Economic Council of Canada
Conseil économique du Canada

Rapport technique nº 9

Analyse du transport par taxi et de ses réglementations au Canada

Benoît-M. Papillon
Conseil économique du Canada

HC
111
.E32
n.9

c.1
tor mai

cal Reports Series
ion des rapports techniques

Les rapports techniques sont des documents préparés pour le Conseil économique du Canada qui en fait reproduire un nombre limité d'exemplaires dans la langue de rédaction seulement. Ces rapports ont bénéficié des commentaires d'experts indépendants à qui on avait demandé de faire l'appréciation d'une version antérieure du manuscrit, dans le cadre du processus de consultation du Mandat sur la réglementation.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire ce texte en tout ou en partie, prière de s'adresser au :

Secrétaire du Conseil
Conseil économique du Canada
Case postale 527
Ottawa (Ontario)
K1P 5V6

RAPPORT TECHNIQUE NO 9

ANALYSE DU TRANSPORT PAR TAXI ET DE SES RÉGLEMENTATIONS AU CANADA

Benoît-M. Papillon
Conseil économique du Canada

Ont. Ministry of Treasury, Economics & Intergovernmental Affairs
SEP 17 1981
81/4553
LIBRARY

Les opinions exprimées dans ce Rapport technique demeurent l'entière responsabilité de l'auteur et, en tant que telles, n'ont pas reçu l'adhésion des membres du Conseil économique du Canada.

ISSN-0225-8021

juin 1981

CAN.
EC24-
11/
9
1980F

AVANT-PROPOS

Le présent rapport a pour objet l'analyse économique du transport par taxi et de ses réglementations au Canada; ce travail s'inscrit dans le cadre de l'étude de la réglementation économique à tous les paliers de gouvernement confié au Conseil économique du Canada à l'été 1978.

Ce rapport s'inspire d'une thèse de maîtrise effectuée sous la direction du professeur Gérard Bélanger du département d'économique de l'Université Laval. La formulation du projet de recherche s'est effectuée sous la direction de W.T. Stanbury. Au cours de ma recherche j'ai bénéficié en outre des commentaires de Jac-André Boulet, Michel Boucher, Mario Gagné, Sylvester Damus, Robert Lévesque, Fred Thompson et Michel Vastel. Les très nombreux commentaires accompagnant la révision par Jean-Luc Migué d'une version préliminaire de ce rapport me furent des plus utiles. Lynda Wathier a été chargée de dactylographier la version finale. A toutes ces personnes je tiens à exprimer ma plus profonde gratitude. Cette reconnaissance s'adresse aussi à tous ceux qui, dans le commerce du transport par taxi et dans les administrations publiques municipales ou provinciales, ont bien voulu me documenter et m'instruire à propos des questions étudiées. La collaboration du service des archives de la ville de Montréal ainsi que de Paul Morrow a été, à ce titre, particulièrement instructive. Ceci dit, les erreurs ayant pu se glisser dans ce rapport demeurent mon entière responsabilité.

Les membres du groupe du Mandat sur la réglementation ont constitué un milieu des plus stimulants à la recherche, je leur suis reconnaissant pour les possibilités mises à ma disposition.

Enfin et surtout, je veux remercier mon épouse.

Ottawa, le 8 décembre 1980

TABLE DES MATIÈRES

Page

AVANT-PROPOS i

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES iv

RÉSUMÉ v

SUMMARY vii

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I : NATURE ET ORIGINE DE LA RÉGLEMENTATION DU TAXI 3

A. Description du cadre juridique 3
B. Contenu et application des réglementations 10
1. Contenu des réglementations 11
a) Le véhicule-taxi 11
b) La conduite de véhicules-taxis 12
c) La propriété de véhicules-taxis 14
d) Le nombre de taxis 19
e) La mise en marché des services de taxi 22
f) Le prix des services de taxi 24
2. Application des réglementations 27
3. Observations générales 28
C. Avènement de la réglementation et objectifs ou justifications officielles 31
1. Réglementation "ancienne" 31
2. Utilisation publique collective du taxi 32
3. Limitation du nombre de taxis 33
4. Classification des justifications et objectifs 39

CHAPITRE II : CARACTÉRISTIQUES DU TRANSPORT PAR TAXI 41

A. Nature de la demande 43
B. Mesure de l'offre de services de taxi 49
C. Organisation et fonctionnement de l'industrie 53
D. Coût du transport par taxi 58
1. Coûts d'opération d'un véhicule-taxi 60
a) Coûts pour différents niveaux d'utilisation du véhicule 60
b) Coûts pour des véhicules de différentes tailles 64
c) Coût moyen par client et taux d'occupation 65
d) Coûts de localisation de la clientèle 66
e) Implications 68
2. Prix et qualité de service 70
a) Estimation du prix dans différentes villes canadiennes d'une course standard de taxi 70
b) Revenu de l'opérateur de taxi et qualité de service 73

Page

E. Dynamique du marché et de ses contrôles par la réglementation .. 81
1. Restrictions à l'entrée 82
2. Tarification 86
3. Observations générales 91

CHAPITRE III : EFFICACITÉ DE LA RÉGLEMENTATION 93

A. En regard des objectifs 93
1. Bien-être de la clientèle et maintien de l'ordre 93
2. Objectifs d'équité 102
3. Réduction de la congestion, de la pollution et économie de l'énergie 112
B. En regard de l'allocation des ressources 115
1. Inefficacité des formes restrictives de réglementation 115
2. Allocation efficace des ressources entre le taxi et les autres modes de transport 120
a) Perspective historique 120
b) Modes de transport complémentaires ou substituts, économies de densité et recherche du coût total minimum 122

CONCLUSIONS 135

RENVOIS
Chapitre I 141
Chapitre II 163
Chapitre III 179

Annexe 1-A : Liste des réglementations analysées 189
Annexe 1-B : Liste des personnes interviewées 193

Annexe 2 : Information complémentaire sur la demande de services de taxi et les coûts d'opération d'un véhicule-taxi ... 197

Annexe 3 : Estimation de la perte sèche de bien-être résultant des formes restrictives de réglementation 211

BIBLIOGRAPHIE 221

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Page

TABLEAUX

1 Importance relative du transport par taxi et du transport en commun (1976-77) 42

2 Nombre de taxis enregistrés dans différentes villes 50

3 Taille des parcs-autos des entreprises de taxis 55

4 Répartition des véhicules-taxis parmi les associations des services dans différentes villes canadiennes 56

5 Prix d'une course standard de taxi dans différentes villes canadiennes 71

6 Coût direct des limitations du nombre de taxis 106

7 Perte annuelle de bien-être résultant des formes restrictives de réglementation 118

8 Estimation du nombre optimal de taxis compte tenu des effets restrictifs des subventions au transport en commun et de la réglementation sur la demande des services de taxi 129

GRAPHIQUES

1 Lignes de tendance des modes de transport à Montréal 47

2 Demande des services de taxi en fonction d'un prix global "P" 75

3 Ensemble des prix d'équilibre sur un marché des services de taxi 75

4 Courbes d'offre des services de taxi à court terme et à long terme 77

5 Relation entre le taux d'occupation des véhicules-taxis et la période d'attente 77

6 Relation entre le prix d'une course de taxi et la période d'attente 77

7 Courbes de coûts des principaux modes de transport urbain 124

RÉSUMÉ

L'objectif de l'auteur dans la présente étude a été d'effectuer une analyse économique du transport par taxi et de ses réglementations au Canada. Dans un premier temps l'auteur décrit le cadre juridique dans lequel s'inscrit la réglementation du taxi au Canada et étudie en détail le contenu de 47 réglementations canadiennes du taxi. Ces dernières comprenant celle d'au moins une ville - la plus importante - par province ou territoire, le règlement 6 québécois, la réglementation provinciale en vigueur à Winnipeg et les réglementations de toutes les villes canadiennes restantes de plus de 50,000 habitants, à quelques exceptions près. Cette première étape se termine par un bref survol historique de l'origine de la réglementation et une classification des justifications et objectifs de cette dernière; on y apprend, par exemple, que les règlements interdisant l'usage public collectif des taxis remontent au début du siècle, quant aux règlements limitant le nombre de taxis, il semble remonter pour la plupart aux années 30.

Dans un deuxième temps, l'auteur analyse les caractéristiques du transport par taxi : nature de la demande et types de clientèle, organisation et fonctionnement de l'industrie, coût du transport par taxi. Cette deuxième partie se termine par une discussion de la dynamique du marché et de ses contrôles par la réglementation. Il ressort de cette analyse des caractéristiques du transport par taxi que la concurrence constitue naturellement la composante principale du mode d'organisation de la production dans cette industrie, le rôle résiduel de la réglementation étant déterminé par l'importance des coûts d'information.

Dans un troisième temps, l'efficacité de la réglementation est analysée, premièrement en regard des objectifs poursuivis et deuxièmement en regard de l'allocation des ressources. Du point de vue du bien-être de la clientèle et du maintien de l'ordre, une réglementation seulement de la conduite de véhicules-taxis peut être efficace dans certains cas. Quant aux objectifs d'équité, compte tenu de ses effets, une limitation du nombre de taxis peut difficilement être justifiée par de tels objectifs. Pour traiter de l'effet de la réglementation sur l'allocation des ressources, l'auteur estime la perte annuelle de bien-être résultant des formes particulièrement restrictives de réglementation pour neuf grandes villes canadiennes. Par la suite l'auteur entreprend une discussion du rôle du taxi dans les transports urbains.

Contrairement à ce qui a été souvent pris pour acquis jusqu'à maintenant, les transports en commun ne sont pas un mode de transport substitut à l'automobile privée. Il n'y a que le taxi, parce qu'il constitue un mode de transport public sans parcours ni horaire établi et pouvant offrir un sérvice de porte à porte, qui puisse se substituer à l'automobile privée. Il semble bien qu'une utilisation plus efficace de l'ensemble des modes de transport passe par l'avènement d'un service de taxi combiné individuel et collectif.

Finalement, l'auteur conclut qu'une réglementation beaucoup plus discrète que les réglementations actuelles est souhaitable et dans aucun cas la limitation du nombre de taxis ou l'interdiction d'un usage public

collectif des taxis ne sont justifiées. Ceci soulève la question du coût des changements à apporter aux réglementations actuelles, et tout particulièrement les compensations à offrir aux opérateurs de taxi ayant fait l'achat de permis de taxi dans les villes où ces derniers ont une valeur marchande élevée. Compte tenu de l'utilisation des subventions versées au transport en commun et des clientèles respectives de ce mode de transport et du taxi, ces subventions constituent la source de fonds toute désignée du point de vue de l'efficacité aussi bien que de l'équité pour couvrir les coûts des changements à apporter à la réglementation.

SUMMARY

The author's objective in this study was to conduct an economic analysis of the Canadian taxi industry and its regulation. The author begins by describing the legal framework of Canada's taxi regulation and studies in detail the content of 47 Canadian taxi regulations. These include at least one city - the largest - in each province or territory, Quebec's regulation 6, the provincial regulation in force in Winnipeg and the regulations of almost all remaining Canadian cities with over 50,000 population. This first section ends with a brief historical overview of the origin of regulation and a classification of the justifications and objectives for this regulation. We learn, for example, that the regulations prohibiting collective public use of taxis date back to the start of this century, while most regulations limiting the number of taxis appear to have been introduced in the 1930s.

The author then analyses the taxi industry's characteristics: the types of demand and clientele; organization and operation of the industry; cost of taxi transportation. This second section is completed by a discussion of the dynamics of both the market and how it is controlled by regulation. This analysis of the taxi industry's characteristics reveals that competition naturally constitutes the primary component of the organization mode for production in this industry, with the residual role of regulation being determined by the extent of the information costs.

The third section analyses the effectiveness of regulation, first in terms of the objectives pursued and then in terms of resource allocation. From the standpoint of customer welfare and maintaining order, regulation of only the operation of taxicabs can in some cases prove effective. Due to the effects, limiting the number of taxis can hardly be justified by the objective of equity. To determine the effect of regulation on resource allocation, the author estimates the annual loss in well-being resulting from particularly restrictive forms of regulation for nine major Canadian cities. Following this the taxi's role in urban transportation is discussed.

Contrary to popular belief up to now, mass transit is not a substitute for the private automobile. Only the taxi, which is a public mode of transportation without an established route or schedule, and providing door-to-door service, can serve as a substitute for the private automobile. More efficient utilization of all modes of transportation would seem to depend on the emergence of a combined individual and collective taxi service.

Finally, the author concludes that much more discreet regulation than that now in force is desirable and that in no case is limitation of the number of taxis or prohibition of collective public use of taxis justified. This raises the issue of the cost of changes to be made to present regulations, particularly the compensation to be paid to taxi operators who purchased taxi permits in cities where these permits have a high market value.

In view of the use of subsidies to mass transit and the respective clienteles of both this mode and taxis, these subsidies would be the ideal source of funds, in terms of both effectiveness and equity, to cover the costs of the necessary changes to the regulation.

INTRODUCTION

Dans une économie d'échanges comme la nôtre il arrive bien souvent que l'homme politique via l'appareil législatif juge bon d'encadrer les relations entre acheteurs et vendeurs. Le transport par taxi nous fournit un bel exemple de ce genre d'interventions, et l'objet de notre recherche a été de l'analyser du point de vue économique dans le contexte de ce mode de transport.

Les marchés de services de taxi étant bien délimités localement, ils ont toujours été l'objet d'une juridiction municipale ou au plus provinciale. Cela a permis le développement de différentes réglementations dans l'ensemble du Canada. Nous avons nourri notre analyse autant que possible de cette diversité.

Il est bon de rappeler ici que la "théorie économique est née d'une réaction contre une conception totalitaire de la société, selon laquelle le bon plaisir du Roi, censé être de droit divin, décidait du sort de chacun de ses sujets. ... La critique de cette organisation totalitaire, de Boisguilbert à Adam Smith, a réussi à accréditer la Providence ou la "main invisible" comme régulatrice bénéfique des relations sociales" (R. Dehem, 1978). Cela nous a rappelé que la concurrence pouvait être un moyen de redonner une portée sociale à l'effort individuel. Plus tard, au début de ce siècle, "les imperfections, parfois graves, de celle-ci [la main invisible], ... a fait renaître la foi en l'action paternelle de l'État. La mise à nu [tout récemment] des mobiles réels qui animent les rouages de ce dernier a contribué à réhabiliter la "main invisible" (R. Dehem, 1978).

Riche de cette expérience passée notre analyse a tenté, pour un domaine d'activités précis : le transport par taxi, de déterminer la part optimale de réglementation et la part optimale de concurrence dans le mode d'organisation de la production de services de taxi.

Le chapitre II reprend les étapes du schéma d'analyse proposée par Scherer (1970) en organisation industrielle : premièrement l'étude des facteurs d'offre et de demande de services de taxi dans le contexte des transports urbains, deuxièmement l'organisation de l'industrie et troisièmement les incitations des agents économiques, c'est-à-dire la dynamique du marché et de ses contrôles par la réglementation. L'analyse de l'efficacité de cette dernière, entreprise au chapitre III, s'inscrit sur cette toile de fond et constitue en quelque sorte la quatrième étape. L'efficacité de la réglementation est évaluée premièrement par rapport aux objectifs et deuxièmement en regard de l'allocation des ressources. Ce deuxième aspect soulève la question de l'efficacité de notre utilisation du taxi dans les transports; en combinaison avec la réglementation du taxi - plusieurs auteurs soutiennent que l'étendue et la variété des services que l'industrie du taxi pourrait offrir sont sévèrement limitées par la réglementation (par exemple, Kirby et Miller, 1975) - nous y serons amené à envisager les politiques à l'endroit du transport en commun.

Chapitre I : Nature et origine de la réglementation du taxi

A. Description du cadre juridique

En vertu de l'article 91, section 10 de l'Acte d'Amérique du Nord britannique qui permet aux législatures provinciales de légiférer de façon exclusive sur tout ce qui se rapporte aux ouvrages et entreprises de nature locale, le transport par taxi est de juridiction provinciale[1].

Bien que les encadrements juridiques du transport par taxi au Canada soient typiques à chaque province, il en ressort des caractéristiques générales communes, ou l'ayant déjà été, à toutes les provinces. Étant donné la nature locale du transport par taxi tous les gouvernements provinciaux, sauf le Québec depuis 1973 et le Manitoba dans le cas de Winnipeg, ont jugé bon de transférer ce domaine de juridiction, presqu'en totalité dans la plupart des cas, aux gouvernements locaux. C'est ainsi qu'à l'intérieur des lois générales ou chartes particulières créant les gouvernements des villes, municipalités, communautés urbaines ou comtés et définissant les rôles de ces gouvernements locaux, nous retrouvons une section particulière portant sur la réglementation du transport par taxi comme tel ou sur la réglementation des commerces locaux et dans lesquels sont incluses les opérations de taxi. Il arrive aussi qu'à l'intérieur des lois provinciales sur le transport ou le trafic routier ou sur le véhicule à moteur, on réaffirme plus en détail ou on élargisse les responsabilités des gouvernements locaux en matière de réglementation du transport par taxi[2].

A Terre-Neuve, les "towns" et les "rural districts" ont le pouvoir de réglementer le transport par taxi dans les limites de leur territoire en vertu de l'article 99, section 1, sous-section w, de leur loi constitutive, le "Local Government Act" (S.N.F. 1972, No. 32) :

99(1) Subject to the approval of the Minister, the Council may make regulations

(w) controlling and regulating the use of vehicles, except vehicles travelling on rails, plying for hire within the limits of the municipality, with power to

(i) restrict the classes of persons who shall be permitted to ply for hire with particular kinds of vehicles for the conveyance of passengers and for the transport of goods respectively within the limits of the municipality,

(ii) fix the number of vehicles permitted to ply for hire within those limits,

(iii) enquire into and decide upon the fitness of individuals belonging to the permitted classes to receive a licence and to carry on the business of plying for hire within the limits of the municipality and into the fitness of each vehicle used or to be used in that business,

(iv) require any person permitted to carry on that business to take out an annual or temporary licence therefor,

(v) fix the fee to be paid for the licence and the terms and conditions upon which it shall be held,

(vi) prohibit any person other than a licensee from driving or causing to be driven any vehicle for hire within the limits of the municipality,

(vii) fix and establish a scale of fares, rates and charges to be paid to licensees and provide a summary method of recovery thereof, and

(viii) fix and prescribe the duties and regulate the conduct of licensees in relation to the public and the rights and duties of the public in relation to licensees in all matters pertaining to the business of plying for hire.

En vertu de leurs lois constitutives particulières, le gouvernement de Terre-Neuve transfère ces mêmes pouvoirs de réglementation du transport par taxi aux villes de St-Jean ("City of St. John's Act", article 182) et de Corner Brook ("City of Corner Brook Act", article 146).

L'article 99, section 1, sous-section w illustre bien la façon détaillée avec laquelle certaines lois provinciales définissent les pouvoirs des gouvernements locaux en matière de réglementation du transport par taxi. Outre Terre-Neuve il y a aussi l'Alberta et la Nouvelle-Écosse qui procèdent ainsi. En Nouvelle-Écosse, c'est le "Motor Vehicle Act" (R.S.N.S. 1967, c. 191), article 273[3], qui définit les pouvoirs de

réglementation des gouvernements locaux dans ce domaine[4], alors qu'en Alberta c'est le "Municipal Government Act" (R.S.A. 1970, c. 246), article 224[5]. Outre sa longueur, ce dernier article se distingue des articles correspondants pour Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse par le pouvoir qu'il accorde aux gouvernements locaux de l'Alberta de déléguer leur pouvoir de réglementer le transport par taxi :

> 224 (4) A council, by by-law or resolution, may delegate the power to
>
> (a) one or more officials, or
>
> (b) a taxi commission established pursuant to sub-section (5),
>
> to make any decision under this section but a person affected thereby may appeal any such decision to the council.
>
> (5) A council, by by-law, may establish a commission to be known as the taxi commission
>
> (a) which shall be composed of such number of resident electors as the council selects including, if it seems desirable, such members of council or officials of the municipality as are considered appropriate, and
>
> (b) which may exercise any power or make any decisions which the council may make pursuant to this section as the by-law provides.

La "Municipal Ordinance"[6] du Yukon (Yukon Territory, Consolidated Ordinances 1976, c. M-12, article 116) et des Territoires du Nord-Ouest (Northwest Territories, Revised Ordinances 1974, c. M-15, article 179) ressemblent beaucoup aux législations des provinces de Terre-Neuve, de Nouvelle-Écosse et d'Alberta, en ce sens qu'elles définissent avec autant de détails les pouvoirs locaux de réglementation du transport par taxi[7]. Elles apportent néanmoins un élément nouveau : elles réfèrent explicitement dans leur définition du pouvoir local de limitation du nombre de taxis à la notion de nécessité et d'intérêt public[8] - une notion on ne peut plus lourde de précédents.

Dans les provinces de l'Ile-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique,

le pouvoir de réglementer le transport par taxi est aussi transféré aux gouvernements locaux en vertu de lois générales ou particulières (par exemple la charte d'une ville) les créant, mais cette fois on y fait généralement moins état des multiples implications de ce pouvoir. C'est ainsi que l'article 83, section v.3 du "Town Act" de l'Ile-du-Prince-Édouard (R.S.P.E.I. 1974, Cap. T-4) se lira comme suit :

> 83 The council may make by-laws for the good rule, peace, welfare and government of the town, and may impose by those by-laws, fines ...; and subject to the same limitations with respect to penalties, may make, ordain, enact, revise, amend, administer and enforce the by-laws, which ... are declared to be for the purposes following:
>
> (v. 3) regulating and licensing cabs, motor vehicles and carriages in the town carrying passengers for hire, and regulating the speed and traffic of all such cabs, motor vehicles, carriages and other vehicles on the public streets of the town.

