulaires de permis de propriétaire de taxi pour service régulier du Québec. En outre, du fait qu'on devait documenter l'ensemble des activités dans le cadre d'une journée, les chauffeurs locataires³ ayant conduit le taxi lors de cette journée étaient également ciblés.

3.1.2 La démarche méthodologique

Le sondage a été réalisé par téléphone entre le 24 septembre et le 12 novembre 2009, par une firme indépendante externe, ce qui garantissait l'objectivité de la démarche et la confidentialité des réponses.

Un échantillon représentatif de la population visée a été constitué de façon aléatoire à partir du fichier détenu par la Commission sur les 7 826 permis de propriétaire de taxi pour service régulier actifs au Québec. Comme la Commission ne possède pas de données sur les chauffeurs qui ne détiennent pas un permis de propriétaire de taxi, les sondeurs avaient pour consigne, le cas échéant, de demander aux répondants le nom et le numéro de téléphone du ou des chauffeurs ayant loué leur taxi lors de la dernière journée de service, en vue de les contacter par la suite.

Le questionnaire comportait deux grandes sections, correspondant aux deux types d'informations recherchées :

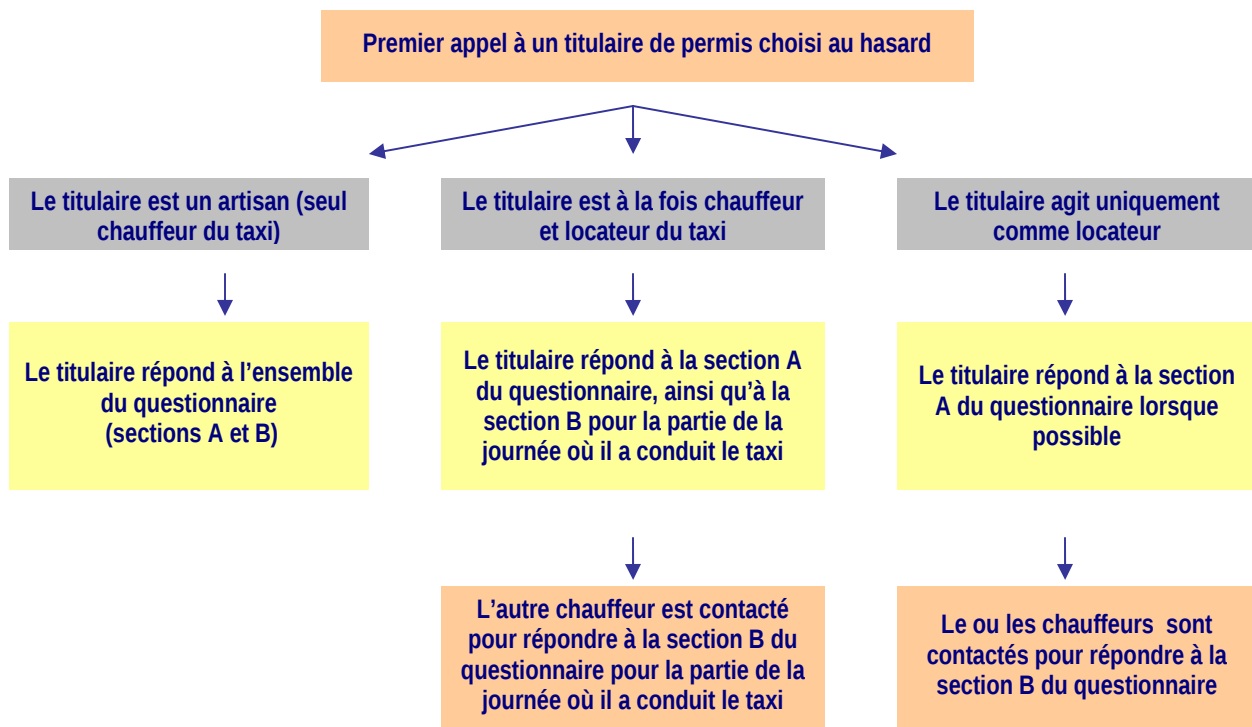
- section A : Questions sur l'exploitation générale des véhicules taxis;
- section B : Questions sur les courses réalisées dans le cadre d'une journée d'activité.

Pour la section B, on a préféré documenter la dernière journée d'activité du taxi plutôt qu'une journée type, car il aurait alors été impossible de savoir à quelle journée les répondants faisaient référence. En outre, comme le nombre de chauffeurs peut varier d'une journée à l'autre, il aurait été difficile de dresser le portrait réel d'une journée type. On a donc demandé aux titulaires de préciser la date de la dernière journée où leur taxi a été en service. Cette façon de faire présentait plusieurs avantages. Elle permettait notamment d'interroger uniquement les chauffeurs ayant été en service lors de cette journée. Elle permettait également de cibler une journée précise à l'intérieur de la période de sondage. Enfin, on pouvait penser que ce choix favoriserait l'obtention d'un bon niveau de précision dans les réponses, car les questions portaient sur des activités faites récemment et à une date précise.

La section A du questionnaire était réservée aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi. La section B était destinée à tous ceux ayant travaillé comme chauffeur lors de la dernière journée de service, qu'il s'agisse du titulaire ou des chauffeurs ayant loué le taxi. Ainsi, lorsque deux chauffeurs avaient conduit le taxi lors de cette journée, chacun d'eux devait répondre à la partie B du questionnaire.

³ On entend par « chauffeur locataire » un chauffeur auquel le titulaire du permis a confié l'exploitation ou la garde du taxi par suite d'un contrat de location ou de travail prévoyant une rémunération.

Figure 1
Schéma du déroulement des appels pour les répondants ayant
accepté de collaborer au sondage



Au total, 918 titulaires ont répondu au questionnaire. De ce nombre :

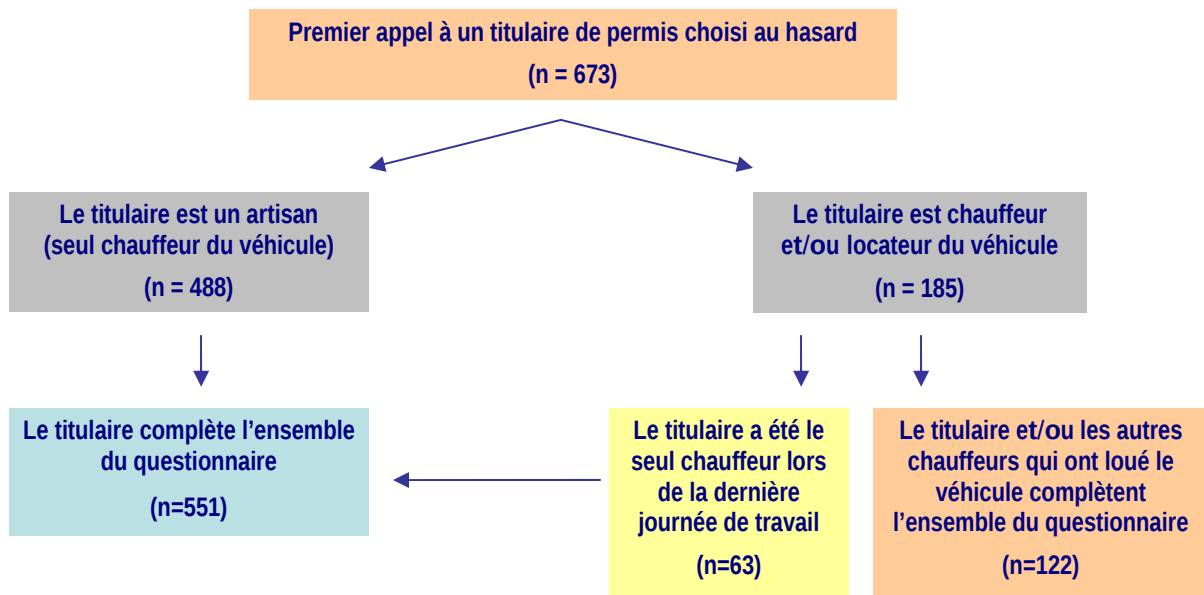
- 488 sont les seuls chauffeurs de leur taxi (53 %);
- 179 sont chauffeurs et louent leur taxi (20 %);
- 251 le louent uniquement (27 %).

Comme le montre la figure 1, afin d'obtenir un portrait complet de l'activité dans une journée, des chauffeurs locataires ayant conduit le véhicule rattaché au permis lors de cette journée ont également été contactés. Au total, 130 des 367 chauffeurs ayant loué le taxi lors de la dernière journée de service ont répondu au questionnaire.

Dans 673 cas, on a pu obtenir une information complète sur la dernière journée d'activité du véhicule, soit parce que le titulaire de permis interrogé en avait été le seul chauffeur, soit parce qu'on a pu interroger tous les chauffeurs ayant été en service lors de cette journée (titulaire, chauffeurs locataires). C'est à partir de ces dossiers complets qu'ont été compilés les résultats présentés dans le présent rapport.