Au Nouveau-Brunswick, c'est l'article 11, section 1, sous-section e de la Loi sur les municipalités (L.R.N.B. 1973, c. M-22) qui assure ce transfert de pouvoirs. En Ontario c'est principalement[9] en vertu de l'article 377, section 1 du "Municipal Act" (R.S.O. 1970, c. 284) que ces pouvoirs sont transférés aux gouvernements locaux[10]. Il convient ici de noter que ce "Municipal Act" de l'Ontario fait exceptionnellement mention de deux autres points en relation avec le transport par taxi et pour lesquels un pouvoir de réglementation est transféré aux gouvernements locaux : les centres de régulation[11] des appels ("taxi-cab brokers") (R.S.O. 1970, c. 284, article 377(6)) et les heures de travail des gens employés dans ce mode de transport (R.S.O. 1970, c. 284, article 386(2)). En Saskatchewan, l'équivalent de l'article 377(1) du "Municipal Act" de l'Ontario est l'article 165(29) du "Urban Municipality Act" (R.S.S. 1978, c. U-10) qui transfère sensiblement les mêmes pouvoirs aux gouvernements locaux en matière de transport par taxi. En Colombie-Britannique, le "Municipal Act" (R.S.B.C. 1960, c. 255), article 442 (1:h, i) transfert aux gouvernements locaux le pouvoir de contrôler le transport par taxi en accordant à ces derniers le pouvoir d'exiger une licence locale (émise suivant leurs règlements) des propriétaires et chauffeurs de taxi[12].

Des cinq provinces qui viennent d'être considérées (I.P.É., Nouveau-Brunswick, Ontario, Saskatchewan et Colombie-Britannique), il n'y a que l'Ontario, dans son "Municipal Act" (R.S.O. 1970, c. 284, article 377(1)), qui fait explicitement mention du pouvoir des gouvernements locaux de limiter le nombre de taxis, par contre, de ces cinq provinces il n'y a que l'Ile-du-Prince-Édouard et la Colombie-Britannique qui ne font pas référence au pouvoir de tarification des gouvernements locaux. La situation était différente dans le cas des trois premières provinces que nous avons considérées (Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse et Alberta) alors que toutes les trois faisaient mention explicitement du pouvoir des gouvernements locaux de tarifer les services de taxi et de limiter soit le nombre de taxis, soit le nombre d'opérateurs de taxi.

Dans le cas du Manitoba, les gouvernements locaux ont le pouvoir de réglementer le transport par taxi sur leurs territoires en vertu du "Highway Traffic Act" (R.S.M. 1970, c. H60, article 22) et du "Municipal Act" (S.M. 1970, c. 100, article 713) qui reprend[13] ce qui est contenu dans le "Highway Traffic Act". Toutefois, il y a une exception au transfert de ces pouvoirs à des gouvernements locaux, et elle n'est pas négligeable : le transport par taxi sur le territoire du Winnipeg métropolitain n'est pas de juridiction premièrement locale au sens où la réglementation de ce mode de transport est la responsabilité d'une commission, "The Taxicab Board", créée en vertu du "Taxicab Act" (R.S.M. 1970, c. 260) et composée de cinq membres dont trois nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, un autre étant le chef de police de la ville de Winnipeg et l'autre un membre du conseil de la ville de Winnipeg. La commission de taxi du Winnipeg métropolitain est un organisme provincial et opère comme tel; les décisions qu'elle rend, les permis qu'elle émet, les règlements qu'elle adopte ... doivent être publiés dans la gazette du Manitoba. Les pouvoirs de la commission tels que définis dans le "Taxicab Act" incluent entre autres la tarification, la limitation du nombre de taxis[14] ainsi que la réglementation des voitures louées ("drive-yourself motor vehicles").

Au Québec, à la différence des autres provinces, aucun gouvernement local n'a juridiction sur le transport par taxi. Depuis le premier

novembre 1973, la réglementation de ce mode de transport est une responsabilité provinciale en vertu de la Loi des transports (L.Q., 1972, ch. 55). Cette loi qui s'applique, dans le cadre de la compétence du Québec, à tous les véhicules, moyens ou systèmes de transport utilisés ou circulant dans les limites territoriales du Québec, établit la Commission des transports du Québec chargée d'appliquer les règlements dont le gouverneur en conseil ordonne l'adoption sur proposition du ministre des transports[15].

Avec sa réglementation provinciale sur le transport par taxi connue sous le nom de règlement 6, le Québec est la seule province ayant une seule réglementation englobant tout son territoire[16]. Dans les autres provinces le transport par taxi échappant à une réglementation locale sera encadré de diverses façons par les agences provinciales de réglementation ou pourra ne pas être encadré du tout; le taxi pourra échapper à une réglementation locale parce que les gouvernements locaux n'exercent pas leur pouvoir de réglementation[17] ou parce que les taxis circulent sur des routes provinciales en dehors des frontières de leur ville ou municipalité d'origine[18].

La division, entre les provinces encadrant le transport par taxi effectué dans ces circonstances et celles ne le faisant pas, résulte des définitions plus ou moins larges des transporteurs routiers ou des véhicules de service public inclus dans les lois provinciales sur le transport, ou dans les réglementations provinciales qui en découlent. Par exemple en Ontario les taxis ne sont pas reconnus comme véhicule public ("The Public Vehicle Act", R.S.O. 1970, c. 392, article 1(g)) et en Nouvelle-Écosse ils sont exclus de la catégorie des services publics ("Public Utilities Act", R.S.N.S. 1967, c. 258, article 1(e)) alors qu'au Manitoba les taxis opérant à l'extérieur des limites d'une ville ou d'un village sont reconnus comme véhicule de service public ("Highway Traffic Act", R.S.M. 1970, c. H60, article 2(42)) et à ce titre sujet à certaines réglementations provinciales appliquées par le "Motor Transport Board"[19].

En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Ontario, en Saskatchewan et en Alberta[20], aucune des grandes agences provinciales de réglementation des transports routiers ou des services publics n'assume de responsabilité concernant le transport par taxi; et s'il y a une réglementation ou un contrôle provincial de ce mode de transport, ce ne sera qu'au moment de l'immatriculation du véhicule-taxi alors que le propriétaire du taxi devra parfois se conformer à certaines exigences concernant ses assurances, en relation avec la nature publique des services qu'il offre.

Par contre les provinces suivantes[21], par l'intermédiaire d'une agence de réglementation, encadreront en tout ou en partie le transport par taxi échappant à une réglementation locale : Terre-Neuve ("Public Utilities Board"), l'Ile-du-Prince-Édouard ("Public Utilities Commission"), le Manitoba ("Motor Transport Board") et la Colombie-Britannique ("Motor Carrier Commission")[22].

Dans ces provinces l'organisme de réglementation suivra la même procédure pour l'émission ou le transfert de permis de taxi que pour les autres permis qu'il a la responsabilité d'émettre. Comme dans le cas des permis de transport routier de marchandises, par exemple, les demandes de permis de taxi ou de transfert de permis devront être rendues publiques et si après un certain laps de temps aucune opposition ne s'est manifestée, l'organisme prendra directement sur lui-même de donner son accord. Même si aucune opposition ne se manifeste l'organisme de réglementation pourra considérer l'effet de l'émission de nouveaux permis sur les opérateurs déjà en place comme c'est le cas avec le "Public Utilities Board" de Terre-Neuve"[23]. S'il y a opposition, l'organisme tiendra alors des audiences publiques pour débattre la question. Cette intervention d'un organisme provincial s'appliquera aussi aux tarifs chargés par les entrepreneurs de taxi pour qui il émet des permis[24], et sera partielle ou systématique.

A l'Ile-du-Prince-Édouard, la "Public Utilities Commission" ne réglementera que les services de taxi s'adressant aux touristes et ceux reliant l'aéroport à des endroits en dehors des limites de Charlottetown.

Par contre au Manitoba et en Colombie-Britannique[25], tous les opérateurs de taxi offrant des services de transport non soumis à une réglementation locale doivent s'adresser à la commission provinciale pour obtenir un permis et faire approuver leurs tarifs.

L'intervention provinciale de remplacement[26] (substitut en partie à la réglementation locale) dont nous venons de faire état ne sera pas l'objet principal de notre analyse. Bien que le rôle des services de taxi ailleurs que dans les villes grandes ou moyennes ne soit pas du tout négligeable, le taxi y étant pour une certaine clientèle aussi indispensable qu'en milieu urbain, certaines raisons nous commandent de concentrer notre attention surtout sur les réglementations mises en place par les gouvernements locaux, la réglementation provinciale en vigueur à Winnipeg et le règlement 6 québécois. Premièrement, sur la quantité totale de services de taxi produits au Canada et réglementés, ceux réglementés suivant une intervention provinciale de remplacement représentent une proportion relativement faible[27]. Deuxièmement, l'intervention provinciale de remplacement dans le domaine du taxi s'inscrit dans le même cadre juridique et suit la même procédure que la réglementation de l'industrie du camionnage, qui a déjà été étudiée à au moins quelques reprises[28]. Par contre les réglementations qui nous intéressent principalement suivent une procédure différente[29], et dans le cas de celles des gouvernements locaux, à une exception près[30], ce sont les représentants élus par la population qui, en même temps, constituent directement l'organisme de réglementation.

B. Contenu et application des réglementations

Etant donné le grand nombre de gouvernements - le plus souvent locaux, parfois provinciaux - ayant des pouvoirs de réglementer le transport par taxi, il est plus juste de parler des réglementations[31] du taxi au Canada que de la réglementation du taxi. Pour savoir de quelles façons le taxi est réglementé à travers le Canada, 47 réglementations[32] ont été analysées. Ces dernières comprennent celle d'au moins une ville - la plus importante - par province ou territoire, le règlement 6 québécois, la réglementation provinciale en vigueur à Winnipeg et les réglementations de toutes les villes canadiennes restantes[33] de

plus de 50,000 habitants, à quelques exceptions près. Nous avons choisi cette borne inférieure car compte tenu des ressources mises à notre disposition cela nous permettait d'être exhaustif pour une certaine catégorie de villes et d'autre part la réglementation du taxi dans les villes canadiennes de moins de 50,000 habitants a déjà fait l'objet d'un sondage dont les résultats ont été rendus publics[34].

La population des villes et régions desservies par les taxis assujettis aux réglementations que nous avons analysées représente 63.6 % de la population totale du Canada. Si on fait la distinction entre la population urbaine et la population rurale du Québec[35], la population de notre échantillon représente 76.7 % de la population urbaine du Canada et 23.1 % de la population rurale. En supposant qu'à cause de la proximité des lieux de travail et des places publiques bien limitées en nombre en milieu rural, il se consomme de deux à trois fois plus de services de taxi proportionnellement à la population[36] en milieu urbain qu'en milieu rural, les services de taxi soumis aux réglementations de notre échantillon représenteraient approximativement 70 % de la production totale canadienne[37]. Bien que cette proportion relativement forte demeure une caractéristique intéressante de notre échantillon, une caractéristique encore plus utile de ce dernier aux fins premières de notre étude est qu'il présente les principaux choix de réglementation, et en même temps presque tous les choix possibles[38] de réglementation, des différentes composantes du transport par taxi.

Les différents aspects de l'opération des véhicules-taxis et/ou composantes du transport par taxi peuvent être regroupés en six classes[39] : le véhicule-taxi, la conduite de véhicules-taxis, la propriété de véhicules-taxis, le nombre de taxis, la mise en marché des services de taxi et le prix des services de taxi.

1. Contenu des réglementations

a) Le véhicule-taxi

La première classe inclut les éléments suivants : le type de véhicule (capacité, hauteur, nombre de portes ...), le nombre d'années

d'usure, l'état mécanique et l'état de la carrosserie, les équipements (roue de secours, lumière intérieure, lumière de toit, radio, ...), les affichages permis ou obligatoires (plaque numérotée d'identification du véhicule-taxi, carte d'identification du propriétaire du véhicule et/ou du chauffeur, sigle extérieur incluant le mot "taxi" ou "cab", ...) et les affichages défendus (des affiches publicitaires d'un certain type ou d'une certaine dimension). Rien de particulièrement important ne caractérise ou ne distingue les différentes réglementations en ce qui a trait aux éléments de cette première classe. La grande majorité des réglementations précisera le nombre de sièges réglementaire d'un véhicule-taxi, le plus souvent cinq ou six, parfois huit; un certificat de bon état mécanique émis par un garagiste autorisé sera parfois exigé et/ou les autorités responsables auront le droit d'inspecter le véhicule-taxi et de ne pas émettre de permis ou le suspendre quand ils jugent que l'état général[40] du véhicule n'est pas satisfaisant. Les équipements généralement exigés seront une roue de secours, une lumière intérieure et une lumière de toit[41]; la radio pour communiquer avec un centre de régulation sera exigée dans quelques cas seulement (par exemple Whitehorse (art. 3)[42] et Calgary (art. 13). En ce qui concerne l'identité des chauffeurs, les réglementations exigent tous que ces derniers affichent leur carte d'identité à l'intérieur de la voiture. La grande majorité des autorités donneront une plaque numérotée au propriétaire de taxi lors de l'émission de son permis, et ce dernier devra la fixer à l'extérieur de sa voiture à l'arrière. L'affichage publicitaire, quand il en est fait mention, est soumis à quelques règles très strictes[43] et à l'approbation des autorités. Les couleurs du véhicule, qui sont bien souvent un moyen pour le propriétaire ou la compagnie de taxi de permettre aux clients de distinguer ses véhicules des autres, seront aussi soumises parfois à des règles[44].

b) La conduite de véhicules-taxis

Cette deuxième classe regroupe les éléments suivants : le statut du chauffeur de taxi, la relation chauffeur-client, les façons de conduire et la nature des services de taxi. Ces éléments sont réglementés par

l'imposition de conditions d'obtention, de renouvellement et de maintien d'un permis ou licence[45] de chauffeur de taxi et par la définition de responsabilités du chauffeur de taxi et de règles de comportement.

Pour ce qui est du permis de chauffeur de taxi toutes les réglementations[46] imposent des critères d'admission en relation avec un ou plusieurs des points suivants : aptitude à conduire, âge, connaissance de la langue parlée localement, connaissance de la ville, dossier judiciaire. Pour le premier point on exigera au minimum un permis de conduire en règle; pour la connaissance de la ville il sera fréquent dans les grandes villes (par exemple Calgary ou Edmonton) de soumettre le candidat à un examen écrit. En ce qui regarde le dossier judiciaire, le candidat ne devra pas avoir commis d'infractions majeures au code criminel du Canada au cours des dernières années ni à la loi sur les alcools[47]; dans bien des cas le candidat devra aussi obtenir une lettre d'approbation du chef de la police locale.

Il y a trois règles de comportement du chauffeur au volant de son taxi que nous retrouvons sous une forme ou l'autre dans pratiquement toutes les réglementations. La première règle[48] commande au chauffeur d'emprunter le chemin le moins long pour conduire le client à destination à moins que ce dernier lui demande de suivre une route différente. La deuxième règle[49] commande au chauffeur de servir le premier client qui se présente; on veut sans doute par là éviter une discrimination à l'endroit du client pour des raisons de sexe, de couleur[50], ou tout simplement parce que celui-ci n'offre pas une course intéressante. La troisième règle s'applique au transport de plusieurs clients à la fois et est intimement reliée à la question de tarification; elle est souvent énoncée comme suit ou à peu près :

> No driver of a taxicab shall convey any person or persons other than the person or persons first engaging the taxicab. The carrying of passengers for separate fares is prohibited[51].

L'article 10(3) de la réglementation de St-Jean (N.-B.) présente une forme un peu plus permissive de cette règle :

> An operator of a taxicab shall convey only the person or persons engaging his vehicle, and shall not pick up other passengers while so engaged unless consent by the person or persons who engaged his services is requested by the operator and given[52].

Sous une forme ou l'autre, la troisième règle illustre bien l'utilisation avant tout individuelle qui est faite des taxis; essentiellement et en vertu des réglementations le taxi est un moyen de transport public non collectif.

Outre les trois règles qui viennent d'être mentionnées ainsi que des limites au nombre d'heures de conduite[53] et des règles élémentaires de politesse et de savoir-vivre ou d'habillement dont presque toutes les réglementations font état à des degrés divers[54], il y a un ensemble d'autres règles moins générales (par exemple celle en vertu de laquelle le chauffeur d'un taxi est tenu de prêter son assistance moyennant la rémunération normale aux services locaux de police et d'incendie) ou même spécifiques à une ou quelques réglementations et dont en voici quatre exemples :

> "Every female in charge of any taxi cab
>
> (c) shall not accept as a passenger any person under the influence of liquor" (Burnaby, art. 52(e)),
>
> ". . . A driver or an owner who drives a taxi-cab shall not obstruct traffic while writing up his trip record, but each trip shall be completely recorded prior to the commencement of the next following trip" (Burlington, AA, art. 14),
>
> ". . . le chauffeur doit assurer le confort et la sécurité des passagers, notamment en conduisant son véhicule-taxi à une vitesse appropriée aux circonstances de lieu et de temps et en lui faisant exécuter des virages souples et sans heurt" (Québec, art. 6.23),
>
> ". . . il [le chauffeur] peut refuser tout paiement au moyen d'un billet de banque excédant vingt dollars ..." (Québec, art. 6.25, (1)).

c) <u>La propriété de véhicules-taxis</u>

La troisième classe inclut les éléments suivants : le statut du propriétaire de taxi, l'assurance du véhicule-taxi, l'échange et la vente

du véhicule-taxi, l'emploi de chauffeurs, les heures d'opération et les courses effectuées par le véhicule-taxi. La réglementation des éléments de cette troisième classe consiste généralement en l'imposition de conditions d'obtention, de renouvellement et de maintien d'un permis ou licence de propriétaire de taxi ainsi qu'en la définition de ses responsabilités. Toutes les réglementations imposent certaines conditions[55] (d'âge, de lieu de résidence au cours des derniers mois, de détention d'un permis de conduire, de connaissance de l'anglais ou du français écrit et parlé, de connaissance de la ville, et/ou de non infraction au code criminel ou à la loi sur les alcools ("Liquor Control Act")) pour obtenir une licence de propriétaire de taxi[56] et exigent une preuve de responsabilité financière (une police d'assurance) pour des montants variant de $50,000 à $300,000. Généralement on précisera dans les réglementations que le propriétaire ne pourra échanger le véhicule pour lequel il détient une licence sans l'approbation des autorités responsables et que s'il n'opère pas lui-même le véhicule il devra s'assurer que le chauffeur à qui il le loue ou travaillant à son emploi ait une licence de chauffeur de taxi. Quelques réglementations imposent des conditions sur la nature du contrat entre propriétaire de taxi et chauffeur de taxi quand celui-là n'opère pas son ou ses taxis complètement lui-même. Certaines de ces réglementations (surtout dans l'Ouest) feront référence au salaire versé au chauffeur, à Winnipeg par exemple ce salaire hebdomadaire ne pourra être inférieur à $55, en vertu de l'article 28. Le salariat n'est pas la seule forme de contrat; il y a aussi le travail à commission et la location qui est la forme de contrat presque exclusivement utilisée dans les grandes villes. Cette forme de contrat-ci est réglementée à Ottawa; à l'article 23 de sa réglementation la ville impose une limite supérieure au montant que le propriétaire d'un taxi peut charger pour la location de son véhicule à un chauffeur. Au Québec c'est le contrat à commission qui est réglementé en vertu de l'article 6.48 du règlement 6; le tarif de rémunération d'un chauffeur à commission doit être "d'au moins 35 % et d'au plus 50 % des recettes brutes".

L'ensemble des réglementations, sauf quelques-unes[57], exigeront du propriétaire qu'il prenne en note toutes les courses (origine, destination, montant) effectuées et garde ces rapports accessibles aux

autorités pour des périodes variant de trois mois à trois ans[58]. Une autre règle assez fréquente est l'obligation pour un propriétaire de garder son taxi en opération de façon continue; par exemple à Yellowknife les autorités pourront suspendre la licence si le taxi n'est pas opéré pendant 20 jours à l'intérieur d'un mois[59]. Ceci nous amène à parler des heures d'opération.

Habituellement le propriétaire de taxi n'est pas tenu d'opérer ou de faire opérer son véhicule un nombre spécifique d'heures; quelques villes échappent à cette règle et les propriétaires de taxi y seront tenus de maintenir leur taxi en opération soit 24 heures sur 24 (Guelph (art. 32), Burlington (art. 27)), soit un certain nombre d'heures et de jours dans la semaine (Burnaby (art. 50), Vancouver (art. 51)[60], Sudbury (art. 26(c)))[61]. Une autre règle en relation avec cette quantité minimum de service à fournir est l'obligation, pour le propriétaire de taxi, de déclarer une place d'affaires. Dans la grande majorité des cas on accepte dans les réglementations que cette place d'affaires soit le domicile du propriétaire; ce qui est plus intéressant et moins répandu ce sont les réglementations qui imposent au propriétaire de taxi une affiliation à un centre de régulation[62].

Pour neuf villes canadiennes, nous avons trouvé des réglementations imposant directement une affiliation des propriétaires de taxi à un centre de régulation. A Edmonton la réglementation[63] n'impose pas cette affiliation explicitement mais elle est nécessaire puisque ce ne sont pas premièrement les propriétaires de taxi qui doivent demander une licence mais les personnes ou les entreprises offrant des services de taxi; celles considérées comme telles en pratique sont les propriétaires de centres de régulation puisque ce sont ces centres qui reçoivent les demandes du consommateur ou peuvent lui offrir une marque de commerce. Avec cette licence la ville fournit des plaques pour chacun des véhicules mentionnés dans la formule de demande de licence et approuvés, et tout véhicule-taxi opérant dans la ville doit être muni de l'une de ces plaques. Dans les huit autres villes[64], l'affiliation des propriétaires à un centre de régulation est imposée explicitement en vertu d'un

article de la réglementation. Par exemple l'article 9(12) de Calgary s'énonce comme suit :

> No person shall operate, or permit the operation of a taxi which is not operated as a part of a taxi fleet which is dispatched by a licensed taxi broker[65].

Les réglementations imposent qu'un propriétaire de taxis détiennent une licence de propriétaire pour chacun des taxis qu'il possède. Nous n'avons rencontré que deux réglementations imposant explicitement[66] une limite au nombre de licences qu'un propriétaire peut détenir, il s'agit du règlement 6 québécois (art. 6.72) et de la réglementation de Gloucester (art. 4). L'article de la réglementation québécoise s'énonce en partie comme suit :

> ... nul ne peut obtenir ni détenir directement ou indirectement plus de 20 permis de propriétaires[67].

alors que l'article de la réglementation de Gloucester s'énonce comme suit :

> No person or corporation shall be granted more than ten (10) owner's licenses as required to be issued by the terms of this by-law and any additional owner's license after the tenth (10th) license, issued in error or as a result of misrepresentation, shall be deemed to be null and void from the time of issue[68].

La vente d'un véhicule-taxi est un dernier aspect de notre troisième classe pris en considération par les réglementations. Quoique la licence de propriétaire en soi soit rarement transférable, le droit d'opérer un taxi que cette licence représente suivra généralement le véhicule-taxi et les réglementations prévoieront l'émission d'une licence au nouveau propriétaire du véhicule-taxi si ce dernier répond aux conditions générales d'éligibilité au statut de propriétaire de taxi[69]. Ceci dit, quelques réglementations imposeront en outre des conditions spécifiques au transfert de licence ou de propriété d'un véhicule-taxi. Le règlement 6 québécois dans son article 6.60 qui s'énonce en partie comme suit :

> 2) Aucun permis de propriétaire ne peut faire l'objet d'un droit de revendication ou d'un contrat en vertu duquel le cédant demeure propriétaire de ce permis jusqu'au parfait paiement du prix de cession de permis,

et la réglementation de Oakville dans son article 4 qui s'énonce en partie comme suit :

> (36) No person shall be considered for an owner's licence on the purchase of a taxicab from the holder of an existing licence if he has within three years immediately preceding the date of his application sold a taxicab licensed under this part[70],

en sont des exemples.

Les frais chargés par les autorités pour accorder une licence de taxi varient beaucoup d'une réglementation à l'autre. Pour trente-quatre des réglementations que nous avons étudiées ces frais étaient inférieurs ou égaux à $100. Pour les réglementations restantes ces frais variaient entre $100 et $2,500. Les réglementations chargeant des frais aussi feront habituellement une distinction entre la première émission et le renouvellement. Les villes d'Ottawa, Oakville et Toronto méritent qu'on leur porte une attention particulière.

A Toronto[71] le renouvellement d'une licence de propriétaire de taxi coûte $220; par contre, la première fois qu'on émettra une telle licence à un chauffeur de taxi on lui chargera $1,500 tandis qu'à quelqu'un qui possède déjà un ou quelques taxis on lui chargera $2,500; les autorités torontoises chargent aussi des frais à l'acheteur d'un taxi si l'achat est approuvé, et ces frais ne sont pas négligeables : $2,000. A Ottawa[72], les frais chargés pour une licence à l'émission sont de $300 et au renouvellement ils sont de $100; tandis que les frais chargés à l'acheteur au moment de la vente d'un taxi et de la licence[73] sont de $700. A Oakville[74], les frais chargés pour une licence à l'émission sont $500 si la personne n'en détient pas déjà une et de $2,500 si la personne en détient déjà une; pour renouveler une licence il en coûte $25, tandis que les frais chargés à l'acheteur au moment de la vente d'un taxi sont de $500. Les autres villes qui se distinguent par les frais élevés chargés lors de l'émission et parfois le renouvellement d'une licence

ainsi que lors de la vente d'un taxi sont Sault-Ste-Marie ($200), la municipalité régionale de Niagara ($500 lors de l'émission originale et lors de la vente d'un taxi), London ($200 lors de l'émission originale), Mississauga ($500 lors de l'émission originale, $160 lors du renouvellement et $250 lors de la vente), Sudbury ($200 lors de l'émission originale de la première licence, $500 lors de l'émission originale de chaque licence additionnelle à une même personne, $100 pour le renouvellement de chaque licence et $100 lors de la vente), Burlington ($500 lors de l'émission originale d'une licence) et Markham ($230 lors de l'émission et lors du renouvellement sauf dans le cas des taxis ayant un permis de Transport Canada pour opérer à l'aéroport international de Toronto : à ces derniers on charge $1,000).

Quelques-uns des règlements que nous venons de décrire concernant certains aspects de notre troisième classe ("la propriété de véhicules-taxis") peuvent paraître à tout le moins curieux tant qu'on n'a pas abordé d'autres parties de la réglementation. Par exemple comment des autorités peuvent se permettre de charger si cher pour une licence par rapport à d'autres[75] ? Pourquoi des réglementations accordent-elles tant d'attention à la vente d'un taxi alors que d'autres n'en font même pas mention ? Ces questions nous conduisent naturellement à la présentation des règlements portant sur le nombre de taxis et les aspects qui y sont reliés. Cette quatrième classe est intimement liée à la troisième, en fait elle poursuit la discussion de règlements plus ou moins reliés à la propriété de véhicules-taxis; ceci dit, l'importance du sujet nous commandait d'en faire une classe à part.

d) Le nombre de taxis

Toutes les autorités ne contrôlent pas le nombre de taxis opérant à l'intérieur des limites de leurs juridictions, mais ça demeure le cas d'une majorité parmi celles dont nous avons étudié la réglementation. Ce contrôle s'exerce de deux façons, soit en limitant directement le nombre absolu de taxis, soit en fixant la proportion de taxis par population. Une fois que les autorités ont mis en place un tel contrôle, la question se pose à savoir quels sont ceux qui pourront détenir les

licences de taxi en nombre limité parmi tous ceux en désirant et rassemblant les qualifications pour être propriétaire de taxi; c'est pourquoi un tel contrôle s'accompagne souvent d'autres règles portant sur l'allocation des licences.

Pour dix-huit des quarante-sept réglementations que nous avons analysées, il a été possible d'identifier un article ou section mentionnant une limite du nombre de taxis[76]. Ceci dit, il n'y a pas que dans ces villes sujettes à ces réglementations que nous rencontrons un tel contrôle du nombre de taxis. Dans les villes de Whitehorse, Victoria, Kamloops et Coquitlam, le nombre de taxis y est restreint aussi en pratique - bien qu'aucune limite ne soit spécifiée nulle part - par le biais de l'agence provinciale "Motor Carrier Commission"[77] en Colombie-Britannique et du "Transport Public Utilities Board" au Yukon. A Winnipeg le nombre de taxis est limité à 400 en vertu d'une décision de la commission de taxi[78]. A Saskatoon il y a actuellement 135 taxis[79], et l'émission de tout nouveau permis doit être approuvée par le conseil de la ville; or aucun nouveau permis n'a été émis depuis plus de cinq ans. A Toronto, l'article 61 de la réglementation ("schedule 8") limite le nombre de taxis en vertu d'un règlement particulier de la "Metropolitan Licensing Commission":

> "61 There shall not be issued by the Commission a greater number of taxicab owners' licences than the number set by by-law of the Commission."

Le règlement particulier spécifie une proportion de taxis par population qu'établit la commission avec l'approbation du conseil de ville. Suivant la proportion en vigueur alors, le nombre de taxis au moment de l'enquête était de 2,491. En vertu de décisions de leur conseil de ville, la ville de Hamilton et la municipalité régionale de Waterloo limitent respectivement, le nombre de taxis à 220 et à un taxi par 1,300 de population (au moment de l'enquête, cette proportion représentait 214 taxis sur le territoire de la municipalité régionale). Enfin à Peterborough le nombre de taxis est limité à 60 en vertu d'une décision de la commission de police.

Des quarante-sept réglementations analysées, il en reste donc dix-neuf pour lesquelles les autorités ne contrôlent pas le nombre de taxis, ce sont : Calgary, Edmonton, Brandon, Brantford, Guelph, Kingston, Sarnia, Sault-Ste-Marie, Windsor, Burlington, North Bay, Fredericton, Moncton, St-Jean (N.-B.), Charlottetown, Halifax, Dartmouth, St-Jean (T.-N.) et Corner Brook[80]. Dans une proportion de 60 % (28 sur 47), les réglementations canadiennes de notre échantillon limitent donc le nombre de taxis. Si on voulait traduire ce pourcentage de réglementations en pourcentage de villes, il faudrait tenir compte du fait qu'une de ces réglementations - le règlement 6 québécois - ne peut être associé à une ville mais à l'ensemble des villes de la province de Québec; et puisque le règlement 6 impose des limites pour chaque ville au Québec, la proportion de 60 % augmentera d'autant plus que nous incluerons un grand nombre de villes québécoises dans notre échantillon de villes en remplacement du règlement 6 de notre échantillon de réglementations; si on en ajoute 1781 la proportion sera de 70 %. Ce qui est encore plus important de noter c'est que les limites imposées par 60 % de nos réglementations ou dans 70 % de nos villes semblent effectives dans tous les cas[82] à l'exception de Peterborough où la limite de 60 taxis n'a jamais été atteinte.

Lors de notre discussion sur "la propriété de véhicules-taxis" nous avons mentionné entre autres que des règlements sur la vente de taxis étaient motivés, pour certains, par des limites du nombre de taxis[83]. Il reste deux autres ensembles de règlements reliés à la propriété de véhicules-taxis, mais ceux-là sont totalement motivés par les limites du nombre de taxis. Le premier ensemble prévoit l'émission de permis de taxi temporaires, saisonniers ou pour certaines occasions; trois villes, Saskatoon, Regina et Thompson[84], ont des règlements à cet effet. C'est aussi une pratique à Winnipeg où la commission de taxi émet à chaque hiver des permis temporaires. Ça peut être aussi le cas d'autres villes limitant le nombre de taxis bien qu'il n'en soit pas fait mention dans leurs réglementations. Le nombre de ces permis temporaires émis est très variable, par exemple à l'hiver 1978-79 dix permis temporaires ont été émis à Saskatoon en plus des 135 permis ordinaires toujours en vigueur; à Winnipeg deux fois plus de permis étaient proportionnellement émis pour la même saison, soit 60 permis temporaires en plus des 400 permis ordinaires.

Le deuxième ensemble de règlements régissant l'allocation des permis ordinaires[85] de taxi dans les villes limitant leur nombre porte sur l'établissement de listes d'attente pour les gens habilités à recevoir une licence de taxi et régit l'utilisation de telles listes lors de l'émission de nouveaux permis. Dans neuf réglementations ontariennes nous avons trouvé des règlements à cet effet[86]. Quatre de ces réglementations présentent des traits particuliers. A Oakville, on exige $150 (art. 3) à un candidat pour l'inscription de son nom sur la liste d'attente. A Oshawa, en plus de devoir être premier sur la liste d'attente, un candidat, pour recevoir un permis de taxi nouvellement émis, doit avoir travaillé à plein temps dans l'industrie du taxi pendant au moins deux années consécutives. A Toronto il y a deux listes pour les candidats désirant obtenir un permis de taxi, une pour les candidats déjà chauffeurs de taxi et une pour les candidats déjà propriétaires de taxi; tout en respectant la priorité dans chacune des listes, l'émission de nouveaux permis doit se faire comme suit :

> Of the licenses to be issued:
>
> (a) 90 % shall be issued to persons on the Drivers' List;
>
> (b) 10 % shall be issued to persons on the Owners' List (art. 65).

On retrouvera un peu le même système à London, sauf que les chauffeurs et les propriétaires ont chacun une part égale (art. 11(4)). On peut supposer que les listes d'attente sont une pratique courante dans d'autres endroits limitant le nombre de taxis même s'il n'est pas fait mention explicitement de ces listes d'attente dans la réglementation; par exemple il semble que ce soit une pratique à la Commission des transports du Québec. Par contre à Winnipeg où le nombre de taxis est demeuré le même depuis plus de vingt ans, on ne verrait pas l'utilité d'une telle pratique puisque ces listes d'attente ne concernent que l'émission de nouveaux permis, et non le transfert ou le renouvellement.

e) <u>La mise en marché des services de taxi</u>

Cette cinquième classe regroupe les moyens dont dispose l'opérateur de taxi pour rejoindre une clientèle. Le centre de régulation est

le plus important de ces moyens, ensuite il y a les postes de stationnement disséminés un peu partout sur le territoire d'opération et étant situés le plus souvent près d'un endroit d'affluence tel qu'un centre d'achats ou une sortie de métro; l'opérateur de taxi en quête d'un client peut aussi se promener sans arrêt jusqu'à temps d'être vu et hélé par un client : c'est ce qu'on appelle le maraudage.

Toutes les villes ne réglementent pas les centres de régulation mais une grande majorité de celles à l'extérieur du Québec exigent du propriétaire une licence pour opérer, dont le coût annuel peut varier de $5 à $500[87], ou l'approbation du conseil de ville[88]. De plus, les centres de régulation seront généralement tenus de garder un rapport accessible aux autorités sur les opérateurs de taxi reliés aux centres. C'est à Edmonton que les centres de régulation sont le plus encadrés par la réglementation et on comprend pourquoi puisque c'est à eux que sont émis les permis de taxi; par exemple on exigera qu'au moins trois voitures soient affiliées au centre de régulation pour que ce dernier puisse offrir un service adéquat 24 heures par jour. Calgary présente un peu les mêmes caractéristiques bien que les permis de taxi n'y soient pas émis aux centres de régulation mais aux propriétaires des véhicules-taxis qui doivent néanmoins être affiliés à un centre. Quelques autres réglementations présentent des traits particuliers.

A London et à Ottawa on exige (respectivement art. 5(3(b)) et art. 3(b)) que le candidat ait résidé en Ontario pendant les trois années précédant sa demande de licence de centre de régulation ("taxi broker licence"). A Burnaby un centre de régulation ne peut rejeter sans raison valable la demande d'affiliation d'un propriétaire de taxi[89]. A Ottawa la réglementation (art. 33) limite le nombre de permis de centre de régulation à 7[90]. Au Québec l'article 6.78 du règlement 6 impose aux associations de service ou centres de régulation des villes de Québec et Montréal et leurs environs de se regrouper en deux conférences du taxi, le but de telles conférences étant d'administrer les services de taxi aux aéroports; c'est d'ailleurs là la seule forme de réglementation québécoise à l'endroit des centres de régulation.

Le maraudage est défendu par plusieurs réglementations[91] (en Colombie-Britannique ainsi qu'en Ontario); on défend aussi parfois la sollicitation de clients et l'emploi par un opérateur de taxi d'un "runner"[92].

Les autorités prévoieront généralement l'établissement de postes de stationnement (ou têtes de station) le long de la voie publique où les taxis dans l'attente de clientèle peuvent aller se ranger et où le client peut obtenir un taxi. Certaines réglementations, comme par exemple le règlement 6 québécois (art. 6.31 à 6.36) ou la réglementation de Dartmouth (art. 25(2)) régissent le mode d'accès à ces postes, et chaque taxi qui arrive à un tel poste doit se placer au dernier rang, et seul le premier taxi de la file peut servir un client, ce qui signifie implicitement que ce dernier ne peut choisir entre des taxis de différentes compagnies à un poste de stationnement.

f) Le prix des services de taxi

Toutes les réglementations étudiées à l'exception d'une, celle de Fredericton, contrôlent le prix des services de taxi. Il y a principalement deux types de réglementation du prix des services de taxi : premièrement, la tarification au taximètre qui est de loin la plus répandue (43 des 46 réglementations contrôlant le prix sur un total de 47 réglementations, c'est-à-dire 92 % du total)[93], deuxièmement, la tarification par zone pratiquée dans trois villes (6 % du total) : Kingston, St-Jean (N.-B.) et Charlottetown[94].

La réglementation au moyen du taximètre imposera un taximètre inspecté régulièrement et scellé, dans chaque taxi, et fixera un montant de départ permettant de parcourir une première distance standard, un montant pour chaque distance standard additionnelle parcourue et un montant pour chaque période standard d'attente. Par exemple, à Moncton, on demande $1.00 pour le premier 1/6 de mille, 0.10 pour chaque 1/6 de mille supplémentaire, 0.05 par 45 secondes d'attente et 0.25 par passager à partir du deuxième[95]. Bien entendu chaque réglementation offrira quelques variantes quant aux montants, à la façon de calculer le temps

d'attente[96], sur la question du nombre de passagers (il n'y a qu'une douzaine de réglementations qui en tiennent compte comme c'est le cas à Moncton - certaines à partir du 3e ou du 5e ou 6e passager - quant aux autres il n'en est pas fait mention). Quelques réglementations (par exemple Richmond, Edmonton, Mississauga) permettent à l'opérateur de taxi d'exiger un montant (environ $1.00) au client lorsque ce dernier annule sa demande une fois que l'opérateur s'est rendu à l'endroit demandé.

Un accord parfait entre le montant indiqué par le taximètre et celui établi par la réglementation dans des conditions idéales étant impossible, la plupart des réglementations prévoieront une marge d'erreur (généralement autour de 3 %). Ceci dit toute concurrence par le prix entre les opérateurs de taxi est implicitement[97] ou explicitement excluse dans les réglementations. Par exemple à Vancouver on a l'article 23 qui s'énonce en partie comme suit :

> . . . and no driver or owner thereof shall charge, demand, collect or receive higher, lower, or different rates or fares than those contained in said tariff, nor shall any owner or driver refund or remit in any manner or by device any portion of the rates or fares so specified . . .

Néanmoins, quelques réglementations permettent aux opérateurs de taxi d'offrir des réductions à certains groupes de citoyens comme par exemple les retraités ou les handicapés. Ainsi à Calgary l'opérateur de taxi peut offrir une réduction allant jusqu'à 20 % à cette clientèle (art. 79(7)). Par contre à Ottawa on imposera une telle réduction de tarifs (0.30 sur le montant total de la course) à l'opérateur lorsque le client est un citoyen retraité ("appendice A" du règlement municipal).

Dans la tarification par zone, le territoire de la ville est divisé en un certain nombre de zones et il existe des tarifs pour les déplacements d'une zone à l'autre et à l'intérieur de chaque zone. Par exemple à Kingston la ville est divisée en quatorze zones : on prélève un montant de départ minimum de $1.00 plus 0.50 pour chaque frontière de zone traversée; on exige aussi un supplément de 0.50 pour chaque passager à partir du troisième.

Outre ces deux types de tarification, bon nombre de réglementations prévoieront un tarif à l'heure ou à la distance parcourue, pouvant être utilisé dans certaines circonstances (service en dehors des limites de la ville, taximètre défectueux, ...) ou à la discrétion du client.

En plus du transport de passagers, le taxi peut aussi être utilisé pour le transport des colis. Une minorité seulement de réglementations font référence à ce type de services de taxi[98] et ce sera soit pour rappeler que la même tarification que celle du transport de passagers s'applique comme le font les articles 14(c) et 5(2) de Charlottetown et Halifax[99] respectivement, soit pour interdire le transport simultané de passagers et de colis ne leur appartenant pas, comme le fait l'article 6.17 du règlement québécois :

> . . . nul ne peut, pendant le service, transporter à la fois dans un véhicule-taxi : d) un bien qui ne fait pas partie des bagages du réquérant ou d'un passager.

Ce dernier article nous rappelle que le taxi est un moyen de transport public individuel. Lors de notre discussion des règlements sur la conduite de véhicules-taxis nous avons déjà mentionné l'utilisation non collective des véhicules-taxis que les réglementations imposent (dans une majorité de cas) ou favorisent[100] (pour le reste). Les règlements qu'on vient de décrire sur les prix des services de taxi sont en quelque sorte un complément à ces premiers règlements dans l'encadrement du transport par taxi par la réglementation et excluant l'usage public collectif des taxis. Dans les tarifications actuellement en vigueur, que ce soit celles par zones ou celles plus nombreuses ayant recours au taximètre, ce n'est pas le prix d'une place dans un taxi sur une certaine distance pendant une période de temps qui est réglementé mais le prix de tout l'espace disponible pour des passagers et des bagages d'un véhicule-taxi sur une certaine distance pendant une période de temps. Et si certaines réglementations prévoient un supplément pour des passagers additionnels au delà d'un certain nombre[101], ceci ne signifie en rien qu'une utilisation publique collective est envisagée car aucune réglementation ne prévoit une réduction de prix au client empruntant un taxi et

étant disposé à partager le reste de l'espace disponible avec d'autres clients au hasard de son parcours, par rapport au client qui emprunte un taxi mais désirant que tout l'espace disponible du taxi soit exclusivement à sa disposition.