L'utilisation des dossiers complets a toutefois donné lieu à une sous-représentation des cas où le taxi a été loué, par rapport à la répartition des 918 titulaires de permis ayant répondu au sondage. Les résultats ont donc été pondérés afin de refléter la répartition entre les différents modes d'exploitation (seul chauffeur / chauffeur et locateur / locateur seulement) observée pour les 918 titulaires initialement contactés.

Figure 2
Résultats des appels (dossiers complets)



3.2 La collecte de données auprès des intermédiaires

Les observations faites lors de l'étude de 1984 à 1987 du MTQ ont permis d'établir un profil saisonnier des appels répartis par les intermédiaires, et ainsi de constater que les périodes du printemps et de l'automne correspondaient à un niveau moyen d'activité dans le transport par taxi. À partir de ces résultats, il apparaissait donc opportun de réaliser le sondage auprès des titulaires dans une période correspondant à ce niveau moyen d'activité, soit vers septembre-octobre.

Une collecte de données auprès des intermédiaires a été effectuée afin de vérifier que le profil saisonnier observé en 1984-1987 se maintenait en 2009, et ainsi d'établir que le sondage était réalisé dans une période représentative d'un niveau moyen d'activité de l'industrie du taxi. Cette démarche tenait pour acquis que l'évolution des appels répartis par les intermédiaires était représentative de l'évolution annuelle de l'ensemble des courses de taxi.

La collecte de données auprès des intermédiaires a été réalisée entre le 29 septembre et le 20 octobre 2009. Elle visait à connaître, pour une période de référence d'un an, l'évolution mensuelle et la moyenne du nombre de courses réparties par les intermédiaires. À cette fin, on a demandé à chaque intermédiaire de fournir, pour chaque mois entre septembre 2008 et août 2009 :

- le nombre de véhicules taxis associés à leur compagnie ou coop;
- le nombre de courses effectuées par ces véhicules à la suite d'appels de la clientèle.

3.2.1 Les agglomérations visées

L'information a été recueillie dans toutes les agglomérations où on retrouve des titulaires d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi délivré par la Commission ou par le BTRVM. Ces agglomérations sont celles où les intermédiaires sont tenus de conserver, en vertu de la réglementation provinciale ou de celle de la Ville de Montréal, l'information que souhaitait obtenir la Commission⁴.

3.2.2 La démarche de collecte de données

La collecte de données a été réalisée par la Commission. Une semaine avant le début de la collecte, une lettre personnalisée a été acheminée aux intermédiaires concernés pour les informer que la Commission solliciterait leur collaboration dans le cadre de son étude et qu'ils seraient contactés par téléphone en vue de fournir de l'information sur le nombre d'appels répartis lors de la dernière année.

La collecte a consisté, dans un premier temps, à contacter par téléphone chaque intermédiaire concerné afin d'obtenir sa collaboration et, dans l'affirmative, de convenir de l'information à recevoir et du moyen de la transmettre. Chaque intermédiaire a été invité à consigner ses données dans un formulaire conçu à cet effet, qui lui a été acheminé par fax, par courriel ou par la poste.

Le taux de réponse

Des 39 intermédiaires contactés, 28 ont fourni des réponses. Les données de quatre d'entre eux ont toutefois été écartées, du fait qu'elles ne couvraient qu'une période de trois mois. Au final, les données de 24 intermédiaires ont été utilisées pour l'étude.

Les intermédiaires ayant collaboré desservent plus de 55 % des taxis pour service régulier à Montréal et plus de 80 % pour le reste du Québec.

3.3 La collecte de données relatives au kilométrage des taxis auprès de la SAAQ

Une collecte de données concernant le kilométrage effectué par les taxis a été faite auprès de la SAAQ, afin d'avoir un outil pour apprécier les résultats du sondage relativement au kilométrage annuel. Les données ainsi obtenues étaient celles colligées par les mandataires en vérification mécanique de la SAAQ lorsque tous les six mois, ils sont appelés à faire la vérification mécanique des taxis.

À partir de ces données, on a établi la moyenne du kilométrage d'une cohorte de plus de 4 000 taxis pour chacune des deux années précédant la date où le sondage a été réalisé, soit pour la période d'octobre 2007 à septembre 2008 et la période d'octobre 2008 à septembre 2009. La seconde période comprenait celle couverte spécifiquement par le sondage.

⁴ Le Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal prévoit que ces renseignements doivent être conservés pour une période d'un an, alors que pour les autres intermédiaires, le règlement provincial prévoit une période de conservation des renseignements de seulement trois mois.

3.4 Les limites de l'étude

Les résultats de l'étude doivent être interprétés en tenant compte de certaines limites.

Le sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi

Plusieurs éléments doivent être pris en considération dans l'analyse des résultats du sondage. Tout d'abord, le sondage faisait appel à la mémoire et aux perceptions des répondants, relativement à plusieurs données et pour des périodes de référence très distinctes (dans une semaine normale, lors de la dernière année et lors de la dernière journée travaillée), ce qui était susceptible d'affecter le niveau de précision des informations recueillies.

Ce risque était accru dans le cas où plus d'un chauffeur avait été en service durant la dernière journée travaillée, car le portrait global de l'exploitation du taxi était alors obtenu à partir de la somme des réponses des différents chauffeurs.

Par ailleurs, dans le cadre d'études réalisées auprès de petits entrepreneurs, il est reconnu que les répondants ont parfois tendance à sous-évaluer leurs revenus. En conséquence, il est possible que ce biais se transpose également sur les indicateurs indirects des revenus et des dépenses (ex. : nombre d'heures travaillées, nombre de kilomètres effectués, profil des courses réalisées) obtenus lors d'un sondage.

Enfin, le sondage devait être réalisé dans une période correspondant à un niveau d'activité moyen pour l'industrie du transport par taxi, à défaut de quoi, les résultats obtenus seraient inutilisables en matière de tarification.

La collecte de données auprès des intermédiaires

L'approche de la Commission misait sur la collaboration des intermédiaires, sans obligation de leur part. D'une part, la Commission n'a pas autorité sur les intermédiaires détenant un permis du BTRVM. D'autre part, les intermédiaires encadrés par la Commission n'avaient pas été sollicités pour fournir l'information demandée depuis plusieurs années. On ne pouvait donc anticiper dans quelle mesure les intermédiaires disposeraient de l'information recherchée, et seraient en mesure de la fournir.

L'information recueillie auprès des intermédiaires visait par ailleurs à décrire l'évolution mensuelle du niveau d'activité de l'industrie. On tenait donc pour acquis que le nombre d'appels reçus par les intermédiaires reflétait effectivement cette évolution, en faisant abstraction des autres moyens à partir desquels une course de taxi peut être initiée (ex. : poste d'attente, maraude, contrat, etc.).

La collecte de données relatives au kilométrage des taxis auprès de la SAAQ

Les mandataires de la SAAQ recueillent les données sur le kilométrage des taxis sans que celles-ci fassent l'objet d'une validation. Toutefois, l'utilisation d'un large bassin de données et le fait que les mandataires n'ont aucun intérêt à saisir de fausses informations incitent à penser que ces données sont suffisamment fiables pour être utilisées comme outils de validation. Par ailleurs, ces données ne différencient pas le kilométrage fait à des fins personnelles de celui fait dans le cadre du travail.

4 LES RÉSULTATS

4.1 Les faits saillants du sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi

Le sondage visait à recueillir de l'information générale sur l'exploitation des véhicules taxis, ainsi que sur les courses réalisées lors de la dernière journée de travail. En voici les faits saillants (les résultats détaillés sont présentés à l'annexe 2).

A- Les résultats relatifs à l'exploitation générale du taxi (section A du questionnaire)

Les réponses relatives à l'exploitation générale du taxi (section A du questionnaire) étaient fournies par les seuls titulaires de permis.

Les types d'exploitation du taxi

Un peu plus de la moitié des titulaires exploitent seuls leur taxi et un peu plus du quart le louent seulement. Environ un titulaire sur cinq conduit et loue son taxi.

L'abonnement à un intermédiaire

75 % des titulaires sont abonnés à un intermédiaire.

Le nombre de chauffeurs dans une journée normale

Dans plus de 90 % des cas, un seul chauffeur (il peut s'agir du titulaire de permis ou d'un autre chauffeur) utilise le taxi dans le cadre d'une journée normale de travail.

Les heures d'utilisation du taxi

La période d'utilisation des taxis est variable dans plus de la moitié des cas. Les horaires variables sont plus fréquents lorsque le taxi est loué (66 %) ou lorsqu'il n'y a pas d'abonnement chez un intermédiaire (62 %). Plus de 40 % des taxis sont en service uniquement le jour.

Le kilométrage annuel parcouru total et à des fins personnelles

En moyenne, les véhicules ont parcouru 53 893 kilomètres (km) au cours des 12 derniers mois, dont 7 678 en moyenne (14 %), à des fins personnelles.

Le nombre de jours et d'heures de service par semaine

En moyenne, les véhicules sont en service un peu plus de 5 jours par semaine. Seulement 10 % sont utilisés moins de 5 jours par semaine.

En moyenne, les taxis sont utilisés un peu plus de 50 heures par semaine. Lorsque deux chauffeurs utilisent le taxi, la moyenne grimpe à 60 heures.

Le nombre de courses par semaine

En moyenne, 79 courses sont faites par semaine. Cependant, un peu plus du tiers des répondants n'ont pu préciser cette information.

Le nombre de semaines de service par an

En moyenne, les véhicules sont en service 47 semaines par année. Un taxi sur trois est exploité presque toute l'année (50 à 52 semaines).

B- Les résultats relatifs à la dernière journée d'exploitation (section B du questionnaire)

Dans les résultats qui suivent, le portrait présenté est celui du véhicule rattaché au permis, peu importe le nombre de chauffeurs qui l'ont utilisé lors de cette journée. Conséquemment, les résultats correspondent au cumul des informations fournies par tous les chauffeurs qui ont utilisé le taxi ce jour-là.

Lors de la dernière journée d'exploitation, sur les 673 dossiers complets analysés :

- 65 % des titulaires ont été les seuls chauffeurs de leur taxi;
- 32 % des titulaires n'ont que loué leur taxi à un autre chauffeur;
- 3 % des titulaires ont conduit et loué leur taxi à un autre chauffeur.

Le nombre d'heures de service

En moyenne, les taxis ont été en service durant un peu plus de 9 heures lors de la dernière journée d'exploitation.

Le kilométrage parcouru

En moyenne, lors de la dernière journée de service, les taxis ont parcouru 139,65 km, dont 77,83 km (56 %) payants et 25 km (18 %) effectués à des fins personnelles.

Le nombre de courses

En moyenne, un peu plus de 10 courses ont été effectuées lors de la dernière journée d'exploitation. Mentionnons que 36 % des véhicules auraient effectué au moins une course par contrat lors de cette journée.

Le revenu total de la dernière journée

En excluant le pourboire, le revenu moyen de la dernière journée s'élève à 127 \$. Cette donnée n'est pas disponible dans un cas sur cinq.

Le revenu moyen est d'environ 18 % supérieur à celui de l'ensemble des taxis lorsque des courses ont été faites en vertu de contrats (ex. : transport adapté, taxibus). Les contrats représentent une part importante de ces revenus puisqu'ils se sont élevés en moyenne à 73,52 \$.

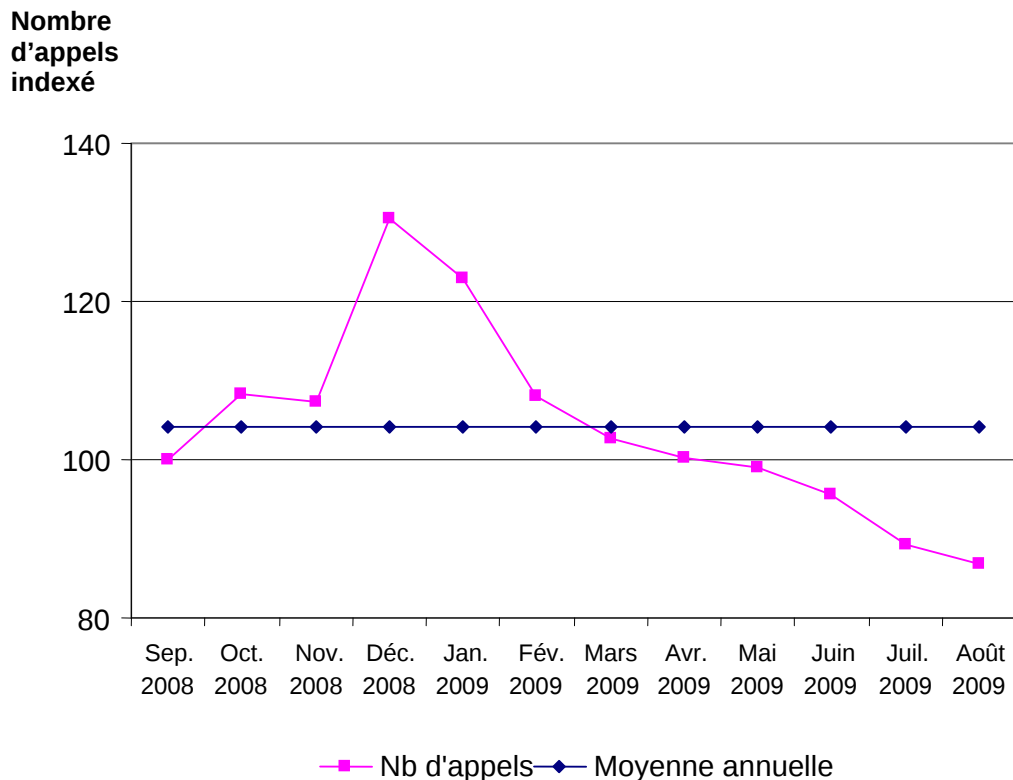
4.2 Les résultats de la collecte de données auprès des intermédiaires

Tel que mentionné précédemment, le sondage auprès des titulaires de permis de propriétaire de taxi a été réalisé à l'automne, période de l'année qui devait en principe correspondre à un niveau d'activité économique moyen pour l'industrie du transport par taxi. La collecte de données auprès des intermédiaires visait en conséquence à vérifier si la période de l'année où le sondage a été réalisé correspondait effectivement à un niveau d'activité moyen pour l'industrie.

Afin d'établir le niveau moyen d'activité de l'industrie lors de la dernière année, on a tout d'abord calculé le nombre de courses réparties de façon mensuelle par les intermédiaires ayant fourni des données, pour la période s'étendant de septembre 2008 à août 2009. À partir de ces données mensuelles, on a établi une moyenne annuelle, qui a été comparée aux données compilées pour chaque mois.

Le graphique ci-après présente les résultats de cet exercice.

Figure 3
Évolution du nombre d'appels et moyenne annuelle
indexés (septembre 2008 = 100)



Cet exercice a par ailleurs permis de constater que la variation saisonnière du nombre de courses réparties par les intermédiaires est semblable à ce qui avait été observé lors de l'étude faite par le MTQ dans le cadre de la mise en œuvre du plan de rachat des permis de taxi à Montréal au milieu des années 80.

4.3 Les résultats de l'analyse des données relatives au kilométrage des taxis obtenues de la SAAQ

Ce volet visait à fournir une source additionnelle d'information sur le kilométrage des taxis et, ce faisant, à valider les résultats du sondage à ce sujet. Les données obtenues de la SAAQ portent sur le kilométrage total des véhicules taxis, qui inclut celui fait à des fins personnelles.

Les travaux réalisés à partir d'une cohorte de plus de 4 000 taxis issus de différentes agglomérations ont permis d'établir que ces véhicules avaient parcouru en moyenne 70 897 km pour la période d'octobre 2007 à septembre 2008, et 67 730 km pour la période d'octobre 2008 à septembre 2009, qui était la période de référence du sondage. On constate donc une diminution d'environ 4 % du kilométrage parcouru entre ces deux périodes, qui pourrait être liée à une baisse de l'activité économique en 2009.

4.4 L'analyse des résultats

Les constats d'ensemble

Dans le cadre de la présente étude, on souhaitait obtenir par un sondage différentes informations permettant de décrire de façon quantitative les paramètres d'exploitation d'un véhicule taxi et de déterminer le profil type d'une course de taxi, dans un contexte d'exploitation correspondant à un niveau moyen pour l'industrie. Pour vérifier la validité des résultats du sondage, des informations additionnelles étaient recueillies auprès des intermédiaires et de la SAAQ. Or, il apparaît clair que les résultats obtenus ne permettent pas d'atteindre l'objectif de l'étude.

Tout d'abord, on s'attendait à ce que le kilométrage annuel recueilli lors du sondage relativement à l'exploitation générale du taxi soit cohérent avec les données obtenues de la SAAQ sur le kilométrage des taxis. On constate à cet égard que le kilométrage annuel des taxis établi à partir des données fournies par la SAAQ (67 730 km) est supérieur de 26 % à celui recueilli lors du sondage (53 893 km) pour la même période, soit d'octobre 2008 à septembre 2009. Le tableau de la page suivante dresse une comparaison entre le kilométrage établi à partir du sondage, le kilométrage établi à partir des données de la SAAQ, et le sondage découlant du modèle tarifaire utilisé par la Commission.

Tableau 2
Kilométrage annuel moyen selon le sondage, le modèle tarifaire
de la Commission et les données de la SAAQ

	Sondage	SAAQ	Modèle CTQ
Kilométrage annuel total (incluant le kilométrage personnel)	53 893	67 730	71 408⁵

L'écart entre le kilométrage recueilli par la SAAQ et celui déclaré lors du sondage s'accroît encore davantage si on extrapole le kilométrage annuel des véhicules taxis à partir des données de la dernière journée de service. Ainsi, si on considère le kilométrage déclaré lors de la dernière journée de service, soit 139,65 km, ainsi que le nombre de journées travaillées dans une année, soit 253 jours, on obtient une projection annuelle de 35 331 km pour un véhicule taxi.