2. Application des réglementations

Suivant les différents partages de responsabilités l'application de la réglementation dans une ville pourra être la responsabilité des forces de police locales, d'un bureau de licences ou comme c'est bien souvent le cas des deux à la fois : le bureau des licences se chargeant de l'émission des permis et les forces policières s'assurant que les taxis opèrent en accord avec les règlements.

Dans les villes d'Ontario où des Commissions de police sont encore responsables de la réglementation du taxi[102] ainsi que dans plusieurs villes des provinces Maritimes (par exemple : Halifax, Dartmouth, St-Jean (N.-B.), les forces de police locales assumeront entièrement la responsabilité de l'application de la réglementation. A l'opposé de cet arrangement administratif nous avons des villes où la réglementation du taxi est en dehors du champ des responsabilités des forces de police locales, que ce soit au niveau de l'émission des permis ou de la surveillance de l'observation des règlements spécifiques au transport par taxi. A Winnipeg et Calgary, les commissions de taxi respectives, en plus de se charger de l'émission des permis de chauffeurs et de propriétaires, ont chacune leurs inspecteurs sur la route.

Au Québec, la surveillance de l'observation de la réglementation est principalement la responsabilité des inspecteurs du ministère des Transports du Québec, alors que l'émission des permis de propriétaires de taxi est sous la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Cette dernière a d'ailleurs des fonctions plus que simplement administratives dans l'application du règlement 6 puisqu'elle se charge en partie de la tarification.

En plus des aménagements administratifs décrits ci-haut, il arrive que des gouvernements locaux se dotent d'un comité ou d'une commission[103] du taxi sans pouvoir de réglementer (à la différence de celles de Winnipeg et de Calgary), les buts premiers d'une telle commission étant de décharger le conseil de ville de la fonction d'interprétation de la réglementation et de recevoir les doléances des opérateurs de taxi et parfois des consommateurs. Une autre possibilité en matière d'aménagements administratifs est la création d'un organisme assumant les fonctions ci-haut ainsi que des tâches administratives; ceci est le cas avec la "Mississauga Taxicab Authority".

3. Obervations générales

Suite à cette description des réglementations, il se dégage une distinction essentielle dans le contenu de chacune d'entres elles. Il y a d'une part les articles généraux, c'est-à-dire ceux qui établissent les conditions générales d'admissibilité au statut de chauffeur ou de propriétaire de taxi, les normes de comportement des agents[104] de l'industrie et les moyens de contrôle des autorités sur ces derniers. D'autre part, il y a ce qu'on pourrait appeler les articles spécifiques ou articles d'encadrement du transport par taxi.

Les articles généraux régissent principalement des aspects du transport par taxi dans les trois premières classes de notre description. Les différences dans certains de ces articles d'une réglementation à l'autre n'impliquent pas de différences fondamentales en pratique dans la réglementation des aspects auxquels ils réfèrent. Par exemple les normes de comportement sont là pour refréner des abus[105] qui ne sont pas non plus tolérés dans les endroits n'ayant pas toutes ces normes - les agents de la paix y étant en fonction se référant à des lois ou règlements plus généraux pour y combattre les mêmes abus. Quant aux conditions générales d'admissibilité, elles s'appliquent à l'âge, la détention d'un permis de conduire, la connaissance de la langue d'usage et le dossier judiciaire[106] et les différences dans ces conditions d'une réglementation à l'autre ne sont pas notables. En résumé les articles généraux sont l'objet d'un consensus parmi les réglementations ou réfèrent à des aspects

dont la réglementation est vraisemblablement uniforme presque partout, les agents de la paix pouvant à cette fin se référer à des lois plus générales quand leur réglementation du taxi ne prévoit pas une situation particulière de façon explicite[107].

A la différence des articles généraux, les articles spécifiques déterminent ou - au moins - ont un impact direct sur les principales dimensions du transport par taxi : la quantité de services de taxi produits, la taille de l'industrie, la nature des services de taxi ou les rôles joués par les véhicules-taxis, le prix des services de taxi et l'organisation de l'industrie du taxi. A ce titre les articles spécifiques régissent principalement des aspects du transport par taxi dans les trois dernières classes de notre description, mais incluent aussi des conditions d'admissibilité au statut de chauffeur telles que la réussite de tests sur l'aptitude à conduire et la connaissance de la ville d'opération ainsi que les articles sur la dimension des véhicules-taxis et certains équipements.

C'est au niveau de leurs articles spécifiques que les contrôles exercés en vertu des réglementations se différencient vraiment, c'est-à-dire que l'encadrement du transport par taxi par la loi (i.e. ultimement par l'autorité des institutions politiques) varie de façon significative. C'est dans le choix du contenu de ces articles que les gouvernements locaux ou provinciaux déterminent les règles auxquelles sera soumise la production de services de taxi, et pour cette raison nous allons concentrer nos efforts surtout sur l'étude des articles spécifiques et de leurs effets.

Quelques dernières observations s'imposent avant de terminer cette partie descriptive de notre étude des réglementations. Lors de notre discussion des règlements contrôlant le nombre de taxis, nous avons fait référence à des règlements sur l'allocation des permis de taxi, le transfert de ces permis et l'émission de permis temporaires que l'on retrouve dans les réglementations contrôlant le nombre de taxis. Bien que la relation ne soit pas aussi directe, il semble possible d'établir une association entre ces règlements contrôlant le nombre de taxis et le

contenu d'un autre article de la réglementation, soit celui sur le prix des permis ou des licences de taxi. Sur les dix gouvernements locaux[108] se distinguant par le prélèvement de frais élevés lors de l'émission d'une licence de taxi, huit d'entre eux contrôlent le nombre de taxis; de plus les trois villes ayant certains frais extraordinairement élevés - Ottawa, Oakville et Toronto - limitent le nombre de taxis. Une autre association pouvant être établie avec le contrôle ou le non contrôle par une réglementation du nombre de taxis porte sur la question de l'affiliation des propriétaires de taxi à un centre de régulation. Des neuf villes imposant directement une affiliation des propriétaires de taxi à un centre de régulation, huit[109] font partie du groupe des dix-neuf villes ne contrôlant pas le nombre de taxis et une seule, Regina, fait partie du groupe des vingt-huit gouvernements locaux ou provinciaux contrôlant le nombre de taxis. Donc, environ la moitié des réglementations ne contrôlant pas le nombre de taxis imposent une affiliation des propriétaires de taxi à un centre de régulation, alors qu'à l'exception d'une, toutes les réglementations qui contrôlent le nombre de taxis n'imposent pas une telle affiliation.

Nous pourrions nous demander pourquoi le transport par taxi est ainsi réglementé?, ou pourquoi le transport par taxi est réglementé d'une certaine façon en certains endroits et l'est autrement ailleurs? De telles questions sur l'origine de la réglementation font référence à la nature politique de cette dernière. Les réglementations du taxi, comme toutes les autres règles ou lois, sont avant tout et dans ce sens très large un produit politique avec une origine politique et des objectifs politiques[110], et les politiciens qui les énoncent les défendent ou les modifient et les gens qui les réclament ou s'y opposent sont des êtres riches d'émotions et d'idées préconçues ayant des intérêts qui leur sont bien légitimes mais étant aussi motivés - nous osons supposer que c'est parfois le cas - par la poursuite d'un idéal de société meilleure. Bien que la science économique fournisse des outils pour expliquer cet aspect de la réglementation (par exemple la théorie des choix politiques), ce ne sera pas l'objet premier de notre analyse, et si nous faisons référence aux questions soulevées ci-haut, ce sera surtout par le biais de notes historiques.

C. Avènement de la réglementation et objectifs ou justifications officielles

1. Réglementation "ancienne"

Avant les taxis et autres automobiles de louage, il y avait les fiacres et les calèches qui offraient - quoique avec une technologie différente - le même type de transport. Toutes les villes[111] le moindrement importantes réglementaient le transport au moyen de ces véhicules à chevaux. Après son avènement, le taxi a été rapidement intégré aux classes de voitures de louage déjà réglementées et soumis aux mêmes réglementations[112]. La réglementation du taxi dans ses grandes lignes est donc d'origine beaucoup moins récente que le véhicule-taxi motorisé[113]. Quant aux règlements sur le nombre de taxis et dont on peut retracer l'origine depuis l'introduction de l'automobile dans les transports publics urbains, l'hypothèse suggérant que de telles règles puissent avoir été en vigueur pendant différentes périodes auparavant semble tout à fait plausible[114].

La réglementation du taxi dans sa partie héritée ou son prolongement des anciennes réglementations sur le transport urbain de personnes par véhicules à chevaux regroupe la plupart des aspects énumérés à la partie précédente dans les classes suivantes : la conduite de véhicules-taxis, la propriété de véhicules-taxis, le véhicule-taxi et le prix des services de taxi. Il semble que le maintien de l'ordre et un service adéquat au nom du bien-être de la population aient été plus ou moins explicitement les prétextes officiels à la pratique d'une telle réglementation par les gouvernements locaux. Outre ces prétextes officiels il semblerait que la terminologie économique ait aussi fourni une justification à un certain moment. Ainsi dans une cause entendue aux États-Unis au début du siècle, on reconnut un pouvoir de monopole au taxi et à son ancêtre le fiacre dans les termes suivants :

> The hackmen who ply for hire have always been regarded as in the employment of the public. Theirs is really one of the most striking cases of temporary monopoly. In the case of any hackman his rival may be around the corner prepared to make a

> fair price; and yet as the traveler cannot bide his time he will often submit to an extortionate of price rather than let a moment pass. For the time being the monopoly is effective, and therefore the necessity of regulating the business of hackmen upon the principles of public service law has long been apparent.[115]

Bien que la situation ait beaucoup évolué depuis le début du siècle[116] et que les systèmes de communication moderne[117] et le taximètre[118] aient contribué à abaisser les coûts d'information sur le marché des services de taxi, les réglementations dans leurs aspects justifiés par les prétextes officiels mentionnés ci-haut sont encore en vigueur aujourd'hui. En plus de ces prétextes officiels, nous avons rencontré dans le cas particulier de la tarification un autre objectif - dans un texte récent - qui réfère cette fois-ci à la rémunération du producteur : il s'agit du règlement 6 québécois dont l'article 45 se lit comme suit :

> Les taux et tarifs fixés par la Commission conformément aux dispositions du présent chapitre doivent permettre à tout propriétaire de véhicule-taxi de retirer de l'exploitation de son véhicule des recettes suffisantes et raisonnables (art. 6.45).

2. <u>Utilisation publique collective du taxi</u>

L'origine des règlements[119] interdisant à toutes fins pratiques le taxi public collectif remonte au début des années 20 alors que l'automobile était en plein essor. A partir de 1914, un nombre rapidement croissant d'automobiles, surnommées "jitneys", connurent un rôle inusité dans les transports publics. Ces "jitneys" étaient des taxis offrant un service de transport public collectif aussi bien qu'individuel et demandant dans la plupart des cas une rémunération per capita. Au printemps 1915 dans les jours où leur popularité était la plus grande - avant que des restrictions légales concernant leurs opérations commencent à être imposées - on estimait leur nombre à 62,000 aux États-Unis (Eckert et Hilton, 1972). Et il semble bien que toute proportion gardée les "jitneys" aient été aussi populaires au Canada[120]. Devant cette menace à leur monopole jusque-là naturellement sauf à cause de l'absence de technologies substituts, les membres de l'"American Electric Railway

Association" (A.E.R.A.) et les compagnies de tramways canadiennes entreprirent une bataille politique pour supprimer ce mode de transport public naissant. En moins de quelques années[121] les compagnies de tramways obtinrent l'adoption de règlements[122] empêchant le propriétaire d'une automobile de tirer profit des avantages comparatifs de son véhicule dans sa concurrence avec le tramway pour vendre des services de transport public collectif.

Un tel conflit n'était jamais survenu entre le tramway et les fiacres ou calèches; ces derniers véhicules mûs par une force animale étaient d'une utilisation beaucoup plus limitée que l'automobile[123] à cause probablement de leur vitesse inférieure, leur rayon d'action plus court et la nature particulière des soins (dont l'entreposage) que nécessitent les chevaux et autres bêtes de trait.

3. Limitation du nombre de taxis

Après la disparition des "jitneys", le taxi - devenu moyen de transport public individuel - continua sa croissance (celle-ci un peu moins vertigineuse que la précédente) parallèlement à l'essor de l'automobile[124]. Cependant cette croissance n'allait pas durer très longtemps. Tout comme le chômage aigu de 1914 avait été le prélude à l'imposition de restrictions sur l'utilisation de l'automobile dans les transports publics, la vague du chômage qui déferla en 1930 allait être le prélude à de nouvelles restrictions[125], à la différence que les gens de l'industrie du taxi ne semblent pas avoir opposé de résistance à l'imposition de ces dernières visant à restreindre le nombre de taxis.

En 1934 on estimait qu'aux États-Unis, 43 des 93 villes avec une population dépassant 100,000 habitants limitaient l'entrée dans l'industrie du taxi[126]. Parmi les villes canadiennes où le nombre de taxis est limité, il y en a deux, Winnipeg et Montréal, pour lesquelles il nous a été possible de retracer l'origine des règlements à cet effet.

Les pressions politiques ayant amené l'adoption de ces règlements sont d'origine différente que dans le cas de l'élimination du

"jitney". Car dans l'immédiat les opérateurs de taxi eux-mêmes avaient intérêt à ce que cette contrainte sur le nombre de taxis soit imposée (bien que cela ne devait sûrement pas déplaire aux entreprises de transport en commun), une telle contrainte équivalant à accorder aux opérateurs en place un pouvoir de cartel. En outre une certaine incompréhension des mécanismes économiques et des caractéristiques du transport par taxi, très différentes du transport par tramway ou métro (ces derniers étant classés parmi les monopoles naturels) a, d'une part, possiblement constitué un facteur parmi d'autres incitant les opérateurs de taxi à demander l'érection de barrières légales empêchant la venue de nouveaux opérateurs et, d'autre part, a très probablement favorisé l'acceptation d'une telle demande au niveau politique.

Verkuil invoque les théories économiques à la mode pendant la grande dépression[127] pour expliquer l'adoption par un grand nombre de villes américaines de règlements limitant le nombre de taxis. Ces théories ou façons d'expliquer les problèmes économiques du temps amenèrent les villes à attribuer les déficiences dans les services de taxi offerts à la compétition entre les opérateurs de taxi. Ces présumés déficiences qui ont servi et qui servent encore de justifications[128] aux règlements limitant le nombre de véhicules-taxis peuvent être regroupées en trois catégories. Premièrement, il y a la congestion, la pollution et la dépense d'énergie causées par la circulation d'un nombre inutilement élevé de taxis. Deuxièmement, un nombre non limité de taxis - du fait que cela conduirait supposément à une concurrence excessive et destructive - ne permettrait pas une rentabilité suffisante dans l'opération d'un taxi et engendrerait des revenus insuffisants pour les travailleurs de l'industrie. Troisièmement, les revenus insuffisants des opérateurs de taxi suite à une surabondance de taxis auraient trois conséquences : les opérateurs de taxi seraient enclins à s'adonner à des activités illégales, voire criminelles, le taxi deviendrait une industrie instable à risque élevé inapte à maintenir un niveau de qualité et une fréquence de service adéquats, enfin les opérateurs de taxi ne pourraient assumer la responsabilité financière de leur commerce (pour accidents et dommages causés par leur véhicule) suite à une couverture d'assurance insuffisante.

La reconnaissance du taxi comme service public (en référence à l'électricité, au téléphone et au transport en commun) est un autre argument qui a été utilisé à maintes reprises et l'est encore pour justifier une limitation du nombre de taxis. Par exemple lors de l'adoption par le parlement manitobain du "Taxicab Act" qui limita à partir de 1935 le nombre de taxis ayant le droit de circuler dans les rues de Winnipeg, un tel parallèle entre taxi et service public était probablement dans l'air :

> The provisions of the Taxicab Act, when first enacted, strongly suggest that the proponents of this legislation considered that the taxicab industry should be controlled in a manner similar to that of other public utilities serving the public need. Taxicabs may be viewed as an essential means of transportation that must be made available to the public and on which the public can rely in terms of safety, comfort, and reasonable cost.
>
> The basic difference in approach would be the control of fares and number complemented by setting minimum standards to ensure safety to the user and a fair return to the investor[129].

Un exemple plus récent de l'utilisation de ce même argument nous est fourni par le témoignage d'Alfred Bossé chargé en 1970 par le premier ministre de la province de Québec de faire enquête sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal :

> Comme l'industrie du taxi est investie d'un intérêt public incontestable parce qu'elle fait partie intégrante des facilités de transport public et en commun, elle ne peut être laissée au hasard de la libre concurrence et doit être réglementée quant au nombre de permis-voitures à être émis (Bossé, 1970, p. 17).

La provincialisation de la réglementation quelques années après la déposition du rapport Bossé est le dernier événement majeur dans l'histoire de la réglementation du taxi à Montréal mais ce n'est pas le premier, tout particulièrement en ce qui concerne la limitation du nombre de véhicules-taxis. Les importants renversements dans cet aspect de la réglementation du taxi à Montréal méritent qu'on s'y attarde un peu.

Suite à nos recherches, il semblerait que la ville de Montréal - avant la provincialisation de la réglementation du taxi au Québec - ait limité le nombre de taxis à deux reprises. En vertu de l'article 1451 du règlement 1451 adopté par la ville de Montréal le 24 août 1937, le nombre de licences de taxi y aurait été limité une première fois à 700[130]. Au début de 1940 la ville de Montréal chargea une commission présidée par J. Schubert d'étudier la question du transport par taxi. Malgré les contrôles en vigueur depuis 1937 et qui devaient avoir été effectifs[131] cette dernière dénonça quand même une surabondance de taxis, suivant ainsi entre autres les recommandations des gens de l'industrie dont un membre cité par la commission avait même soutenu que moins des deux tiers des taxis déjà en circulation seraient suffisants. Dans ses conclusions générales la commission affirme que "l'unification et la centralisation de l'industrie du taxi sont essentielles", que "l'industrie du taxi ne devrait plus être considérée comme pouvant être dirigée au hasard et selon les caprices personnels de chaque propriétaire", que "l'industrie du taxi est une unité indispensable du système de transport" et finalement que ce n'est que par une "réorganisation complète et parfaite du système existant en une compagnie puissante et responsable, sous le contrôle et la direction de la Régie provinciale des transports et communications" que les problèmes seront résolus (rapport, p. 23)[132]. En 1946, suite à de nombreuses plaintes du public "las de ne pouvoir se procurer un taxi par téléphone", la ville de Montréal effectua une autre enquête, dirigée par le président du comité exécutif de la ville, J.-O. Asselin. Au début de son rapport J.-O. Asselin commente le rapport de la Commission Schubert en ces termes :

> Aussi la Commission avait-elle conclu que le nombre de taxis était excessif. Soulignons que les plaintes provenaient surtout du personnel même de l'industrie et que la crise économique que le pays traversait explique les difficultés d'alors (Asselin, J.-O., 1946, p. 8).

Après avoir fait état des principaux griefs[133] qui lui ont été soumis et analysé les suggestions qui lui ont été faites, la première conclusion de Asselin dans son rapport est que "le nombre actuel de permis est nettement insuffisant" (Asselin, J.-O., p. 20, 1946); l'auteur ajoute quelques lignes plus loin :

> Exception faite des représentants d'associations, des propriétaires et conducteurs, qui constituent le noyau de l'industrie du taxi, presque tous ceux qui ont fait des suggestions sur le nombre de permis se sont déclarés favorables à une augmentation du chiffre actuel, qui est de 765[134] (Asselin, J.-O., p. 21).

Suite au rapport Asselin[135], la ville de Montréal décida d'émettre autant de permis de taxi que des candidats qualifiés en demandaient; ceci eut rapidement pour effet de hausser de façon significative la qualité de service par rapport aux années précédentes[136]. La situation ne dura que six ans, au cours desquels le nombre de taxis augmenta de façon régulière; en 1952 le nombre de taxis était de nouveau limité mais cette fois à 4,280, avec l'accord du gouvernement provincial[137]. A partir de 1956 une telle limitation du nombre de taxis a été imposée dans toutes les autres municipalités de l'Ile de Montréal. L'accord du gouvernement provincial pour de telles limitations ayant été donné de façon temporaire, il fut renouvelé à quelques reprises de différentes façons; par exemple en 1959 à l'occasion de l'adoption de la Loi concernant la Corporation de Montréal Métropolitain, le gouvernement provincial redonnait son appui aux limitations déjà en vigueur[138]. En 1963, le gouvernement provincial soumettait les municipalités de l'Ile de Montréal à l'autorité de la Régie des transports du Québec en ce qui concerne l'émission par ces dernières d'un nombre de permis de taxi dépassant les limites déjà en vigueur[139]. Finalement, en 1973, la responsabilité de la réglementation du transport par taxi sur l'Ile de Montréal et partout ailleurs dans la province était assumée par le gouvernement provincial. En vertu du règlement 6 adopté par ce dernier, les limitations du nombre de taxis déjà en vigueur à Montréal et dans d'autres villes de la province étaient renouvelées et de telles limitations étaient appliquées partout ailleurs où il n'y en avait pas déjà.

L'adoption du règlement 1800 suite au rapport Asselin n'a pas plu du tout à bon nombre de propriétaires de taxis. Outre le fait que le prix des permis passa de $16.20 à $162, l'industrie du taxi - du fait que le nombre de taxis n'était plus limité - cessa d'être un "club fermé" et la valeur marchande associée au privilège d'appartenir à ce club allait

irrémédiablement s'évanouir. Cette valeur marchande se serait située autour de $5,000[140], ce qui n'est pas peu dire en 1946[141]. Le directeur de l'Association des propriétaires de taxis déposa donc une requête pour injonction interlocutoire en vue d'empêcher la ville d'émettre de nouveaux permis; cette injonction fut renvoyée - la ville ne commettant aucun acte illégal en rendant illimité le nombre de permis - et de plus le juge fit remarquer que le requérant (les propriétaires de taxis) se trouvera dans "une position identique à celle des autres citoyens, détenteurs de permis municipaux, et, comme eux, il doit compter avec l'inévitable loi de l'offre et de la demande"[142]. Après le gel de 1952 les opérateurs de taxi ont continué de se plaindre régulièrement du trop grand nombre de taxis[143] ou entretenu toutes sortes d'idées sur les conséquences d'une non limitation du nombre, comme par exemple cette conséquence mentionnée par une délégation de propriétaires de taxis de Montréal s'étant rendu à Québec en novembre 1956 pour s'assurer que le gouvernement provincial prolonge le gel des permis qui devait alors se terminer le 1er mai 1957 :

> Si le nombre des taxis devenait illimité après le 1er mai, l'industrie en subirait un grave contrecoup, qui pourrait peut-être priver les Montréalais d'un service essentiel[144].

Une telle affirmation est en contradiction avec l'expérience que semble avoir connu la ville de Montréal suite à la levée des restrictions sur le nombre de permis en 1946 : la taille de l'industrie du taxi en termes de nombre de voitures avait alors quintuplé en l'espace de quelques années et les Montréalais eurent droit semble-t-il à une qualité de service qu'ils n'avaient pas connu depuis fort longtemps. Par ailleurs nous pouvons retracer dans des quotidiens de la ville de Montréal - une dizaine d'années après le gel de 1952 - des critiques[145] à l'endroit des effets néfastes d'une telle cartellisation de l'industrie, qui se rapprochent beaucoup de quelques-uns des griefs rapportés par J.-O. Asselin dans le rapport ayant conduit à l'abolition en 1946 du gel décrété en 1937.

Le gel de 1952 ainsi que les limitations du nombre des taxis que d'autres gouvernements locaux avaient pu imposer ailleurs dans la province

ont été confirmés dans le règlement 6, lors de la provincialisation de la réglementation du taxi au Québec. Dans ce même règlement 6, des limitations du nombre de taxis ont aussi été imposées dans les endroits de la province n'ayant jamais connu de telles restrictions auparavant, mais il est probable - comme c'est le cas à Peterborough, Ontario[146] - que ces restrictions ne sont pas effectives dans certaines villes ou régions.

4. Classification des justifications et objectifs

Les justifications officielles ou objectifs qui ont été mentionnés tout au long de la discussion précédente peuvent être regroupés en trois catégories pouvant s'identifier comme suit : "bien-être de la clientèle et maintien de l'ordre", "objectifs d'équité" et "réduction de la congestion, de la pollution et économie de l'énergie".

Les objectifs de la première catégorie - "bien-être de la clientèle et maintien de l'ordre" - sont plus ou moins explicitement mentionnés en référence à l'ensemble de la réglementation. De façon plus spécifique, les principaux objectifs poursuivis officiellement par les autorités lors de l'adoption des règlements à l'endroit du nombre de taxis et partiellement lors de l'établissement des tarifs de taxi seront des objectifs d'équité - une plus juste rémunération étant recherchée pour l'opérateur de taxi. Quant aux objectifs de la troisième catégorie, ils constitueront une deuxième série de justifications fournies par les autorités lors de l'adoption de règlements limitant le nombre de taxis.

Outre ces objectifs officiels mentionnés lors de la discussion et l'adoption des divers règlements sur le transport par taxi, la réglementation de ce mode de transport a parfois été présentée comme une suite logique de la classification de ce mode parmi les services publics et/ou essentiels.

Nous allons maintenant étudier les caractéristiques du transport par taxi. Les connaissances ainsi acquises nous aideront à évaluer avec plus de justesse la portée de la réglementation, la valeur des arguments invoqués pour la justifier et son efficacité en regard de ses objectifs.

Chapitre II : Caractéristiques du transport par taxi

Pour le consommateur de services de transport, le taxi est l'alternative à l'automobile privée ou louée et aux autres formes bien connues de transport public : l'autobus, le métro et le tramway. Le taxi peut être préféré pour son confort, sa rapidité ou pour des raisons de santé (beaucoup de gens ne peuvent voyager en autobus) ou de commodité (bien des endroits ne sont pas desservis par les transports en commun) (R.H. Paquette, 1970). L'industrie du taxi est la seule parmi les transports publics à utiliser l'automobile comme véhicule de transport, c'est ce qui confère à ce mode de transport une grande flexibilité et une qualité de service inégalée. La main-d'oeuvre de cette industrie est de façon générale peu spécialisée et on y rencontre souvent des travailleurs occasionnels ou à temps partiel.

Les entreprises de taxi sont généralement (à la différence des entreprises de transport public) complètement exploitées par le secteur privé et contrairement à ces dernières, elles ne profitent d'aucune forme de subvention directe de la part des gouvernements (la colonne G du tableau 1 indique l'importance relative des revenus autonomes du transport en commun par rapport au coût total de ce mode de transport). Néanmoins ceci n'empêche pas le taxi de tenir une place importante dans les transports publics urbains, de par la taille de sa clientèle et la grande diversité dans les conditions économiques de cette dernière.

Aux Etats-Unis, en 1974, il y avait 7,200 flottes en opération dans plus de 3,300 communautés, et dans plusieurs cas c'était la seule forme de transport public disponible (Webster, Weiner et Wells, 1974). Toujours selon la même source américaine, en 1970 les revenus provenant de passagers se chiffraient pour l'industrie du taxi à $2,221 millions, soit $600 millions de plus que les revenus combinés des entreprises de transport en commun par autobus et sur rail; d'autre part les taxis ont transporté plus de passagers que le transport en commun sur rail et plus de la moitié du nombre de voyageurs du transport en commun par autobus. Bien que de telles informations ne soient pas toutes disponibles pour le Canada, des comparaisons pour quelques villes canadiennes quant aux coûts

Tableau 1

Importance relative du transport par taxi et du transport en commun
(1976-1977)

	A	B	C	D[1]	E[2]	F	G	H
	Population (,000)	Nombre total de taxis	Nombre de taxis par 1,000 habitants	Coût total ou revenus autonomes du transport par taxi (,000)	Coût total du transport en commun (,000)	Revenus autonomes du transport en commun (,000)	F/E	D/E
Halifax	122	837	6.86	$15,720	$4,735	$3,774	.80	3.32
Montréal (incluant les cinq agglomérations suivantes : A-2, A-5, A-8, A-11, A-12)	2,434	6,431	2.64	$127,983	$172,327	$94,492	.54	0.74
Québec (incluant les cinq agglomérations suivantes : A-25 A-30, A-32, A-36, A-38)	442	647	1.46	$13,148	$13,702	$6,586	.48	0.96
Toronto (métropolitain)	2,154	2,491	1.16	$55,502	$133,117	$103,607	.78	0.42
Ottawa (incluant Nepean Gloucester et Vanier)	693	719	1.04	$14,510	$41,788	$17,810	.43	0.35
Winnipeg	578	400	0.69	$8,352	$26,183	$12,889	.49	0.32
Calgary	470	606	1.29	$11,381	$18,236	$12,549	.69	0.62
Edmonton	554	910	1.64	$17,091	$24,930	$13,739	.55	0.69
Vancouver	410	363	0.88	$8,342	$20,008	$8,774	.44	0.42

1 On obtient ce chiffre en multipliant le revenu brut moyen d'un taxi par le nombre de taxis. Le revenu brut est calculé comme suit : $18,781 plus 14 % de la valeur marchande des permis quand leur nombre est limité. Dans les villes de Montréal, Québec, Toronto, Ottawa, Winnipeg et Vancouver, la valeur des permis et le coût du capital (14 % de cette valeur) étaient respectivement : $8,000 ($1,120), $11,000 ($1,540), $25,000 ($3,500), $10,000 ($1,400), $15,000 ($2,100), $30,000 ($4,200). Les chiffres de la colonne D sont vraisemblablement très conservateurs car premièrement le chiffre de $18,781 n'est pas très élevé en soi (voir partie D, section 1), deuxièmement la valeur marchande des permis est davantage une valeur minimum qu'une moyenne, troisièmement, nous n'avons pas tenu compte du niveau moyen d'utilisation plus élevé (i.e., plus de $40,000 milles par année) pouvant résulter des restrictions du nombre de taxis.

2 Il s'agit du coût du transport en commun pour la même population que celle comprise dans les limites du territoire d'opération des taxis considérés. Autant que possible nous avons tenté de respecter les territoires d'opération des commissions de transport en commun; pour les villes, comme par exemple Vancouver, où nous avons considéré une partie de ce territoire, nous avons estimé les montants en E en utilisant le coût du transport en commun per capita multiplié par la population de la partie du territoire considéré.

Sources Enquête de l'auteur. Transports Canada, Développement, T.N.D., nov./déc. 1977, Comité des transports de la région de Montréal, septembre 1977. Hamelin, R. et Gagné, M., mars 1977.

d'opération et aux revenus respectifs des entreprises de taxis et de transport en commun (estimations du tableau 1) nous incitent à croire que le rôle du taxi au Canada est - toute proportion gardée - aussi important qu'aux États-Unis. Par exemple, dans la région de Montréal le transport par taxi mobilisait en 1976-1977 près de 75 % des ressources mobilisées par le transport en commun et dans la région de Québec le transport par taxi mobilisait sensiblement la même quantité de ressources que le transport en commun. Par ailleurs, à Halifax où le transport en commun établit un record d'autofinancement (autofinancé à 80 %), l'industrie du taxi était de trois à quatre fois plus grosse que le transport en commun en termes de ressources mobilisées.

A. Nature de la demande

Il est possible de classer les principaux utilisateurs du taxi en cinq groupes non exclusifs. Ce sont : les professionnels et les administrateurs, les membres de ménages à revenus élevés, les non résidents de la région ou de la ville qui sont de passage (la population flottante), les personnes devant se rendre aux terminus, stations ou aéroports et en revenir, les gens n'occupant pas d'emploi (les rentiers, les étudiants, les ménagères) et les indigents des quartiers pauvres (Kirby et autres, 1974).

Si certains individus choisissent le taxi pour sa qualité de service et son efficacité dans les déplacements au centre-ville (c'est le cas des cadres et hauts fonctionnaires qui s'évitent ainsi l'embarras de se chercher un stationnement), un nombre important d'utilisateurs ont recours aux taxis parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Pour ces derniers, la non possession d'un permis de conduire et/ou la non accessibilité à une automobile sont des facteurs déterminants du degré d'utilisation des services de taxi. Ceci explique en partie l'importante clientèle que recrute l'industrie du taxi chez les pauvres, les vieillards, les handicapés, les ménagères et les étudiants. Bien qu'il n'existe pas de statistiques pour l'ensemble du Canada ou l'une de ses provinces, les résultats des quelques rares enquêtes faites en Amérique

du Nord tendent à démontrer que le taxi n'est pas un service de "luxe". Ainsi à Winnipeg, les vieillards et les handicapés représenteraient le tiers de la clientèle de l'industrie du taxi (I.B.I. Group, 1975). Une autre enquête effectuée dans des villes américaines de petite et moyenne taille révèle que l'ensemble des ménages ayant un revenu annuel inférieur à $5,000 (1972) consomment plus de la moitié du total des courses de taxi effectuées alors qu'ils constituent moins du quart de la population (Gilbert, G. et al., 1976). Cette dépendance des gens à revenu faible vis-à-vis du taxi se présente aussi dans les grandes villes, selon une étude menée dans les villes du Brooklyn à New York (Central Brooklyn Model Cities Area) les ménages ayant des revenus inférieurs à $4,000 (salaire annuel 1972) consomment 43.5 % des courses de taxi générées à l'intérieur de ces villes, alors que ces mêmes ménages ne constituent que 39.7 % de la population (Lee, B. et al., 1972).

Nous pouvons supposer qu'originalement, le taxi constituait un service de luxe. A Montréal, le premier taxi remonte à 1909 (Archives de Montréal) et il est permis de croire que la clientèle de ce nouveau service s'apparentait étroitement à la clientèle des fiacres encore bien répandus. Mais avec les années, la clientèle des taxis s'est transformée, ces derniers attirant un nombre croissant de clients aux revenus faibles. Ce dernier fait s'explique en partie par le développement moderne des villes qui ont connu une division spatiale graduelle suivant les grandes activités : travail, loisir, approvisionnement en biens de consommation, etc.; ce qui a nécessité de plus en plus de déplacements pour chaque individu. Par contre les moyens de transport en commun ne répondent pas mieux aux besoins des gens défavorisés qui sont demeurés dans les centres-villes et n'ont pas accès bien souvent à une automobile. Et même les transports en commun répondent moins bien qu'autrefois aux besoins de cette clientèle défavorisée car d'une part celle-ci est de plus en plus dépendante des transports étant donné l'évolution de la ville et, d'autre part les grandes entreprises de transport en commun doivent déconcentrer leurs opérations dans les centres-villes et étendre leurs circuits dans les banlieues pour rejoindre toute la population[1].

En classant les services de taxi consommés selon les besoins plutôt que selon la clientèle, une étude américaine récente, dont certains résultats sont reproduits au tableau 2.1 (annexe 2), a trouvé que 46.5 % des courses de taxi répondent à des besoins à caractère familial, ceci incluant : les visites chez le médecin ou le dentiste, l'épicerie, etc., tandis que la majorité des autres courses, soit 34.4 % du total, s'inscrivent dans le cadre d'un travail. On a aussi observé par ailleurs une concentration des courses de taxi pour les différents besoins selon certaines heures de la journée; ainsi il y a concentration de courses pour fin de travail entre 7 h 00 et 9 h 00 et entre 16 h 00 et 18 h 00, alors que dans le cas du magasinage c'est entre 13 h 00 et 15 h 00. Par contre, quand on considère l'ensemble des besoins, la demande de services de taxi semble moins sujette aux fortes fluctuations qui ont déjà été observées pour l'ensemble des transports en commun (graphique 2-1, annexe 2), comme le révèle la dernière ligne du tableau 2-1 (annexe 2), ces résultats ayant déjà reçu une confirmation canadienne[2].

En plus de varier avec les heures de la journée, la demande de services de taxi serait - selon l'expérience de Mississauga - plus ou moins forte suivant les jours de la semaine (graphique 2-2, annexe 2), de plus cette demande connaîtrait une baisse très nette au cours des mois d'été (graphique 2-3, annexe 2). Cette dernière observation vient confirmer les réflexions faites par les gens du milieu du taxi de différentes villes tout au long de notre enquête. Ceci peut être mis en relation avec l'importance du facteur climatique dans la demande de services de taxi : non seulement la demande serait-elle généralement plus forte en hiver mais elle le serait exceptionnellement plus une journée d'orage ou de tempête, quelle que soit la saison.

La longueur des courses de taxi est un autre facteur qui nous renseigne sur la demande de services de taxi. Le tableau 2.1 (annexe 2) fournit des statistiques à cet effet. Les déplacements pour fin de travail sont habituellement plus longs que la moyenne pour tous les genres de courses. On remarque, en outre, que la longueur moyenne d'une course de taxi (environ quatre milles) est deux fois moins longue que la distance des déplacements dans l'ensemble des transports publics. L'enquête

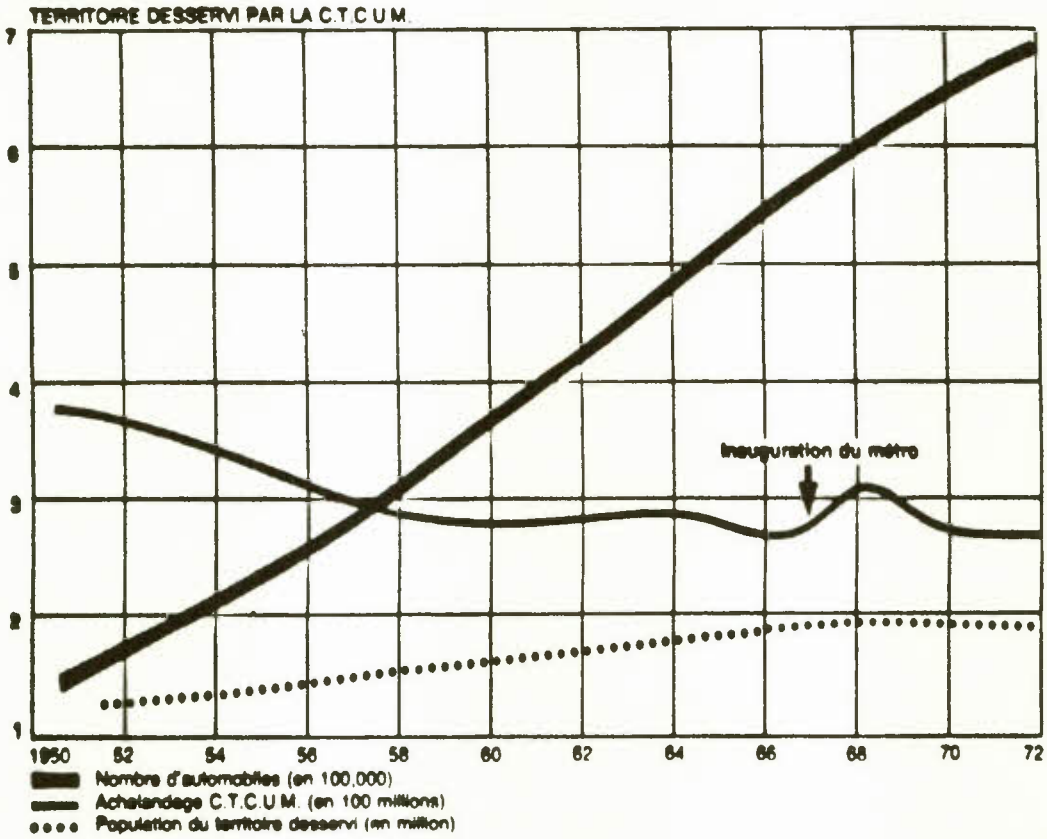
canadienne sur le taxi (Lea, N.D. and Associates Ltd., septembre 1974) vient confirmer l'ordre de grandeur de la longueur moyenne des courses de taxi observée aux États-Unis (tableau 2.1, annexe 2). En effet cette enquête a trouvé que la longueur moyenne se situait entre trois et quatre milles (3.6).

En confrontant les proportions de véhicules-taxis des villes restreignant l'offre et des villes permettant la libre-entrée avec des indices de l'activité économique, Rosenbloom (Kirby et autres, 1974, p. 79) a trouvé pour une série de villes américaines que le nombre de taxis augmente en proportion avec les hausses de l'activité économique dans les villes où on ne limite pas le nombre de taxis[3]. Il est donc clair, soutient Sandi Rosenbloom, qu'une augmentation de l'activité économique entraîne une augmentation de la demande de services de taxi. Les villes restreignant l'offre n'ont pu répondre à ces augmentations de la demande alors que les villes permettant la libre entrée l'ont fait, toujours selon le même auteur. Il semble que de telles observations soient tout aussi valables pour les villes canadiennes. Par exemple à Calgary, qui connaît une décennie de croissance rapide, le nombre de taxis (la réglementation ne limite pas ce nombre) est passé de 527 en 1975 à 795 en 1978[4]; par contre le nombre de taxis dans les villes de Vancouver et Winnipeg - par exemple - est demeuré le même depuis plus de vingt ans bien que de toute évidence il y ait eu croissance économique, au moins sur vingt ans[5].

La relation entre la demande de services de taxi et la demande pour les autres modes de transport public urbain présente deux caractéristiques importantes. Premièrement, il semble que la demande d'un service de transport public confortable et/ou à horaires et parcours flexibles, tel qu'offert par les taxis s'est au moins maintenue au cours des dernières décennies; ce qui explique pourquoi les opérateurs de taxi sont un peu l'exception qui confirme la règle dans le déclin absolu qu'ont connu les transporteurs publics en milieu urbain depuis la Deuxième Guerre mondiale - la demande agrégée pour le type de service de ces derniers connaissant une diminution constante (Wells et autres, 1972, Parkinson, T.E., 1971, voir aussi le graphique 1). Deuxièmement, les tarifs du transport

Graphique 1

Lignes de tendance des modes
de transport à Montréal



Source Migué, J.L., Bélanger, G. et Boucher, M., 1978 (tiré du rapport du sous-comité du transport, comité d'étude de la C.U.M., 1973).

en commun subventionné affectent la demande de services de taxi mais en même temps on observe une complémentarité entre ces deux modes. Bien que ces deux modes puissent être en concurrence à certains points de vue, il se dégage de façon générale l'impression que - dans la mesure où la présence combinée de ces deux modes réduit la dépendance du citadin à l'endroit de l'automobile privée - la présence du taxi profite au transport en commun et vice versa[6]. Ceci dit cette complémentarité n'implique pas que l'assistance gouvernementale au transport en commun stimule la demande de services de taxi. Cette assistance aura premièrement pour effet de masquer les coûts réels du transport en commun au consommateur alors que ce dernier doit assumer complètement les coûts du transport par taxi, entraînant ainsi une nette diminution de la taille de l'industrie du taxi[7]. En outre cette assistance va empêcher la complémentarité naturelle, entre le taxi et le transport en commun de s'exercer à un niveau optimal, en provoquant l'affectation respective de ces modes à des rôles qui leur sont plus ou moins appropriés[8].