On constate en contrepartie que le kilométrage annuel ajusté du modèle tarifaire de la Commission, qui est de 71 408 km⁵, correspond à celui établi à partir des données de la SAAQ pour la période d'octobre 2007 à septembre 2008, qui est de 70 897 km. Il est par ailleurs 5 % plus élevé que celui établi à partir des données de la SAAQ pour la période d'octobre 2008 à septembre 2009, ce qui concorde avec le fait qu'une baisse de l'activité économique a été observée en 2009.

On observe par ailleurs diverses incohérences entre les données issues des deux sections du sondage. Ainsi, selon les résultats de la section A du sondage, les répondants effectueraient 79,4 courses par semaine, soit environ 15 courses par jour, alors qu'ils déclarent avoir effectué seulement 10,32 courses lors de la dernière journée travaillée.

On note aussi des incohérences quant aux revenus estimés des courses. Ainsi, les répondants du sondage ont estimé en moyenne à 127 \$ le revenu total de leurs courses (avant pourboire) de la dernière journée de service. Extrapolé sur l'année, leur revenu total serait d'environ 32 150 \$. Or, un tel niveau de revenu paraît peu réaliste compte tenu des coûts annuels liés à l'exploitation d'un taxi (coûts fixes, entretien, réparation, carburant) qui sont estimés par la Commission à plus de 28 000 \$. En sus de ces coûts, de nombreux titulaires de permis doivent défrayer des coûts importants pour payer l'hypothèque mobilière dont est grevé leur permis. Par ailleurs, lorsqu'on calcule les revenus de la dernière journée à partir des données recueillies pour cette journée (kilométrage payant, nombre de courses) et de la tarification en vigueur, on obtient un montant de 185 \$.

Finalement, les résultats de la collecte auprès des intermédiaires laissent croire que le sondage a été mené durant une période correspondant à un niveau d'activité sensiblement inférieur à un niveau moyen pour l'industrie, ce qui ne correspond pas aux

⁵ Dans son modèle tarifaire, la Commission considère qu'un taxi parcourt annuellement 61 411 km, ce qui exclut l'utilisation du véhicule à des fins personnelles. Aux fins de comparaison, on a ajusté ce kilométrage à partir d'une hypothèse selon laquelle 14 % du kilométrage total serait fait à des fins personnelles, d'où le résultat de 71 408 km. Ce pourcentage, dont la validité n'est pas démontrée, est le résultat d'une question du sondage portant sur le kilométrage effectué à des fins personnelles lors de la dernière année.

attentes. En effet, selon des données historiques, la période de la mi-septembre à la mi-octobre (lors de laquelle le sondage a débuté) devait correspondre à un niveau d'activité moyen pour l'industrie. Alors que la période de septembre à octobre 2008 semble effectivement correspondre à un niveau d'activité moyen, on observe que les données colligées à la fin de l'été 2009 se situent de façon importante sous la moyenne de la dernière année (voir le graphique de la page 20). Il apparaît donc raisonnable de croire que le niveau d'activité de l'industrie était sensiblement sous la moyenne de la dernière année, au moment où le sondage a été réalisé.

Ces résultats sont appuyés par certains indicateurs économiques, comme en témoignent le graphique et le tableau suivants. Il est clair que l'étude a été réalisée durant une période de ralentissement économique, ce qui a pu affecter à la baisse le niveau d'activité de l'industrie du taxi et de là, les résultats observés.

Figure 4
Produit intérieur brut réel, Québec
En milliards de dollars de 2002

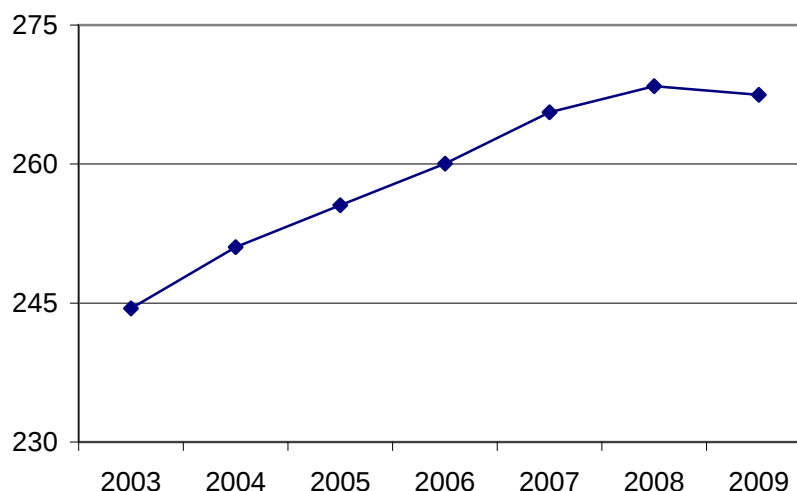


Tableau 3
Le tourisme au Québec en 2009⁶

	Écart avec 2008, en %
Nombre de touristes	-0,8
Nombre de nuitées	-2,5
Recettes touristiques	-1,9
Dépenses touristiques	-2,7

⁶ Source : Ministère du Tourisme du Québec, Le tourisme en bref 2009.

Les explications possibles

Les écarts et incohérences observés dans les résultats peuvent être attribuables à divers facteurs, dont on a fait état aux sections portant sur les limites et les constats d'ensemble. Rappelons ces facteurs.

- Le sondage faisait appel à la mémoire et aux perceptions des répondants, relativement à plusieurs données et pour des périodes de référence très distinctes, ce qui est susceptible d'avoir amené des incohérences ou d'avoir affecté le niveau de précision des informations recueillies. Ce risque était accru dans le cas où plus d'un chauffeur a été en service durant la dernière journée travaillée, car le portrait global de l'exploitation du taxi était alors obtenu à partir de la somme des réponses des différents chauffeurs.
- Lors d'un sondage, les répondants peuvent avoir tendance à sous-déclarer leurs revenus et les indicateurs indirects de ces revenus tels que le nombre d'heures travaillées, le nombre de kilomètres effectués et le nombre de courses réalisées.
- Les résultats du sondage, de la collecte de données auprès des intermédiaires, ainsi que de l'analyse de certains indicateurs économiques tendent à confirmer que l'étude a été effectuée durant une période de morosité économique. Les représentants de l'industrie du taxi, quant à eux, estiment que depuis 2009, les taxis ont subi une baisse des affaires variant de 10 à 35 %⁷. Cette conjoncture a donc pu influencer les réponses fournies relativement au niveau d'activité des taxis.

⁷ Source : Le Devoir, 30 août 2010.

5 CONCLUSION

La présente étude visait à actualiser au besoin les paramètres que la Commission utilise en matière de tarification, en examinant l'exploitation des taxis au Québec. Compte tenu des coûts importants rattachés à une étude terrain approfondie, la Commission a privilégié une approche par voie de sondage, comprenant trois volets, dont les deux derniers visaient à valider les résultats obtenus lors du sondage :

- un sondage auprès des titulaires de permis de taxi;
- une collecte de données auprès des intermédiaires en service de transport par taxi;
- l'obtention auprès de SAAQ de données sur le kilométrage des véhicules taxis.

Globalement, l'étude a permis d'obtenir des informations générales sur les activités de l'industrie du transport par taxi. Toutefois, l'objectif principal de l'étude n'a pu être atteint. En effet, comme plusieurs des données recueillies lors du sondage soulèvent des interrogations importantes quant à leur fiabilité, l'information quantitative relative à l'exploitation des taxis n'est pas utilisable aux fins de la tarification.

Certaines données recueillies fournissent toutefois des indications sur le portrait et les activités de l'industrie du taxi. Ainsi, on peut penser que les résultats concernant le type d'exploitation des taxis, les périodes d'utilisation du taxi dans une journée et les courses faites en vertu d'un contrat (ex. : transport adapté) reflètent assez bien la réalité d'ensemble. Entre autres, bien que le revenu moyen de la dernière journée travaillée paraisse peu réaliste, on constate que le revenu des chauffeurs ayant effectué des courses en vertu d'un contrat est sensiblement plus élevé que celui de l'ensemble des répondants, ce qui donne des indications intéressantes en lien avec le développement des marchés.

L'étude a finalement fait ressortir que les données sur le kilométrage du modèle de tarification utilisé par la Commission sont proches de celles recueillies lors des vérifications mécaniques périodiques effectuées par les mandataires de la SAAQ sur les taxis, ce qui en appuie la validité.

Quelques pistes pour les futures révisions des tarifs

À la lumière des résultats de la présente étude, il apparaît clair que d'autres approches, utilisant des outils de mesure précis, fiables et objectifs, s'avèrent nécessaires si on souhaite actualiser l'information utilisée par la Commission sur les revenus d'exploitation des taxis. Ainsi, à défaut de pouvoir réaliser une enquête terrain approfondie de l'envergure de celle du MTQ dans les années 80, une étude faisant appel à des moyens technologiques pourrait éventuellement permettre à la Commission d'obtenir des données probantes pour actualiser les paramètres de son modèle tarifaire.