Résumons-nous. La parfaite flexibilité de parcours et d'horaires du taxi, qui est un mode de transport fournissant des services essentiels à une couche importante de la population, concourt à expliquer autant que son confort, la demande de ce type de service. Il est nécessaire de bien comprendre la nature de la demande de services de taxi et d'envisager les services substituts ou complémentaires pour évaluer l'impact de la réglementation des services de taxi et son efficacité globale. D'une part, si une tarification s'impose, cette dernière doit tenir compte autant des caractéristiques de la demande que des coûts d'opération. D'autre part, le taxi, tel que défini par la réglementation, résume assez bien les rôles de l'automobile dans le transport public urbain. La popularité envahissante de l'automobile privée, maintenant devenue le premier mode de transport urbain[9] et donc premier mode substitut aux transports publics, n'est peut-être pas étrangère à cette réglementation qui détermine, en encadrant le rôle public de l'automobile, le confort et la flexibilité de nos transports publics. Car les transports en commun avec leurs grands véhicules peuvent difficilement offrir un service plus personnalisé qu'ils ne le font maintenant et, à ce titre, sont naturellement un mode de transport complémentaire et non substitut à

l'automobile, compte tenu particulièrement de l'utilisation publique collective qu'on pourrait faire de cette dernière.

B. Mesure de l'offre de services de taxi

Les données contenues dans le tableau 2 qui nous donnent les proportions de permis de taxi par 1,000 habitants pour un certain nombre de villes nous fournissent une première mesure grossière de l'offre de services de taxi. Deux mises en garde s'imposent quant à cette mesure. Premièrement, elle ne tient pas compte du degré d'utilisation d'un permis d'opération par son détenteur. Ainsi le très grand nombre de permis dans la ville de Washington ne signifie pas nécessairement que l'offre de services de taxi dans cette ville sera dix fois plus forte qu'à Londres (G.-B.) par exemple[10,11].

Deuxièmement, il y a dans certaines villes plusieurs véhicules offrant des services de taxi mais non enregistrés comme taxi (et non inclus dans les tableaux 1 ou 2), soit que ces véhicules opèrent illégalement ou qu'ils sont enregistrés sous un autre titre. Nous nous devons ici de citer le cas de New York auquel des rapports et études canadiens ont déjà fait référence. Pour connaître le nombre exact de véhicules offrant des services de taxi à New York, nous devons ajouter aux 11,754 taxis reconnus officiellement par la ville 16,000 véhicules enregistrés comme "livery car". Officiellement la ville reconnaît à ces "livery car" le droit de prendre des courses de taxi sur appels-radios mais ne leur reconnaît pas le droit de faire du maraudage. Officieusement, par contre, la ville leur reconnaît sensiblement les mêmes droits qu'aux taxis puisque 70 % des opérations de ces véhicules consiste en maraudage (Shreiber, 1971, p. 170). C'est d'ailleurs pour cette raison qu'on les surnomme "gypsy cab". Bien que New York n'ait pas d'équivalent canadien, le phénomène des "gypsy cab" ne nous est pas étranger. A Toronto, par exemple, des gens du milieu du taxi affirment que 500 à 600 taxis illégaux viennent s'ajouter aux quelques deux mille taxis enregistrés opérant dans le grand Toronto[12].

Tableau 2

Nombre de taxis enregistrés dans différentes villes

Villes	Population (,000)	Nombre de taxis enregistrés	Taxis par 1,000 de population
Villes non canadiennes			
Atlanta	497	1,900	3.8
Boston	641	1,575	2.5
Copenhague	696	3,600	5.19
Chicago	3,367	4,600	1.4
Honolulu	325	1,400	4.3
Londres, Angleterre	8,100	10,100	1.25
New York	7,895	11,754	1.5
Nouvelle-Orleans	593	1,500	2.53
Phoenix	582	95	0.16
St-Louis	622	1,267	2.04
San Gabriel	525	52	0.10
Van Nuys	790	50	0.06
Washington	764	8,500	11.13
Villes canadiennes où le nombre de taxis est limité			
Montréal et les environs	2,434	6,431	2.64
Toronto métropolitain	2,154	2,491	1.16
Ottawa et les environs	693	719	1.04
Winnipeg	578	400	0.69
Québec et les environs	442	647	1.46
Vancouver	410	363	0.88
Municipalité régionale de Niagara	362	246	0.68
Hamilton	312	220	0.71
Municipalité régionale de Waterloo	297	214	0.72
Mississaugua	250	301	1.20
London	247	252	1.02
Regina	150	120	0.80
Saskatoon	134	135	1.01
Burnaby	132	77	0.58
Ste-Foy-Sillery (A-38)	115	99	0.86
Thunder Bay	109	109	1.00
Oshawa	106	100	0.94
Trois-Rivières (A-40)	104	125	1.20
Sherbrooke (A-43)	83	76	0.92
Richmond	80	28	0.35
Oakville	68	35	0.51

Tableau 2 (suite)

Villes	Population (,000)	Nombre de taxis enregistrés	Taxis par 1,000 habitants
Villes canadiennes où le nombre de taxis est limité (suite)			
Hull (A-34)	65	84	1.29
Victoria	63	130	2.06
Kamloops	58	75	1.29
Markham	56	80	1.43
Coquitlam	55	27	0.49
Villes canadiennes où il n'y a pas de limites effectives du nombre de taxis			
Edmonton	554	910	1.64
Calgary	470	795	1.69
Windsor	197	300	1.52
Halifax	122	829	6.79
St-Jean (T.-N.)	87	340	3.91
St-Jean (N.-B.)	86	340	3.95
Sault-Ste-Marie	80	70	0.87
Guelph	70	57	0.81
Brantford	67	64	0.96
Dartmouth	65	334	5.14
Kingston	61	169	2.77
Peterborough	60	50	0.83
Moncton	56	144	2.57
Sarnia	55	25	0.45
North Bay	51	78	1.53
Frédéricton	45	40	0.88
Charlottetown	17	106	6.24

Source Enquête menée par l'auteur.
Denis Couture, 1976, p. 6.
Edward Weiner, 1975, p. 361.

Remarque On a tenté pour les villes canadiennes d'obtenir les chiffres les plus récents, le plus souvent c'était valable à la fin de 1978 ou au début de 1979. Aucun recensement national n'ayant été mené récemment, la taille des populations peut remonter à 1976, quoique dans certains cas nous avons obtenu des approximations plus récentes. Pour les villes du Québec à l'extérieur de Montréal, nous avons considéré une agglomération à la fois, les agglomérations utilisées étant celles définies par le règlement 6.

Le tableau 2 révèle en outre à quel point la demande et l'offre de services de taxi sont déterminées par des facteurs proprement locaux. En effet, comment expliquer autrement le fait qu'il y ait deux fois plus de taxis per capita à Dartmouth qu'à Kingston, à Montréal qu'à Toronto. Tous les facteurs de demande considérés dans la partie A contribuent à ces différences, et on peut imaginer bien d'autres facteurs de demande : la taille de la ville, la densité de population, la fonction du centre-ville, le développement commercial de la ville, l'âge moyen de la population, la proportion de rentiers et d'étudiants, etc. Tous ces facteurs sont autant de conditions rendant chaque marché local de services de taxi unique. Il y a aussi tous les facteurs d'offre, comme par exemple le taux de chômage, contribuant aussi à renforcer le caractère unique de chaque marché local de services de taxi. Ceci dit, il est difficile de faire ressortir directement du tableau 2 par des comparaisons entre villes de même taille, d'un groupe de villes canadiennes à l'autre, l'effet des réglementations limitant le nombre de taxis - toutes choses n'étant pas égales par ailleurs i.e., les facteurs d'offre et de demande variant d'une ville à l'autre.

Par contre en supposant qu'au niveau de l'ensemble ces facteurs opèrent autant dans un sens que dans l'autre, on obtient une indication de l'effet restrictif de ces réglementations sur le nombre de taxis en comparant les villes du premier groupe avec des populations entre 50,000 et 600,000 (on enlève Toronto et Montréal car on ne retrouve pas de villes de cette taille dans le deuxième groupe) avec les villes de mêmes populations du deuxième groupe; ainsi sur les quinze villes du deuxième groupe 10 d'entre elles (i.e., 66.6 %) ont plus de 1 taxi par 1,000 habitants, 9 (i.e., 60 %) en ont plus de 1.5 et 6 (i.e., 40 %) en ont plus de 2, par contre, sur les vingt-quatre villes du premier groupe, i.e., celles où le nombre de taxis est limité, il n'y en a que 11 (i.e., 45.8 %) ayant 1 taxi ou plus par 1,000 habitants, il n'y en a qu'une (i.e., 4.2 %) en ayant plus de 1.5 et finalement il n'y en a qu'une (i.e., 4.2 %) en ayant plus de 2. C'est donc dire que les réglementations limitant le nombre de taxis ont très probablement un effet restrictif notable sur l'offre de services de taxi en termes du nombre de taxis. Au chapitre III nous tenterons de mesurer directement cet effet.

C. Organisation et fonctionnement de l'industrie

De façon générale, on peut diviser l'industrie du taxi en quatre groupes de participants non exclusifs : les propriétaires-artisans, les chauffeurs, les flottes et les centres de régulation (ou associations de service) qui se chargent de répartir les appels téléphoniques de clients entre les taxis en service. Dans le premier cas, le propriétaire sera généralement le chauffeur du véhicule[13]. Dans le cas des flottes, le chauffeur peut être lié principalement de trois façons avec le ou les propriétaire(s) des voitures, et aussi des permis d'opération (dans le cas très fréquent où il y a restrictions à l'entrée dans l'industrie du taxi) : la location, la commission ou le salaire[14]. La forme de contrat qui se rencontre de plus en plus et presque partout est la location[15].

Dans le cas des centres de régulation ou associations de services, l'opérateur de taxi - pour recevoir des appels - devra leur payer un abonnement mensuel[16] et se munir d'un appareil-radio (qu'il peut louer ou acheter) et/ou fréquenter les postes de stationnement avec téléphone dont nous avons déjà fait mention (voir note 117, chapitre I) pour les associations de services qui possèdent encore de tels postes. Outre ces postes de stationnement avec téléphone, il existe d'autres postes de stationnement que les associations de services peuvent offrir à leurs abonnés, soit les postes de stationnement exclusif ou concessions. Une concession donne aux abonnés de l'association qui la détient le droit de desservir de façon exclusive la clientèle d'une place publique : hôpital, restaurant, gare, aéroport, etc.[17]. Le prix d'une concession se négocie entre l'association de services intéressée de se l'approprier et le propriétaire du lieu à desservir[18].

Ce qui motivera le consommateur à s'adresser à un centre de régulation plutôt que d'attendre dans la rue qu'un taxi non engagé passe par l'endroit où il se trouve, c'est son désir de minimiser le coût d'utilisation du taxi. Sa décision qui en découle se fonde sur ses anticipations quant à la période moyenne d'attente[19] qui s'écoulera

entre le moment où un taxi non engagé passera par l'endroit où il se trouve et le moment où le consommateur se met en position de héler un taxi et sur ses anticipations quant à la période moyenne d'attente, en demandant un taxi par l'intermédiaire d'un centre de régulation. En banlieue, où la densité de taxis est faible, le consommateur se donnera beaucoup plus souvent la peine de passer par l'intermédiaire d'un centre de régulation pour obtenir un taxi, qu'au centre-ville[20].

La distinction entre flottes ou regroupements d'artisans d'une part et associations de services d'autre part peut parfois être difficile à établir, certains regroupements d'artisans ou certaines flottes opérant eux-mêmes un centre de régulation ou de répartition des appels. Par contre, on remarque dans les grandes villes des corporations ou des coopératives qui se spécialisent dans la répartition des appels téléphoniques et qui ne possèdent pas de taxi ou très peu en comparaison du nombre de taxis abonnés à leurs services. C'est surtout à ce genre d'organisation que nous faisons référence quand on utilise le terme "association de services".

Quand on jette un coup d'oeil à la proportion de propriétaires-artisans et de flottes de petite taille (tableau 3) il apparaît évident que le taxi est une industrie atomistique en référence aux unités de production soit les véhicules-taxis[21], i.e., constituée surtout de propriétaires-artisans. Cette affirmation est d'autant plus juste que les flottes pratiquent la location. Il s'ensuit que les chauffeurs de ces voitures louées sont aussi en quelque sorte des entrepreneurs indépendants. La situation se présente de façon différente avec les associations de services. Comme on peut le constater au tableau 4, il est souvent possible d'identifier dans une ville une association de services (ou parfois deux comme à Montréal) nettement plus importante que les autres.

En résumé, bien que l'industrie puisse être qualifiée d'atomistique, la rencontre client-producteur nécessite la présence d'organisations de "mise en marché" ou d'allocation des taxis, étant donné la complète dispersion du marché.

Tableau 3

Taille des parcs-autos des entreprises de taxis

(Q : région de Montréal et agglomérations du sud-ouest québécois)
(T : Toronto)

Catégorie de parcs en nombre de voitures	Nombre d'entreprises dans chaque catégorie		% du nombre total d'entreprises		Nombre de voitures par catégorie de parcs		% du nombre total de voitures	
	Q	T	Q	T	Q	T	Q	T
1	4,888	981	87.7	80.0	4,888	981	61.1	45.3
2	338	94	6.1	7.6	676	188	8.4	8.7
3	103	48	1.8	3.9	309	144	3.9	6.7
4	57	30	1.0	2.4	228	120	2.8	5.5
5	34	19	0.6	1.6	170	95	2.1	4.4
6 à 10	87	41	1.6	3.3	495	312	6.2	14.5
11 à 15	34	7	0.6	0.6	439	86	5.5	4.0
16 à 20	11	4	0.2	0.3	193	69	2.4	3.2
21 à 25	6	5	0.1	0.2	132	89	1.7	5.2
26 à 30	5	2	0.1	0.1	134	55	1.7	2.5
31 à 40	3	--	0.1	--	99	--	1.2	--
41 à 50	1	--	0.1	--	43	--	0.5	--
51 à 60	2	--	0.1	--	118	--	1.5	--
61 à 70	--	--	0.1	--	--	--	--	--
71 à 80	1	--	0.1	--	75	--	1.0	--
Total	5,570	1,231	100.0	100.0	7,999	2,139	100.0	100.0

Source Sorès Inc., 1975. N.D. Lea and Associates Ltd., septembre 1974.

Tableau 4

Répartition des véhicules-taxis parmi les associations de services dans différentes villes canadiennes[1]

Villes	Nombre total de taxis licenciés	Taille approximative des différentes associations de services[2]
Calgary	795	400, 140, 50, 50, 40, 35, 35, 30, 15
Edmonton	970	500, 200, 150, 90, 30,
Saskatoon	135	85, 50,
Winnipeg	400	205, 147, 33, 10,
Ottawa	586	383, 94, 47, 45, 13, 2,
Toronto (1978)	2,387	750, 330, 310, 100, 90, 80, 75.
Montréal	6,431	1,494, 1,200, 410, 410, 262, 208, 172, 170, 170, 152, 147, 136, 125, 110, 100. 75, 70, 57,
Fredericton	40	27, 8, 4,
St-Jean (N.-B.)	340	64, 54, 43, 39, 39, 33, 31, 31, 5, 1,
Halifax	829	200, 175, 110, 95, 70, 15, 5, 5, 3, 1,
Dartmouth	334	95, 85, 20, 20, 15, 12, 8, 5,

Source Enquêtes téléphoniques et sur place auprès des autorités locales et diverses associations de services (sauf pour Toronto où notre source est : Palmer, J. et autres, 1978).

1 Les données sont pour 1978.

2 Pour certaines villes la somme totale des effectifs des associations est inférieure au nombre total. C'est le cas avec Winnipeg, Toronto, Montréal, Halifax et Dartmouth. Pour ces deux dernières ceci est attribuable à une utilisation saisonnière de certains taxis et un certain roulement et dont il n'a pas été tenu compte dans les chiffres qui nous ont été fournis. Pour les villes de Toronto et Montréal cette explication s'applique aussi en partie, mais ce qui est surtout responsable de cette différence

Tableau 4 (suite)

---

dans ces deux grandes villes c'est la présence d'un nombre important d'indépendants (ce qui n'est pas le cas à Halifax, Dartmouth et dans d'autres villes où l'affiliation à un centre de régulation est obligatoire), entre 10 % et 15 % des taxis dans chacune de ces deux villes sont opérés par des indépendants. Dans le cas de Winnipeg, la différence est de cinq et ceci reflète la présence de cinq taxis indépendants opérant sans radio.

D. Coût du transport par taxi

Le coût des services de taxi - comme le coût des autres services de transport[22] - inclut deux composantes : premièrement les coûts supportés par le producteur, i.e., dans le cas des services de taxi, les coûts de propriété et d'opération du véhicule-taxi et deuxièmement les coûts supportés par le consommateur, i.e., la quantité de temps qu'il doit mettre à contribution pour un déplacement en taxi.

La définition d'une fonction de coût pour un service ou un bien donné reflète une définition spécifique de ce service ou de ce bien. Pour être d'une quelconque utilité dans l'analyse de la réglementation, il importe que notre fonction de coût repose sur une définition du transport par taxi se situant au-dessus de sa réglementation possiblement restrictive. Nous définirons donc le transport par taxi comme un service de transport commercial individuel ou collectif sans parcours ni horaire établi.

Compte tenu des coûts supportés par le consommateur et le producteur, nous pouvons exprimer le coût moyen d'une course standard[23] en taxi individuel[24] ("i") et collectif[25] ("c") à l'aide des fonctions suivantes :

$$(1) \qquad C.M._i = \left[\left(\frac{F}{N} + V\right) \times L^i/_{t_i}\right] + \left[\left(T_1^i + T_2^i\right) \times H\right],$$

$$(2) \qquad C.M._c = \left[\left(\frac{F}{N.n} + \frac{V}{n}\right) \times L^c/_{t_c}\right] + \left[\left(T_i^c + T_2^c\right) \times H\right],$$

où F représente le coût fixe annuel d'un taxi, i.e., le coût de propriété d'un véhicule en opération (amortissement, assurances, etc.),

N représente le nombre total de milles parcourus annuellement[26] par un taxi type,

V représente le coût variable de production d'un véhicule-mille et inclut par exemple le coût de l'essence, de la main-d'oeuvre, etc.,

n représente le nombre de sièges d'un véhicule-taxi outre celui du chauffeur,

L^i représente la longueur moyenne d'une course standard de taxi en service individuel,

L^c représente la longueur moyenne d'une course standard de taxi en service collectif,

t_i représente le taux d'occupation d'un taxi en service individuel, i.e., le nombre de milles parcourus par un taxi avec un client à bord divisé par N,

t_c représente le taux d'occupation d'un taxi en service collectif, i.e., le nombre de sièges-milles occupés divisé par N.n,

T_1^i représente la quantité de temps que le client passe à attendre un taxi à partir du moment qu'il en fait la demande ou à partir du moment qu'il s'est mis en quête d'héler un taxi disponible dans la rue,

T_2^i représente la quantité de temps que le client passe à bord du taxi,

H représente le coût en dollars d'une heure de temps du client,

T_1^c et T_2^c représentent pour le taxi collectif les variables équivalentes à celles définies dans le cas du taxi individuel.

De plus les variables T_1^i ou T_1^c sont elles-mêmes des fonctions du taux d'occupation t_i ou t_c et du niveau de consommation de services de taxi (ou densité de consommation Q mesurée par la quantité de services de taxi consommés à l'heure dans une aire donnée) :

$$(3) \qquad T_c^i = f_i\ (t_i, Q) \qquad \text{et} \qquad T_1^c = f_c\ (t_c, Q),$$

où f'_{it_i}, $f'_{ct_c} > 0$, i.e., plus le taux d'occupation des taxis en circulation est élevé plus le client devra attendre longtemps avant d'en avoir un à sa disposition (dans le cas d'un taxi en service individuel) ou avant d'avoir un siège dans un taxi (dans le cas d'un taxi en service collectif); f'_{iQ}, $f'_{cQ} < 0$, i.e., plus le niveau de consommation sera élevé pour un taux d'occupation donné des taxis, plus la capacité disponible sera élevée et plus la période d'attente pour obtenir un taxi sera courte, réduisant par le fait même le coût moyen d'une course de taxi en service individuel ou collectif. Ce type d'économies d'échelle s'apparente à celles qui ont déjà été observées dans le cas du transport par autobus[27] et qu'on appelle aussi économies de réseau. A cause de l'absence, généralement, de parcours établis ou de réseau, dans le cas des

services de taxi, nous nommerons ces économies d'échelle économies de densité.

Au moment d'analyser les effets de la réglementation nous référerons implicitement aux fonctions de coût (1) et (2) en postulant toutefois quelques hypothèses simplificatrices. De telles hypothèses combinées à l'existence d'un marché secondaire pour les droits d'entrée dans l'industrie du taxi dans les villes où la réglementation contingente cette industrie nous permettront de mesurer assez directement les effets d'un tel type de réglementation.