Par exemple, les systèmes de repérage et de répartition par GPS, qui ont fait leur apparition dans l'industrie du taxi depuis quelques années, permettent d'obtenir des données complètes, précises et vérifiables sur les courses effectuées par les taxis qui en sont équipés. Des intermédiaires de Québec, de Sherbrooke, de Laval et de Montréal ont notamment implanté ce système. D'ores et déjà, on sait que par son efficacité, la

technologie des GPS permet des gains importants, notamment de réduire le kilométrage non payant des véhicules et donc les frais d'essence, et d'effectuer davantage de courses dans une journée. Ce qui donne à penser que l'implantation de cette technologie dans le secteur du taxi se poursuivra dans les prochaines années. L'utilisation de taximètres électroniques permettant de recueillir et de conserver de façon fiable l'information sur les courses effectuées pourrait également être considérée, si l'industrie adoptait une orientation à l'effet de munir tous les taxis d'un tel équipement.

En l'absence de ressources suffisantes pour mener une vaste enquête terrain, une étude basée sur ces moyens technologiques pourrait donc constituer une avenue à envisager pour actualiser les paramètres de la tarification, dans la mesure où la Commission obtiendrait la collaboration de l'industrie et de ses partenaires. L'utilisation de tels moyens présenterait plusieurs avantages, en permettant notamment :

- d'obtenir des données fiables sur l'évolution de la demande et ainsi de mieux soutenir le processus décisionnel de la Commission;
- de mesurer l'élasticité de la demande en rapport avec les changements de tarifs et leur évolution;
- de prévoir au besoin des ajustements de tarifs plus fréquents afin d'en minimiser les impacts sur l'industrie et la clientèle;
- de mieux planifier la fréquence et les effets des éventuels changements tarifaires sur les contrats de transport conclus avec l'industrie, notamment en ce qui concerne le transport adapté;
- de recueillir des données susceptibles de servir d'outil d'étalonnage pour l'industrie du transport par taxi.

À défaut de pouvoir faire appel à de tels outils, ou de disposer d'études indépendantes exhaustives, l'utilisation des paramètres actuels du profil de la course étalon demeure à privilégier aux fins de la tarification, en combinaison avec une actualisation des coûts d'exploitation des taxis. Une telle façon de faire est supportée par le fait que le kilométrage du modèle tarifaire de la Commission est très près du kilométrage obtenu de la SAAQ. Une option possible à cet égard pourrait consister à établir un mode de fonctionnement semblable à celui utilisé dans plusieurs villes, qui consiste à faire évoluer les tarifs sur la base d'une sélection d'indices de prix convenus avec l'industrie.

ANNEXE 1 - Le profil des courses du modèle tarifaire de la Commission

La Commission utilise les paramètres suivants dans son modèle tarifaire⁸ :

- le conducteur effectue vingt courses par jour, soit 6 000 courses par année;
- le chauffeur parcourt cinq kilomètres avec le client et cinq autres à vide pour une distance totale de dix kilomètres par course;
- le taximètre fonctionne pendant quatre minutes sur la tarification à la minute;
- le taxi est en service pendant un seul quart de travail par jour, ce qui est le cas de la majorité des titulaires du Québec;
- le véhicule roule 61 411 km par année (excluant l'utilisation à des fins personnelles).

⁸ Rappelons que ces paramètres correspondent aux observations faites dans l'agglomération de Montréal Centre lors de l'étude du MTQ de 1984-1987.

ANNEXE 2 - Résultats détaillés du sondage

Le portrait présenté est celui du taxi (véhicule rattaché au permis) et non pas d'un chauffeur. Par ailleurs, pour chacun des résultats, la base de l'échantillon n'est indiquée que lorsqu'elle est inférieure à 673.

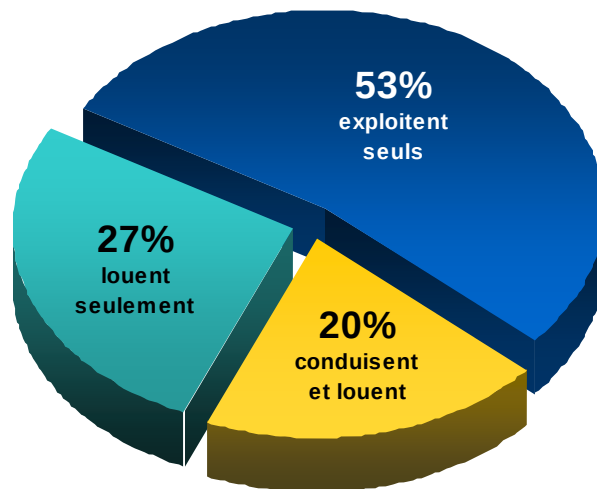
A- Les résultats relatifs à l'exploitation générale du taxi (section A)

Les questions relatives à l'exploitation générale du taxi (section A du questionnaire) étaient destinées aux seuls titulaires de permis.

Les types d'exploitation du taxi

Un peu plus de la moitié des titulaires exploitent seuls leur taxi. Environ un titulaire sur cinq conduit et loue son taxi. Enfin, un peu plus du quart des titulaires louent leur taxi seulement.

Figure 5
Types d'exploitation du taxi



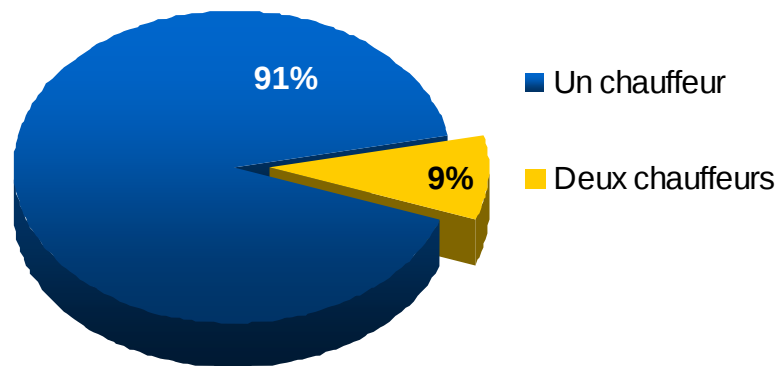
L'abonnement à un intermédiaire

75 % des titulaires sont abonnés à un intermédiaire.

Le nombre de chauffeurs dans une journée normale

Dans plus de 90 % des cas, un seul chauffeur (il peut s'agir du titulaire de permis ou d'un autre chauffeur) utilise le taxi dans le cadre d'une journée normale de travail.

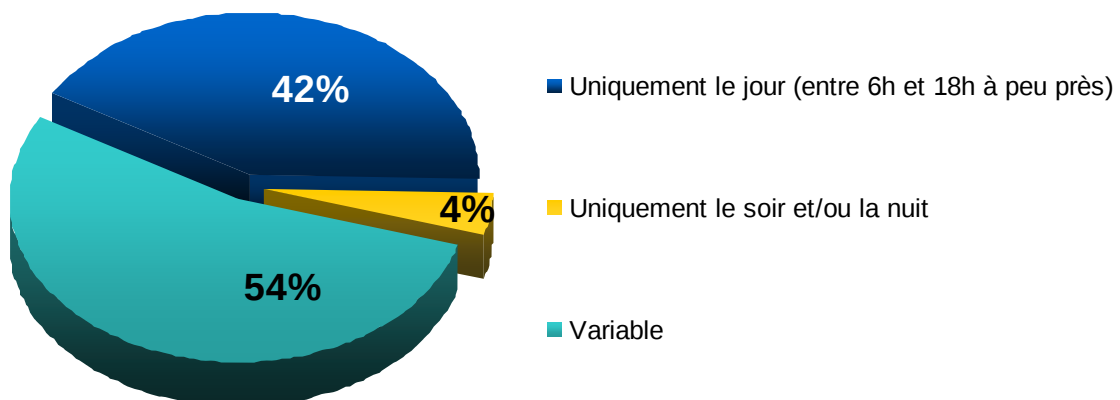
Figure 6
Nombre de chauffeurs dans le cadre d'une journée normale



Les heures d'utilisation du taxi

La période d'utilisation des taxis est variable dans plus de la moitié des cas. Plus de 40 % des taxis sont en service uniquement le jour. Les horaires variables sont plus fréquents lorsque le taxi est loué (66 %) ou lorsqu'il n'y a pas d'abonnement chez un intermédiaire (62 %).

Figure 7
Heures d'utilisation des taxis



Le kilométrage annuel parcouru total et à des fins personnelles

En moyenne, les véhicules ont parcouru près de 54 000 km au cours des 12 derniers mois, dont 7 678 en moyenne (14 %), à des fins personnelles. 22 % ont parcouru moins de 40 000 km et 23 % ont fait 60 000 km et plus.

Figure 8
Nombre total de kilomètres parcourus en un an

Moyenne : 53 893 km

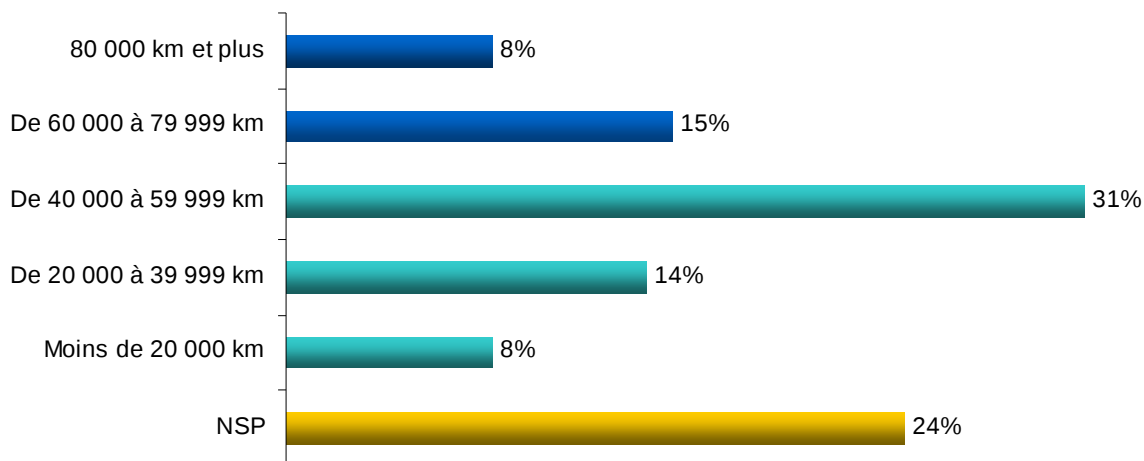
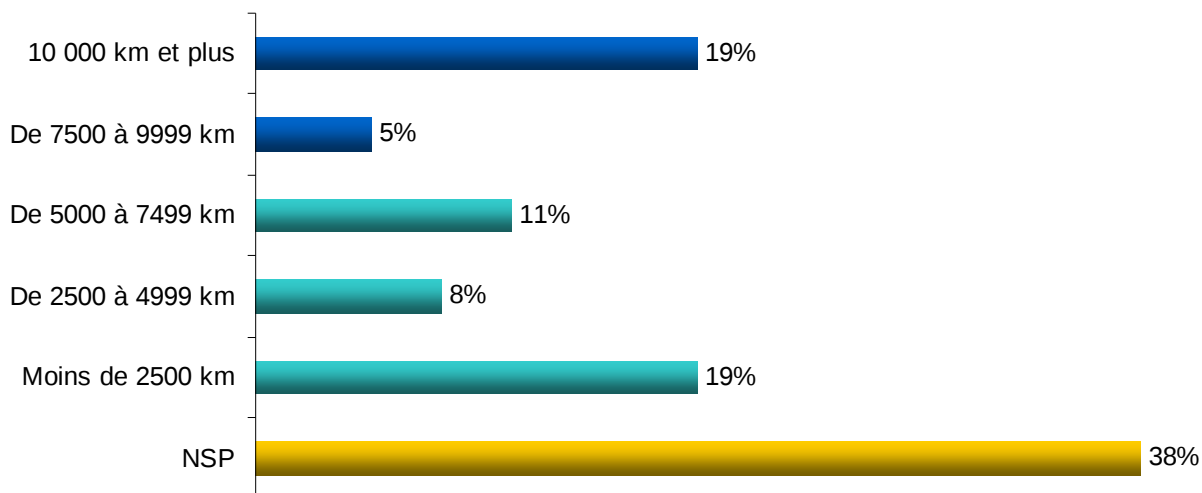


Figure 9
Nombre de kilomètres parcourus en un an à des fins personnelles

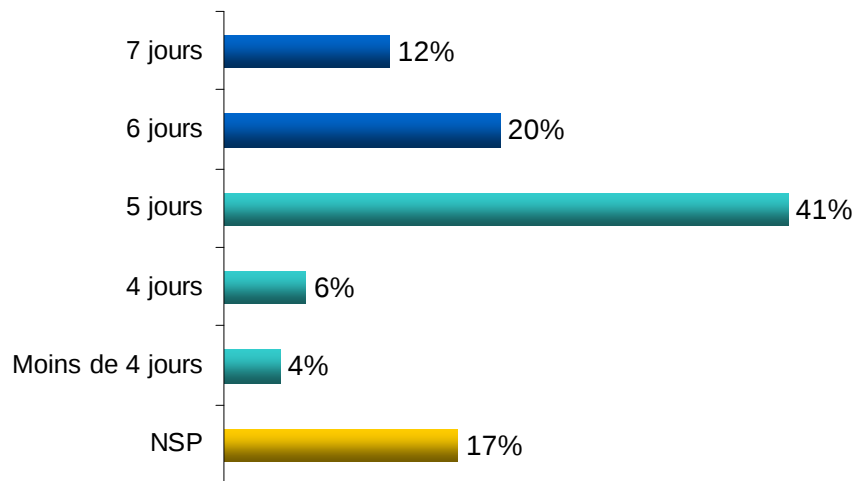
Moyenne : 7 678 km



Le nombre de jours de service par semaine

Les véhicules sont en service un peu plus de 5 jours par semaine en moyenne. Seulement 10 % sont utilisés moins de 5 jours par semaine.

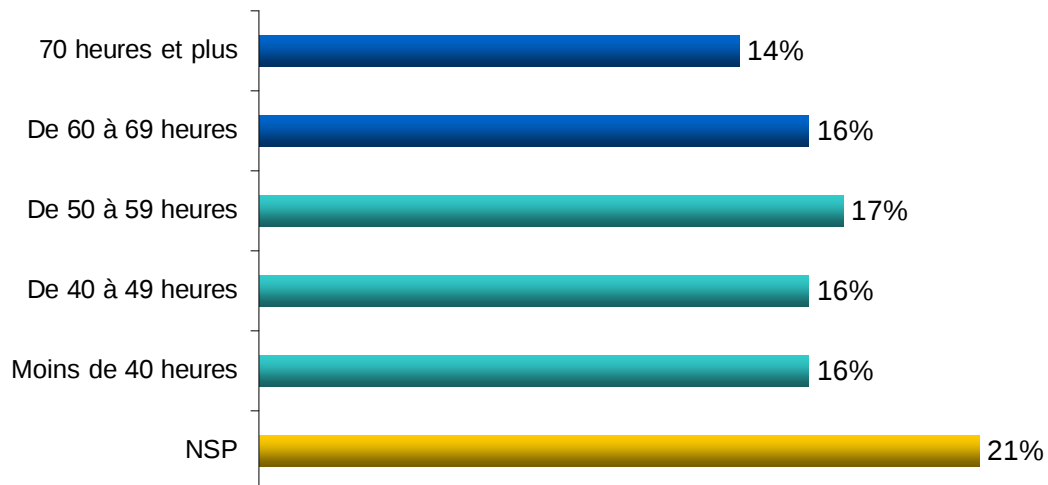
Figure 10
Nombre de jours d'utilisation par semaine
Moyenne: 5,35 jours



Le nombre d'heures de service par semaine

En moyenne, les taxis sont utilisés un peu plus de 50 heures par semaine. Lorsque deux chauffeurs utilisent le taxi, la moyenne grimpe à 60 heures.

Figure 11
Nombre d'heures de service par semaine
Moyenne: 50,75 heures

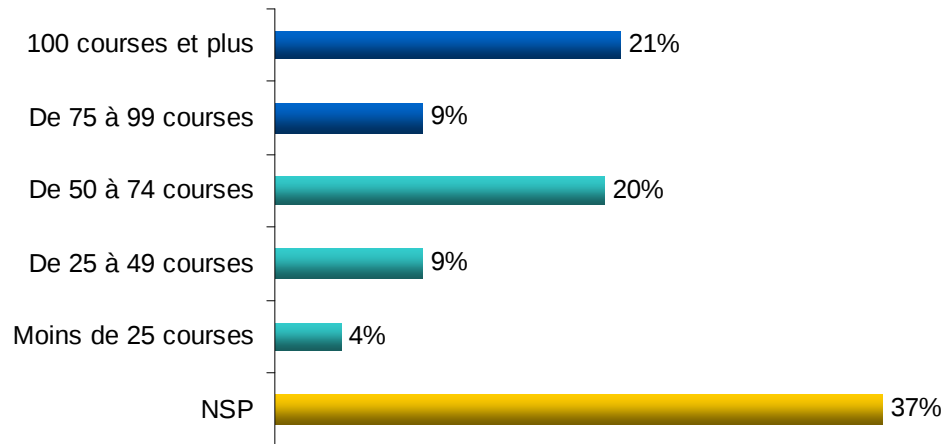


Le nombre de courses par semaine

En moyenne, 79 courses sont faites par semaine. Cependant, un peu plus du tiers n'ont pu préciser cette information. Dans un cas sur cinq, plus de 100 courses par semaine sont faites.