Nous allons maintenant estimer, à partir des quelques données disponibles, les coûts moyens d'opération d'un taxi type en service individuel au Canada, et nous calculerons par la suite, à partir des tarifications en vigueur dans différentes villes canadiennes, le prix d'une course standard[28] de taxi en service individuel. Outre les données ainsi produites nécessaires pour mesurer les effets de la réglementation, cela nous fournira l'occasion de discuter divers aspects du coût du transport par taxi et leurs effets sur les modes de fonctionnement de l'industrie.

1. Coûts d'opération d'un véhicule-taxi

a) Coûts pour différents niveaux d'utilisation du véhicule

A partir des rares sources d'information disponibles nous avons estimé une moyenne des coûts d'opération d'un véhicule-taxi au Canada en 1974 et à partir d'indices de prix nous avons recalculé cette moyenne pour des années plus récentes (voir tableau 2.2, annexe 2). La nature locale des marchés de services de taxi engendre probablement une dispersion importante autour de cette moyenne.

La façon dont est organisé le tableau 2.2 (annexe 2) nous permet de se faire une idée sur l'importance relative de la portion fixe des coûts d'opération d'un véhicule-taxi. Cette portion (i.e., les coûts de propriété) déjà peu importante en valeur absolue ne représente que 11 % du

coût total pour un taxi parcourant 40,000 milles, alors que les coûts variables (i.e., les coûts de fonctionnement) en représentent plus de 72 %. Il n'y a donc pas de barrières naturelles à l'entrée en termes de capital physique. Parmi les coûts d'opération, le coût de la main-d'oeuvre est de loin le plus important, il représente près de 50 % du coût total de production : nous pouvons dire que le transport par taxi est une technique intensive en travail, par opposition aux techniques comme le métro, surtout intensive en capital. Le transport par taxi est d'autant plus intensif en travail que le coût pour la main-d'oeuvre ($7,500 pour 1974) représente la rémunération d'environ un chauffeur-année, cette rémunération est donc celle d'une main-d'oeuvre peu spécialisée, i.e., possédant un capital de formation relativement faible. Nous ne nions pas qu'un chauffeur expérimenté puisse se faire de meilleurs revenus, bien au contraire (dans une grande ville c'est l'expérience qui peut faire toute la différence), mais pas plus que le capital physique constituait une barrière à l'entrée, le capital de départ en termes de formation n'en constitue une. Ces premières considérations sur les coûts des services de taxi sont en accord avec une organisation atomistique de l'industrie; combinées à la grande autonomie[29] dont jouit l'opérateur de taxi, on comprend que cette industrie puisse attirer des travailleurs de divers milieux.

Les coûts annuels de production de services de taxi pour différents niveaux d'utilisation du véhicule-taxi sont présentés au tableau 2.4 (annexe 2). Le coût total moyen par passager-mille (en quelque dollars), en supposant un taux d'occupation constant des taxis quelque soit leur niveau d'utilisation, est respectivement de .566, .480, .455, .442, pour les niveaux de 20,000, 40,000, 60,000 et 80,000 milles par année; nous observons donc un rendement marginal croissant à mesure que le taux d'utilisation du véhicule augmente. Mais il n'y a pas lieu ici de parler d'économies d'échelle car le taxi demeure - même dans une petite ville - une technique dont le niveau de production efficace minimale (supposons que ce soit le taux maximum d'utilisation, i.e., environ 80,000 milles par année) par rapport à la demande est peu important. Ceci dit pour le modèle d'entreprise "un taxi - un entrepreneur", il y a aussi un autre modèle d'entreprise composée de plusieurs taxis opérés par des

salariés. Mais encore là il n'y a aucune raison de penser qu'il puisse y avoir des économies d'échelle. Premièrement celui qui assume les risques de l'entreprise n'a pratiquement aucun moyen de contrôle direct de l'efficacité avec laquelle les moyens de production (i.e., les taxis) sont utilisés; c'est l'employé qui détermine presque unilatéralement cette efficacité; un contrôle aussi complet du processus de production est complètement disproportionné avec la part de risque qu'un employé assume et il ne peut en résulter qu'une inefficacité X, par exemple, une conduite insouciante du véhicule avec les frais d'entretien plus élevés que cela impliquent, ou une lenteur à aller cueillir un client avec le taux d'occupation plus faible qui en résulte.

Deuxièmement l'intégration verticale que pourrait permettre l'opération par un même entrepreneur d'une flotte de taxis - atelier de réparation et de "débosselage", poste d'essence ou même centre de régulation opérés conjointement avec la flotte de taxis - ne se justifie pas sur le plan théorique, le fait que l'automobile est une technique très répandue dont l'entretien est l'objet d'une industrie fort développée et installée partout représente un argument parmi d'autres à ce point de vue. Cette intégration verticale ne se justifie pas non plus par l'observation : premièrement les entreprises de taxi avec chauffeurs à salaire et ainsi intégrés sont très rares, deuxièmement la majorité des entreprises d'autres industries devant opérer une flotte de véhicules motorisés relativement standards (par exemple une laiterie avec une flotte de camions de distribution) vont contracter à l'extérieur les services d'entretien de leur véhicule.

Les considérations précédentes nous amènent à conclure que sur un marché efficace les taxis seront opérés par des entrepreneurs, chauffeurs à temps plein, c'est-à-dire parcourant environ 40,000 milles par année; et de fait nous observons dans l'industrie du taxi une forte proportion de propriétaires-artisans opérant des véhicules-taxis parcourant au maximum 40,000 à 60,000 milles par année. Mais d'autre part, nous observons par exemple à Washington (D.C.) - une ville imposant très peu de restrictions à l'entrée dans l'industrie du taxi - une importante proportion de taxis opérés à temps partiel, i.e., parcourant au

maximum de 20,000 à 30,000 milles par année. De plus nous observons dans les villes imposant des restrictions à l'entrée une quantité parfois importante de taxis parcourant de 60,000 à 80,000 milles par année. Pour comprendre de tels phénomènes, il est bon de jeter un coup d'oeil aux modes d'opération que l'on peut associer grossièrement aux différents niveaux d'utilisation.

Au premier niveau d'utilisation (environ 20,000 milles par année) correspond des véhicules utilisés à temps partiel seulement. L'opérateur d'un tel taxi sera généralement un travailleur d'un autre secteur utilisant la voiture familiale comme véhicule-taxi, les coûts d'opération de son taxi se ramèneront donc en bonne partie aux coûts de fonctionnement d'un véhicule-taxi, ce qui fait un coût total moyen par passager-mille de 0.457[30], ce coût est approximativement égal à celui-là estimé ci-dessus pour un niveau d'utilisation de 60,000 milles par année, ce qui peut expliquer une importante popularité du taxi à temps partiel là où la réglementation ne s'y oppose pas. D'autant plus que le travail d'opérateur de taxi n'est pas un travail très spécialisé et que d'autre part avec - au Canada - une voiture par 2.6 personnes il existe un potentiel énorme en comparaison du nombre actuel de taxis[31]. Inversement, pour l'opérateur de taxi à temps plein aussi propriétaire de son véhicule, l'emploi à des fins personnels de son véhicule-taxi avec les avantages que cela comporte exclut des niveaux d'utilisation supérieurs à 40,000 ou 50,000 milles par année, car pour réaliser ces niveaux supérieurs d'utilisation de son véhicule il devra engager un chauffeur ou le louer en-dehors des heures qu'il l'opère lui-même.

Dans le cas des taxis opérés plus de 40,000 ou 50,000 milles par année, il s'agira presque exclusivement de taxis loués, et les chauffeurs sont donc des entrepreneurs plutôt que des salariés. Un premier facteur pour expliquer l'existence de tels taxis est l'existence de barrières à l'entrée dans l'industrie du taxi, de telles barrières, en haussant le coût fixe d'opération d'un véhicule-taxi (outre le financement du véhicule, l'entrepreneur devra financer l'achat d'un permis de plusieurs milliers de dollars) accentueront les réductions dans le coût total moyen d'opération du véhicule-taxi par passager-mille à mesure que le taux

d'utilisation augmente - contrebalançant les désavantages pécuniers et non-pécuniers associés à des taux d'utilisation élevés. Un autre facteur expliquant dans certains cas l'existence de taxis loués est l'octroi à un entrepreneur du monopole de la desserte d'endroits de grande affluence comme par exemple le réseau des grands hôtels, les places commerciales, les hôpitaux ou l'aéroport. Pour un tel entrepreneur l'exploitation d'une flotte de taxis loués ou même l'opération d'un centre de régulation sont des façons subtiles de soutirer sa rente de monopoleur - ce sera aussi le cas de l'entrepreneur détenant plusieurs permis de propriétaires de taxi dans une ville dont la réglementation restreint ce nombre de permis. Ce dernier cas sera d'autant plus probable que l'organisme de réglementation émettra un grand nombre de permis de chauffeur de taxi accroissant par le fait même le pouvoir de monopole des détenteurs moins nombreux de permis de propriétaires de taxi.

b) Coûts pour des véhicules de différentes tailles

Jusqu'à maintenant, nous avons considéré des taxis de taille dite standard car la presque totalité des réglementations les limitent à cette taille, mais rien ne nous empêche d'imaginer des véhicules-taxis disposant d'un plus grand nombre de sièges. Au tableau 2.5 (annexe 2), nous comparons, dans le cas d'un service de taxi collectif, les coûts d'opération d'un véhicule-taxi de taille standard aux coûts d'opération d'un véhicule-taxi plus grand disposant de six sièges ou places individuelles outre celle du chauffeur. Le coût total moyen par véhicule-mille pour ce dernier véhicule n'est que d'environ 10 % supérieur au même coût pour le véhicule de taille standard, ce qui fait que le coût total moyen par siège-mille est 44 % inférieur dans le cas du plus gros véhicule.

Pour les mêmes raisons que celles avancées précédemment on ne peut pas dans ce cas-ci parler d'économies d'échelle et même, pour ce qui est du taxi en service individuel, on ne peut pas parler de rendement croissant à mesure que la taille du véhicule augmente et même nous pourrions parler de rendements décroissants car premièrement un véhicule-taxi avec six sièges disponibles ne double pas la quantité de services de taxi produits par un taxi avec trois sièges disponibles - cette quantité

ne sera doublée que par deux taxis avec chacun trois sièges disponibles - et deuxièmement il est très exceptionnel qu'un taxi en service individuel ne soit pas suffisamment grand pour répondre aux besoins d'un client (à cause d'un trop grand nombre de personnes l'accompagnant ou de bagages). Par contre il est possible que pour un taxi en service collectif cette réduction du coût total moyen par siège-mille - à mesure que la taille du véhicule augmente - reflète, sur un intervalle de tailles, des rendements croissants; ce sera le cas si la réduction de coûts qu'on vient d'observer - à mesure que la taille augmente - et qui provient d'une variation dans le premier membre de la fonction de coût $C.M._c$ (équation (2) ci-dessus) est plus importante que l'augmentation de coûts en termes de temps du client reflétée dans les variations du deuxième membre de la fonction coût $C.M._c$. Le terme T_1^c pourra augmenter à cause du moins grand nombre de véhicules en circulation et le T_2^c augmentera certainement car plus de clients en moyenne devront prendre place dans le plus grand véhicule pour que le coût total moyen d'opération par client s'abaisse; or en taxi collectif cela signifie que chacun de ces clients devra passer en moyenne plus de temps à bord du véhicule à cause qu'un plus grand nombre de destinations auront priorité avant la sienne.

c) Coût moyen par client et taux d'occupation

Revenons-en à notre véhicule-taxi de taille standard en service individuel et regardons de plus près le taux d'occupation de ces taxis. En supposant qu'un taxi peut transporter trois passagers outre le chauffeur, le taux d'occupation des sièges-milles disponibles en taxi aurait été en moyenne de .255 au cours des dernières années selon nos calculs (voir tableau 2.2, annexe 2). Ce taux résulte du produit de la proportion moyenne de milles parcourus par un taxi avec un client à bord (.55) par la proportion moyenne de sièges occupés par course (qu'on appelle aussi taux moyen d'occupation par voyage rémunéré). Le client de taxi voyageant très souvent seul, cette dernière proportion est d'environ .45 (1.37/3). Au tableau 2.6 de l'annexe 2 nous avons illustré la sensibilité du taux d'occupation à chacune de ces proportions pour un taxi de taille standard parcourant 40,000 milles par année. Pour une certaine échelle de valeurs de 10 % à 100 %, le taux d'occupation a été traduit au

tableau 2.7 de l'annexe 2 en termes de coût total moyen par passager-mille - il va sans dire que pour l'opérateur de taxi une hausse du taux d'occupation est un substitut à une hausse du prix chargé au client. Ces calculs suggèrent que le prix des services de taxi reflète des taux d'utilisation relativement faibles de la capacité générée. Ces taux se justifient car, outre le coût d'opération des véhicules, il y a aussi le temps du consommateur qui entre dans le coût moyen d'une course de taxi et plus les taux d'occupation sont faibles moins longtemps le client doit attendre avant d'obtenir un taxi (plus T_1^i est petit dans la fonction de coût (1)). Toutefois il est permis d'envisager que des taxis en service collectif puissent réaliser des taux d'occupation plus élévés et que cela permette une réduction suffisante du prix chargé au client en taxi collectif pour le compenser de la plus grande quantité de temps qu'il doit mettre à contribution.

d) Coûts de localisation de la clientèle

Dans notre analyse des coûts de production de services de taxi, ce que nous avons appelé "coûts de localisation de la clientèle" (annexe 2, tableaux 2.2, 2.4, 2.5) réfère aux coûts de production des services offerts par les centres de régulation[32]. Ces coûts incluent les coûts de propriété ou de location de l'équipement ainsi que le coût d'emploi d'un nombre suffisant de téléphonistes et de répartiteurs[33]. Compte tenu des possibilités de louer des équipements de communications, il n'existe pas à ce niveau-là des barrières à l'entrée en termes de capital de départ. Par contre il semble - selon des administrateurs de centres de régulation que nous avons rencontrés - qu'il soit nécessaire d'avoir au minimum vingt taxis d'affiliés pour opérer un centre de régulation convenablement[34]. Des innovations dans le domaine des communications peuvent réduire ce minimum, mais dans l'état actuel des choses ce fait peut expliquer le nombre réduit de centres de régulation qu'on observe dans les petites villes. Mais d'autre part ce fait n'explique pas l'existence de grands centres de régulation dans une grande ville comme Montréal ou Toronto[35], et regroupant une proportion élevée des taxis en opération.

Un grand centre de régulation, plutôt qu'une multitude de moyens et/ou petits centres, recevant un plus grand nombre d'appels et étant relié à un plus grand nombre de véhicules-taxis est plus susceptible de minimiser la période moyenne d'attente des consommateurs; car en informant un plus grand nombre de taxis en opération et non engagés d'un nouveau point de départ d'une course, il est plus probable que ce soit un véhicule plus proche qui s'y rende. Ceci explique sans doute pourquoi une certaine clientèle des grandes villes, recherchant une mobilité à la grandeur du territoire, va favoriser un grand centre de régulation, provoquant ainsi une concentration plus grande que celle justifiée strictement par la structure des coûts d'opération d'un centre de régulation.

Tout en réduisant la période d'attente du consommateur un grand centre réduira aussi les déplacements improductifs (ou "à vide") des véhicules-taxis. Par contre, l'attitude des opérateurs de taxi refusant de souscrire à un seul et même centre de régulation et par le fait même de pouvoir être temporairement à sa merci nous amène à supposer que les coûts d'une concentration extrême de la production de services de régulation sont supérieurs aux gains réalisables par une telle concentration.

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que dans une grande ville toute la clientèle des taxis ne recherche pas une mobilité à la grandeur du territoire; une partie de la clientèle recherche une mobilité qu'on pourrait qualifier de locale comme en témoigne l'existence des petits centres de régulation de banlieue ou de quartier.

Les considérations précédentes n'épuisent pas tous les facteurs pouvant influencer la concentration des services de régulation. L'octroi de monopoles pour la desserte d'endroits de grande affluence (ou en termes plus courants l'octroi de concessions) est un facteur non négligeable déterminant de cette concentration. Car les opérateurs de taxi désirant avoir accès à ces lieux - cela peut être un aéroport ou un hôtel - devront s'affilier au centre de régulation détenant les concessions qui s'y rapportent.

En réduisant le nombre d'endroits que chaque taxi peut visiter pour obtenir de la clientèle, l'octroi de concessions peut réduire les coûts d'information sur le marché des services de taxi, par contre cela introduit des rigidités dans l'opération des véhicules-taxis : le taxi disponible le plus proche d'un endroit "concédé" ne sera pas nécessairement celui qui va le desservir[36], et ça réduit aussi la concurrence. De plus les concessions représentent un coût supplémentaire dans la production de services de taxi. Outre les coûts d'administration (ou de protection) des concessions, il y a aussi les coûts de propriété de ces dernières. Bien que de seconde importance par rapport à l'ensemble des coûts de production de services de taxi, le coût total des concessions n'est pas du tout négligeable dans certaines villes[37].

Enfin, il est possible de supposer que l'importance des coûts de localisation de la clientèle augmente par rapport au coût total du transport par taxi avec une rareté plus grande des véhicules-taxis. En effet un telle rareté, en augmentant la période moyenne d'attente anticipée par le consommateur, incitera probablement ce dernier à recourir plus fréquemment aux centres de régulation pour obtenir un taxi[38].

e) Implications

L'absence de barrières naturelles à l'entrée dans l'industrie du taxi et la taille optimale de l'entreprise de taxi - un entrepreneur artisan - qui donne à l'industrie du taxi une structure très atomistique c'est-à-dire une industrie composée d'une multitude de petits opérateurs, sont deux facteurs, qui combinés au caractère relativement homogène du produit offert - la course de taxi - font de l'industrie du taxi une industrie "presque" typiquement concurrentielle. Pas tout à fait parce que du fait que le consommateur sur le marché des services de taxi achète une mobilité qu'il n'a pas, son pouvoir de magasinage, c'est-à-dire sa capacité de choisir entre différents producteurs peut être très limitée; mais ce facteur est devenu beaucoup moins important et peut-être même négligeable avec le développement des communications modernes. Pour l'industrie du taxi, le mode d'organisation de la production le plus susceptible d'amener une allocation efficace des ressources a donc comme

composante principale la concurrence, le rôle résiduel de la composante réglementation ou régulation[39] dans le mode d'organisation de la production étant déterminé par l'importance des coûts d'information sur le marché des services de taxi.

Dans le cadre de notre analyse des réglementations du taxi, la structure des coûts de production et le type d'industrie qui en découle ont différentes implications. Une première implication est l'impossibilité d'avoir sur le marché des services de taxi une concurrence destructive au sens propre du terme. "Les principales conditions entraînant une concurrence destructive sont une capacité excédentaire considérable et le manque de souplesse qui empêche une réaffectation rapide du capital et de la main d'oeuvre" (Rapport intérimaire, Mandat sur la réglementation). Or aucune de ces conditions n'est rencontrée sur le marché des services de taxi à cause de l'absence de barrières naturelles à l'entrée et aussi à la sortie. Bien entendu cela ne signifie pas qu'il ne puisse pas y avoir de pratiques abusives entre concurrents mais comme nous le verrons cela n'a rien à voir avec la concurrence destructive. Par ailleurs une réglementation limitant le nombre de taxis crée, en érigeant des barrières artificielles à l'entrée dans l'industrie et à la sortie, des conditions favorables à l'avènement d'une concurrence destructive.

Dans les services publics, c'est-à-dire les services produits par des monopoles naturels réglementés ou étatisés, la réglementation est parfois sciemment utilisée pour pratiquer un financement compensatoire entre différentes catégories de consommateurs ou des consommateurs de différentes régions. Cette utilisation de la réglementation pour pratiquer un financement compensatoire entre la clientèle aux bonnes heures et la clientèle aux heures creuses n'est pas du tout efficace dans le cas de l'industrie du taxi à cause que son caractère atomistique rend le coût du contrôle du producteur exhorbitant. Plus explicitement, une réglementation limitant le nombre de taxis pour assurer de meilleurs revenus aux opérateurs de taxi dans les bonnes heures ne garantira pas un meilleur service dans les heures creuses; au contraire, la probabilité que la clientèle à certaines heures et/ou dans certaines parties de la ville soit victime d'une discrimination est bien plus grande car les membres du

cartel créé par une telle limitation choisiront les heures et les zones d'opération qui les intéressent, laissant la clientèle aux autres heures et ailleurs pratiquement sans service. En l'absence d'une telle limitation, l'industrie du taxi n'offrant pas de barrières naturelles à l'entrée acceuillera dans ses rangs des nouveaux producteurs quand une clientèle particulière manquera de services. Cette implication est d'ailleurs très clairement confirmée par l'observation[40].

Enfin, compte tenu de la nature concurrentielle de l'industrie, l'octroi de concessions dans des endroits vitaux comme l'aéroport augmente de façon abusive le pouvoir d'un centre de régulation et ne peut entraîner que des conséquences néfastes du point de vue de l'efficacité et de l'équité (par exemple rémunération différente pour un même travail). La réglementation du taxi ou une autre forme d'intervention gouvernementale (loi générale sur la concurrence) devrait chercher à exclure ce genre de monopole, ou à tout le moins aucune politique - comme c'est actuellement le cas avec celle du ministère fédéral des transports sur cette question - ne devrait favoriser un tel état de choses[41].