Figure 12
Nombre de courses par semaine

Moyenne : 79,37 courses

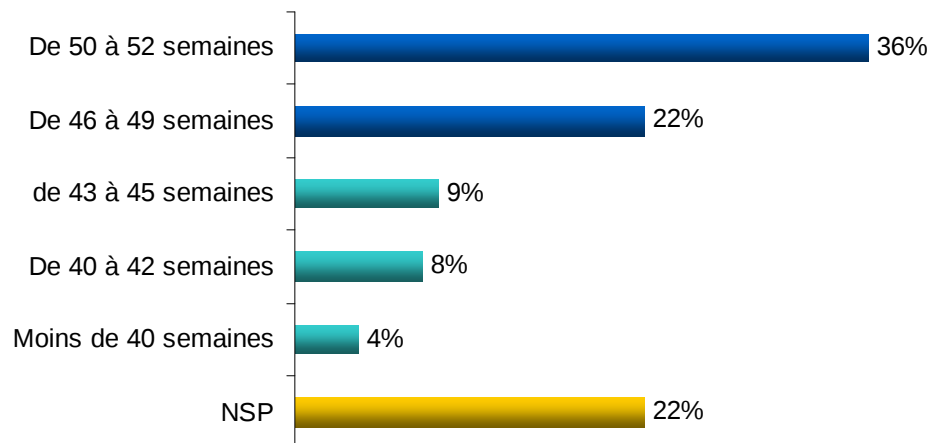


Le nombre de semaines de service par an

En moyenne, les véhicules sont en service 47 semaines par année. Il y a tout de même un taxi sur trois qui est exploité presque toute l'année (50 à 52 semaines).

Figure 13
Nombre de semaines de service par an

Moyenne : 47,2 semaines



B- Les résultats relatifs à la dernière journée d'exploitation (section B)

Rappelons que, dans les résultats qui suivent, le portrait présenté est celui du véhicule rattaché au permis, peu importe le nombre de chauffeurs qui l'ont utilisé lors de cette journée. Conséquemment, les résultats correspondent au cumul des informations fournies par tous les chauffeurs qui ont utilisé le taxi ce jour-là.

Lors de la dernière journée d'exploitation, sur les 673 dossiers complets analysés :

- 65 % des titulaires ont été les seuls chauffeurs de leur taxi;
- 3 % des titulaires ont conduit et loué leur taxi à un autre chauffeur;
- 32 % des titulaires n'ont que loué leur taxi à un autre chauffeur.

Le nombre d'heures de service et de kilomètres parcourus de la dernière journée

En moyenne, lors de la dernière journée d'exploitation, les taxis ont été en service durant un peu plus de 9 heures pour une moyenne de 140 kilomètres parcourus. Dans près de la moitié des cas, les véhicules ont été en service plus de 9 heures par jour.

Figure 14
Nombre d'heures de service de la dernière journée
Moyenne : 9,2 heures

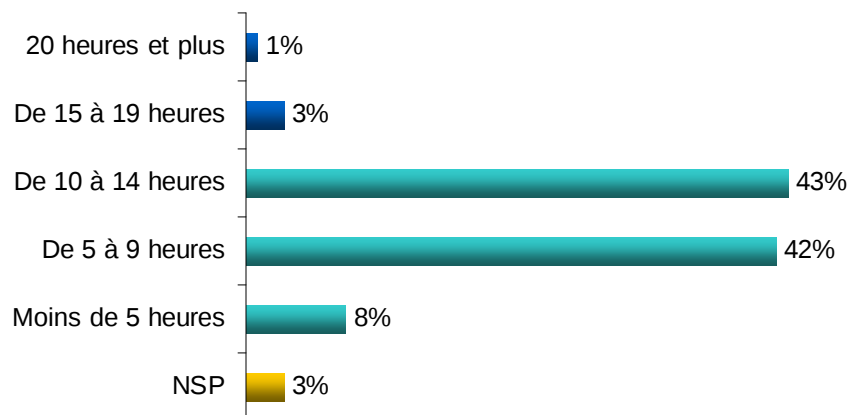
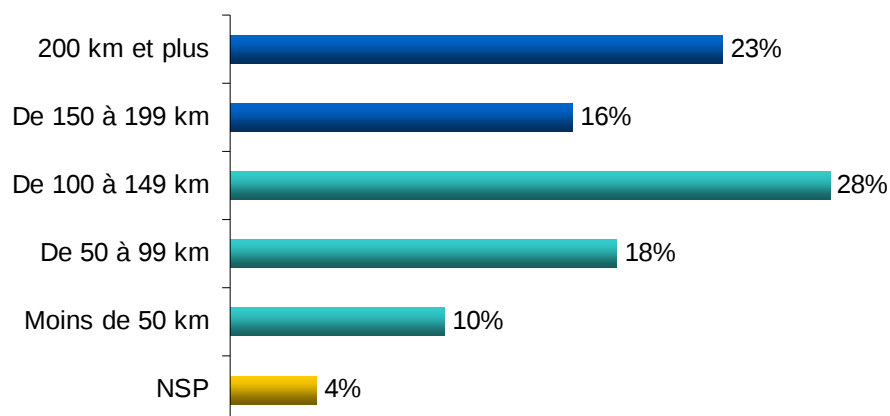


Figure 15
Nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière journée
Moyenne : 139,6 km
(n = 632)

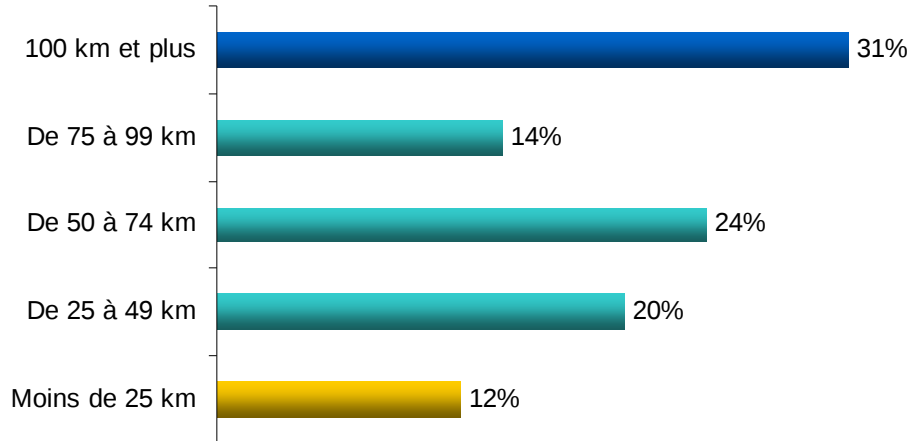


Le kilométrage payant effectué lors de la dernière journée

Le kilométrage payant moyen de la dernière journée de service a été de près de 78 km par jour. Le kilométrage payant a été de 100 km ou plus dans près du tiers des cas.

Figure 16
Kilométrage payant effectué lors de la dernière journée

Moyenne : 77,83 km
(n = 454)

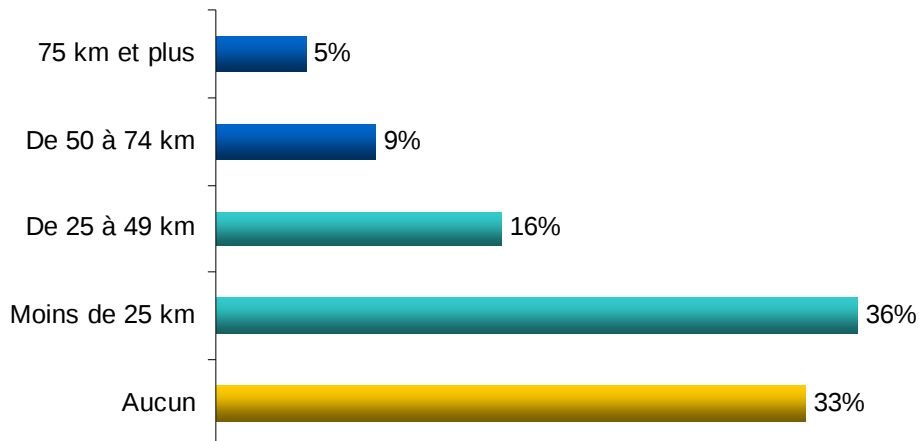


Le kilométrage effectué et à des fins personnelles lors de la dernière journée

Le kilométrage fait à des fins personnelles représente en moyenne 25 kilomètres. On remarque que dans 33 % des cas, aucun kilométrage à des fins personnelles n'aurait été effectué.

Figure 17
Kilométrage effectué à des fins personnelles lors de la dernière journée

Moyenne : 25,22 km
(n = 528)

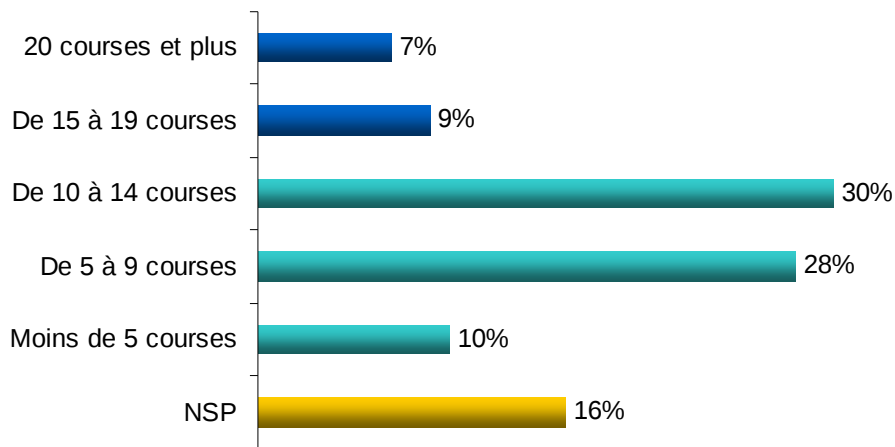


Le nombre de courses effectuées lors de la dernière journée

En moyenne, un peu plus de 10 courses ont été effectuées lors de la dernière journée d'activité. On constate également que 16 % des véhicules ont eu 15 courses ou plus. Le nombre moyen de courses est plus élevé pour les taxis qui fonctionnent sur des horaires variables (11,08) et dont le titulaire est abonné à un intermédiaire (10,98).

Figure 18
Nombre de courses lors de la dernière journée

Moyenne : 10,32 courses

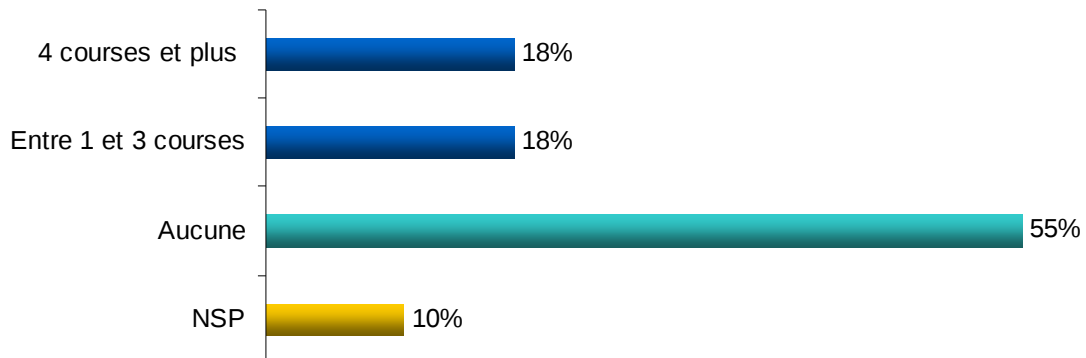


Les courses faites en vertu d'un contrat lors de la dernière journée

36 % des véhicules auraient effectué au moins une course par contrat lors de la dernière journée d'activité.

Figure 19
Nombre de courses faites en vertu d'un contrat lors de la dernière journée

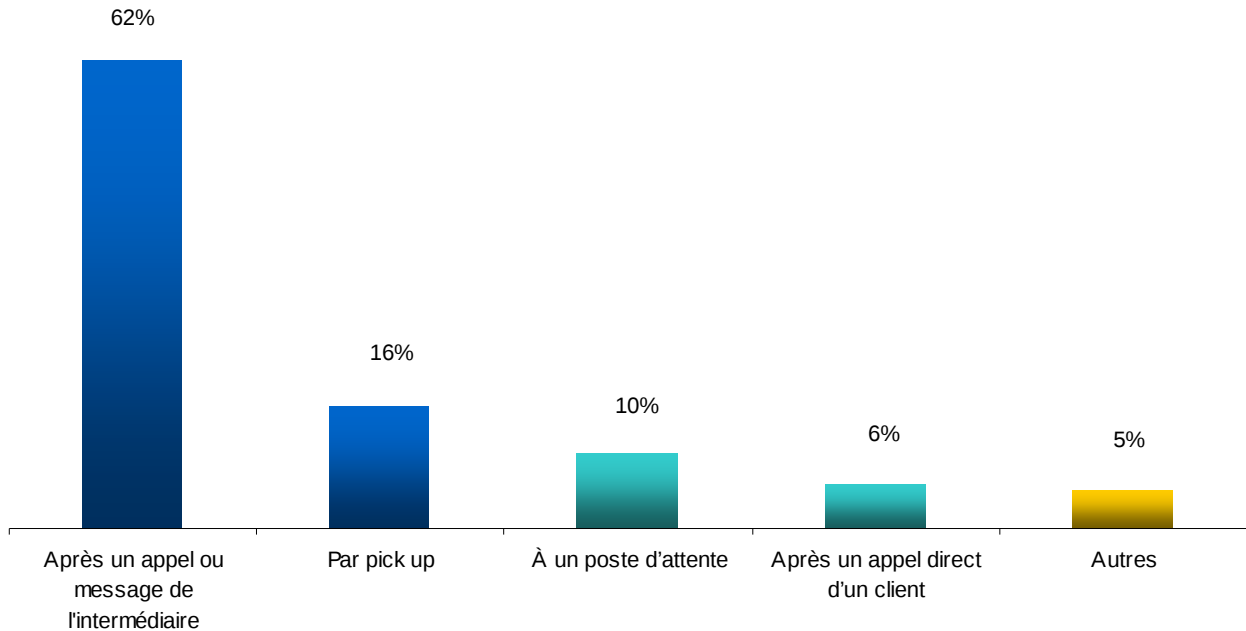
Moyenne : 1,84 course



Les moyens de prendre un client

L'intermédiaire demeure le canal le plus important pour générer des courses, un résultat normal lorsqu'on considère que 75 % des répondants sont abonnés à un intermédiaire.

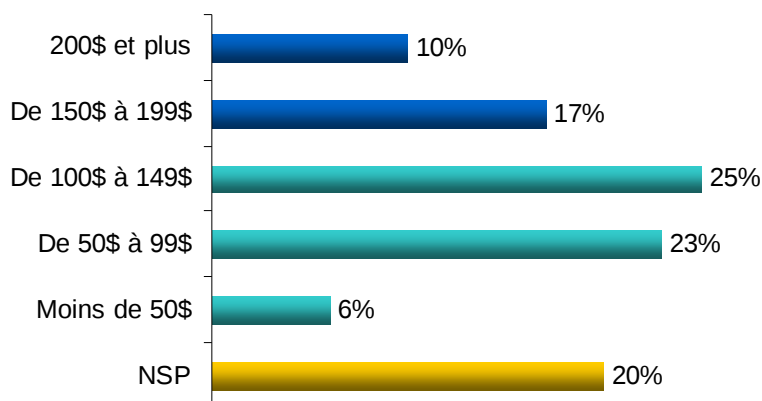
Figure 20
Moyens de prendre un client



Le revenu total de la dernière journée

En excluant le pourboire, le revenu moyen de la dernière journée s'élève à 127 \$. Dans un cas sur quatre, il a dépassé 150 \$. Cette donnée n'est pas disponible dans un cas sur cinq. Les revenus moyens sont un peu plus élevés pour les taxis ayant fonctionné sur des horaires variables (133 \$) ou dont le titulaire est abonné à un intermédiaire (132 \$).

Figure 21
Revenu total de la dernière journée (sans le pourboire)
Moyenne : 127,07 \$



Le revenu total de la dernière journée lorsque des courses ont été effectuées en vertu d'un contrat

Dans certains cas, des courses ont été effectuées en vertu d'un contrat (par exemple : transport adapté, transport scolaire, taxibus). Le revenu moyen de la dernière journée lorsque des courses ont été faites en vertu de contrats est d'environ 18 % supérieur à celui de l'ensemble des taxis. Les contrats représentent une part importante de ces revenus puisqu'ils se sont élevés en moyenne à 73,52 \$.

Figure 22
Revenu total de la dernière journée
lorsque des courses ont été faites en vertu de contrats (sans le pourboire)

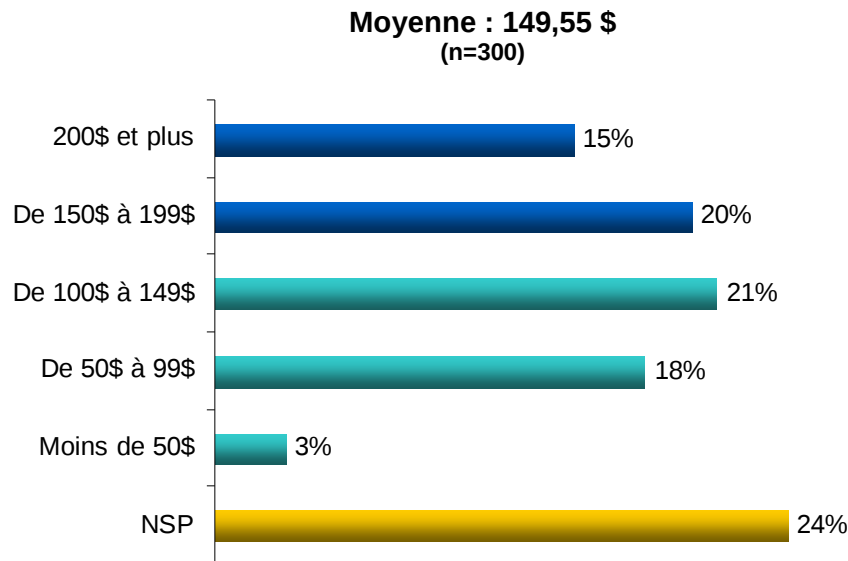


Figure 23
Revenu des courses effectuées en vertu d'un contrat