2. Prix et qualité de service

a) Estimation du prix dans différentes villes canadiennes d'une course standard de taxi

Pour comparer le prix des services de taxi d'une ville à l'autre, une unité standard est nécessaire, autrement nous serons réduits à comparer des composantes de la tarification : montant de départ, prix de la minute d'attente, prix du mille parcouru. L'unité qui nous paraît le plus appropriée quoique imparfaite est la course standard telle que définie précédemment (voir note 7, tableau 2.2, annexe 2).

Le tableau 5 présente le prix d'une course standard de taxi dans différentes villes canadiennes en 1978. A l'exception de Fredericton, tous ces prix sont fixés par des réglementations. Et toutes les villes à l'exception de quatre, dont Fredericton, rendent obligatoire par voie de règlements l'utilisation du taximètre pour établir le prix d'une course de taxi. Parmi ces villes ayant recours au taximètre, les prix au moment de

Tableau 5

Prix d'une course standard de taxi dans différentes villes canadiennes (automne 1978)

Montréal[1]	$3.90	Sherbrooke	$4.00
Toronto[2]	3.36	* St-Jean (T.-N.)	3.95
Winnipeg	3.97	+* St-Jean (N.-B.)	2.50
* Edmonton	4.34	* Sault-Sainte-Marie	4.04
* Calgary	4.13	Richmond	4.13
Vancouver	4.12	* Guelph	4.24
Hamilton	3.68	Oakville	3.98
Ottawa	4.10	Brantford	4.05
London	4.19	Hull	4.00
Québec	4.00	* Dartmouth	3.25
* Windsor	3.83	Victoria	4.14
Regina	3.62	+* Kingston	1.50
Saskatoon	4.20	* Peterborough	4.44
Burnaby	3.75	Kamloops	3.95
* Halifax	3.18	* Moncton	3.19
Thunder Bay	4.05	Markham	3.36
Oshawa	4.05	* Sarnia	4.14
Trois-Rivières	4.00	+* Frédéricton	2.00, 3.12
Subdbury	4.38	+* Charlottetown	2.50

1 Une augmentation de 20 % entrant en vigueur le 4 septembre 1979 va porter ce prix à $4.68. Il est intéressant de noter que la dernière augmentation accordée par la Commission des transports du Québec remontait au 13 novembre 1978. Une augmentation presqu'aussi importante (19.5 %) a aussi été accordée aux taxis de la région de Québec, le prix de la course standard passant à partir du 4 septembre 1979 de $4.00 à $4.78.

2 Une augmentation de 14 % entrée en vigueur le 8 mai 1979 a porté ce prix à 3.84.

* Indique les villes où il n'y a pas de limites effectives du nombre de taxis.

+ Indique les villes où le taximètre est peu ou pas en usage. A St-Jean, Kingston et Charlottetown, il y a une tarification par zone. Compte tenu de cette tarification, nous avons choisi le tarif pouvant être chargé en moyenne pour une course standard. A Fredericton il y avait une tarification par zone jusqu'au début de 1973, mais depuis quelques années cette tarification n'est pas effective puisque la ville a décidé de laisser les prix s'établir librement sur le marché, considérant que la concurrence entre les compagnies de taxis est une garantie suffisante de protection du consommateur. A partir d'enquêtes et de déplacements dans cette ville, nous avons estimé que le prix moyen d'une course standard (i.e., 3.6 milles et 2 minutes d'attente) pouvait se situer autour de $2.00. Heureusement pour nous, en plus de ce prix chargé par zone à Fredericton, il y a un centre de régulation dont les taxis disposent d'un taximètre, au moment de l'enquête les prix étaient : 0.40 (montant de départ), 0.70 (par mille parcouru) et .10 (par minute), ce qui fait que le prix d'une course standard était de 3.12.

notre enquête variaient entre $3.18 (à Halifax) et $4.44 (à Peterborough) c'est-à-dire à l'intérieur d'un écart de 40 % du prix minimum. Un écart beaucoup plus important séparait les villes ayant une tarification par zone des villes ayant une tarification utilisant le taximètre. Pour les trois villes ayant une tarification par zone les prix pour l'équivalent d'une course standard étaient de $1.50 ou $2.50. Ces écarts résultent de différents facteurs mais peuvent dépendre aussi de la course standard utilisée dans le calcul du prix.

La course standard que nous utilisons est une moyenne canadienne, elle est donc très probablement significativement différente d'une ville à l'autre, la distance parcourue et/ou le temps d'attente pouvant varier. Dans une tarification au taximètre cela peut changer le résultat des comparaisons entre deux villes. Par exemple le prix de notre course standard définie ci-haut était plus élevé à Québec ($4.00) qu'à Regina ($3.62), mais si nous prenons une course de 1.5 mille ou 2.4 kilomètres avec une demi minute d'attente le prix d'une telle course sera moins élevé à Québec ($2.05) qu'à Regina ($2.15)[42].

Les écarts de prix plus grands entre villes ayant une tarification au taximètre et celles ayant une tarification par zone sont moins relatifs que ci-dessus, i.e., quelle que soit la course standard utilisée dans le calcul du prix celui-ci serait toujours significativement plus bas dans les villes tarifant par zone plutôt qu'au taximètre. De tels écarts résultent des habitudes différentes de consommation de services de taxi dans les villes ayant une tarification par zone par rapport aux modes de consommation que dicte la tarification au taximètre. En effet la tarification par zone est en même temps une tarification per capita quand plusieurs clients indépendents sont à bord du taxi, mais une telle utilisation publique collective du taxi - quoique fréquente à Fredericton et St-Jean (N.-B.) semble-t-il[43] - demeure toujours à la discrétion du premier client monté à bord.

Outre le fait que notre unité de mesure, la course standard, est plus ou moins arbitraire, l'information que nous donne le tableau 5 sur les coûts du transport par taxi dans différentes villes canadiennes est

d'une portée limitée, car en plus de l'argent que le consommateur doit débourser, le temps de ce dernier est un facteur de production - comme l'indique les fonctions de coût définies ci-dessus (début de la section D) - dont il doit assumer le coût. Il est d'autant plus important de considérer ce facteur qu'on est en droit de s'attendre à une relation inverse, toutes choses égales par ailleurs, entre celui-ci et le prix payé en argent.

b) Revenu de l'opérateur de taxi et qualité de service

Pour comprendre l'origine des différences que nous avons observées ci-dessus dans le prix des services de taxi et aussi les différences probables dans la quantité de temps que le consommateur doit mettre à contribution, il est nécessaire de se représenter un marché de services de taxi avec des fonctions d'offre et de demande.

Étant donné la nature locale des marchés de services de taxi, imaginons une ville canadienne de moyenne importance. Les facteurs de demande étant ce qu'ils sont dans cette ville, c'est-à-dire le prix des modes de transport public autres que le taxi, la proportion de gens ayant accès à un mode de transport privé, la proportion d'handicapés et de vieillards, la proximité des centres de services publics, etc., nous pouvons concevoir une demande totale agrégée de services de transport par taxi. Cette demande totale agrégée est représentée par un ensemble de combinaisons "prix" - quantité de courses effectuées dans une période de temps et une aire données (i.e., un niveau de consommation), chaque combinaison donnant le niveau maximum de consommation pour un "prix" donné.

Afin de pouvoir ordonner les quantités de courses demandées, nous allons exprimer ces quantités par leur équivalent en termes de courses standards et les niveaux de consommation représenteront des quantités de courses standards pour une période donnée, par exemple une heure, et pour aire donnée, par exemple le nombre de courses standards débutant à l'intérieur d'une surface d'un mille carré. D'autre part le "prix" auquel nous faisons ici référence est le coût supporté par le

consommateur, i.e., l'argent qu'il débourse de sa poche plus le temps qu'il doit mettre à contribution; parce qu'on peut supposer que le temps passé à bord d'un taxi (i.e., T_2 dans les fonctions de coût définies précédemment) est relativement uniforme pour une course donnée, nous n'allons considérer ici que la période d'attente (i.e., T_1 dans les fonctions de coût définies précédemment). Un prix global "P" pour les services de taxi pourra donc se définir comme suit :

(4) $$"P" = P + (T_1 \times H)$$

où P représente le montant déboursé par le client pour une course standard,

H représente le coût en dollars d'une heure de temps du client.

En utilisant le prix "P", nous avons tracé au graphique 2 deux courbes de demande : DD' et DD". Par définition tous les facteurs de demande autres que le prix sont constants le long d'une même courbe de demande, des changements dans l'un ou plusieurs de ces facteurs se traduisant par des déplacements de la courbe. Par exemple, la courbe DD" pourrait représenter la demande de services de taxi en présence de transports en commun non subventionnés alors que DD' représenterait la demande de services de taxi dans le contexte actuel; ou par exemple DD" pourrait représenter la demande de services de taxi aux heures de pointe alors que DD' représenterait la demande de services de taxi aux heures creuses.

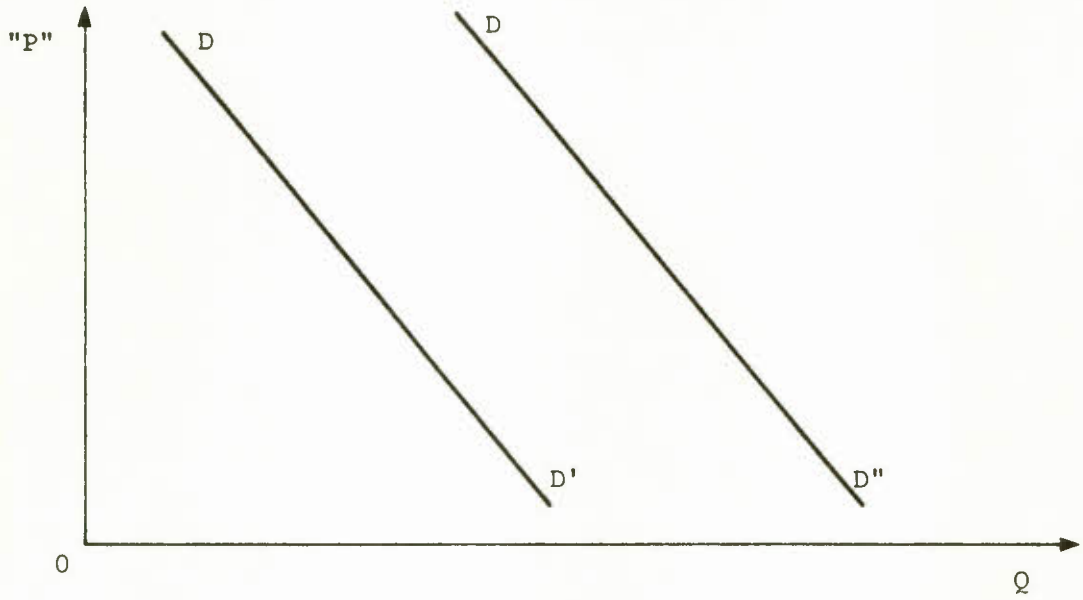
Chaque courbe de demande tracée au graphique 2 sera représentée dans un graphique en termes de P, le montant déboursé par le consommateur pour une course standard (par exemple la liste de prix du tableau 5), par une famille de courbes de demande, une valeur donnée de T_1 étant associée à chaque courbe. Au graphique 3, nous avons représenté chacune des deux courbes du graphique 2 par un ensemble de courbes correspondant à quelques valeurs possibles pour T_1 :

DD' : D_0D_0', D_1D_1', D_2D_2', D_3D_3', D_4D_4', D_5D_5'

DD" : D_0D_0'', D_1D_1'', D_2D_2'', D_3D_3'', D_4D_4''

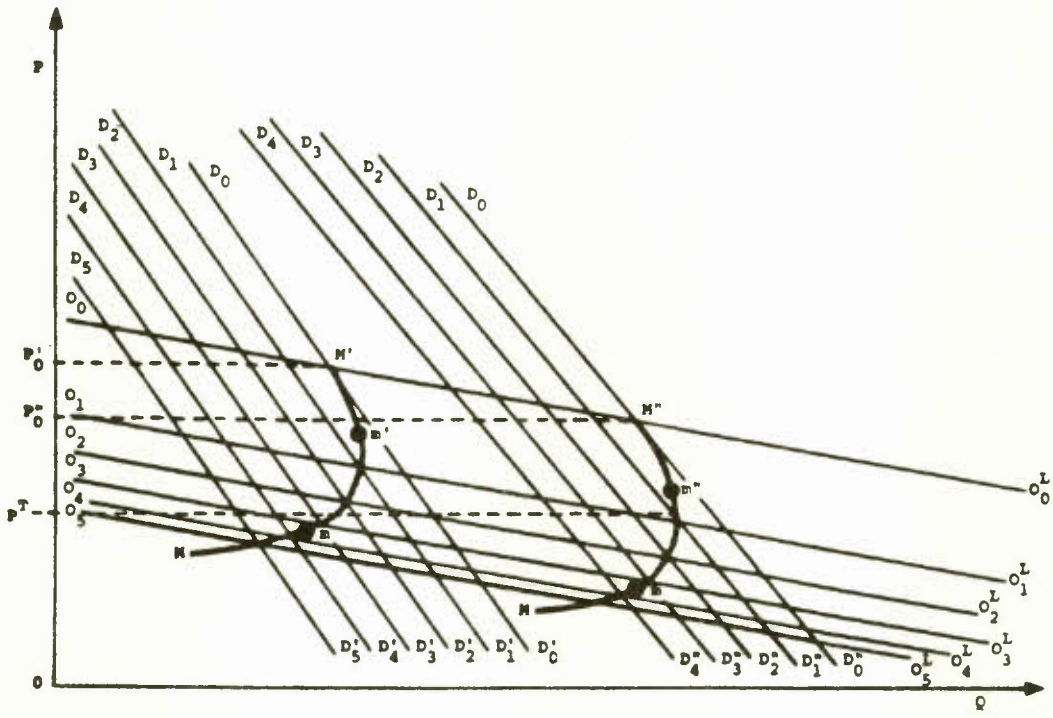
Graphique 2

Demande de services de taxi en fonction d'un prix global "P"



Graphique 3

Ensemble des prix d'équilibre sur un marché de services de taxi



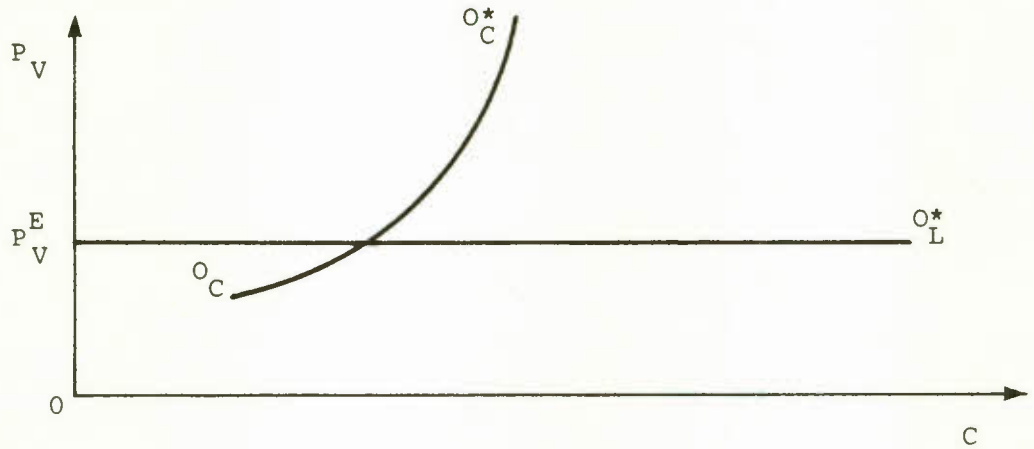
où i dans D_iD_i' ou D_iD_i'' est tel que $i = 0$ pour $T_1 = T_1^0 = 0$, $i = 1$ pour $T_1 = T_1^1 = 1$, $i = 2$ pour $T_1 = T_1^2 = 2$, etc. Une unité de T_1 pouvant représenter, par exemple, une période de cinq minutes. Plus i est élevé et plus la période T_1^i associée à D_iD_i' ou D_iD_i'' sera longue; $D_{i+1}D_{i+1}'$ (ou $D_{i+1}D_{i+1}''$) sera à gauche de D_iD_i' (ou D_iD_i'') car il est raisonnable de supposer que pour une période de temps plus longue, i.e., une qualité de service inférieure (ou un prix global "P" plus élevé), la quantité de services de taxi demandée sera inférieure, au même prix P.

Du côté de l'offre maintenant, les facteurs d'offre étant ce qu'ils sont dans cette ville, c'est-à-dire le nombre de travailleurs non spécialisés qu'on y trouve, le taux de chômage, le nombre d'automobiles, la satisfaction que les gens retirent du travail d'opérateur de taxi dans cette ville, le nombre d'étudiants en âge de conduire une voiture, le pourcentage d'immigrants[44], etc., nous pouvons concevoir une offre totale agrégée. Cette offre totale agrégée est représentée par un ensemble de combinaisons prix - capacité (en véhicules-milles/par heure). Au graphique 4, nous avons tracé deux courbes d'offre : $O_LO_L^*$ et $O_CO_C^*$. A cause de l'importance du facteur travail dans la production de services de taxi, des différences importantes dans la valeur de P_V^E d'une ville à l'autre reflètera premièrement des différences dans le revenu des opérateurs de taxi d'une ville à l'autre, et de façon plus générale, des différences dans le revenu de la main-d'oeuvre non spécialisée.

$O_LO_L^*$ représente la courbe d'offre à long terme; comme en témoigne sa position horizontale, nous avons supposé que des coûts constants caractérisaient la production dans l'industrie du taxi. Pour des capacités élevées cette hypothèse n'est pas défendable, mais compte tenu des facteurs de production très communs auxquels a recours l'industrie du taxi et de l'importance somme toute marginale des quantités utilisées pour cette dernière, cette hypothèse nous semble réaliste pour la vaste majorité des villes canadiennes et pour les variations de capacité susceptibles d'être considérées au cours de notre analyse. $O_CO_C^*$ représente la courbe d'offre à court terme. Sa pente positive reflète les

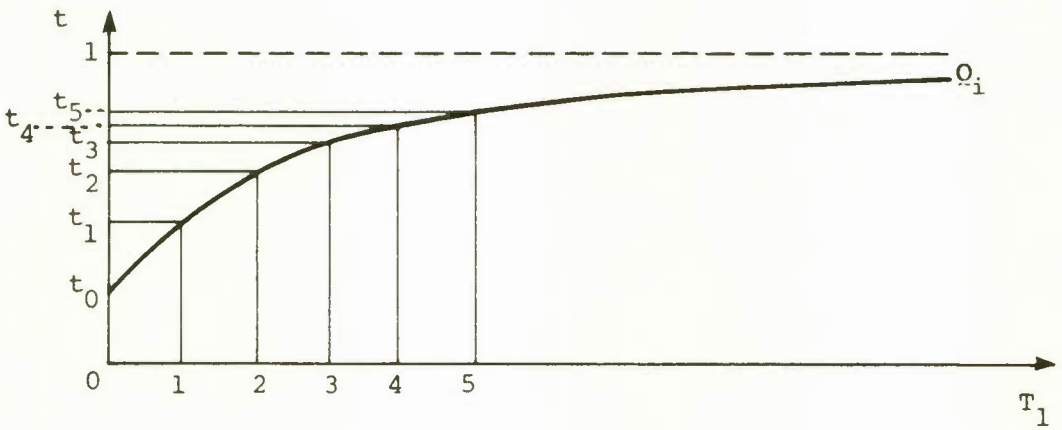
Graphique 4

Courbes d'offre de services de taxi à court et à long termes



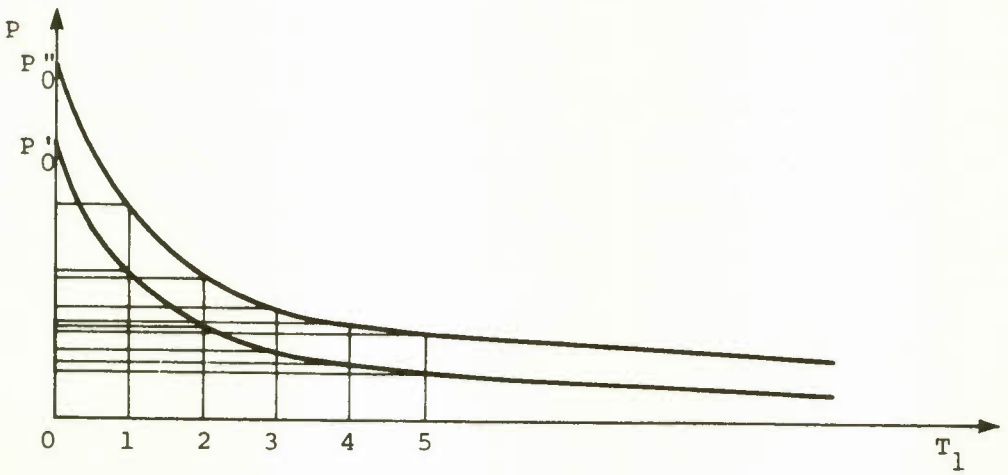
Graphique 5

Relation entre le taux d'occupation des véhicules-taxis et la période d'attente pour obtenir un taxi



Graphique 6

Relation entre le prix d'une course de taxi et la période d'attente



gains excessifs, nécessaires temporairement, pour accroître la capacité de l'industrie. Ces gains excessifs pourraient être, par exemple, les montants nécessaires pour convaincre un certain nombre de transporteurs privés, en l'occurrence des automobilistes, de commercialiser les capacités excédentaires de leur mode de transport en offrant par exemple des services de taxi collectif.

Les courbes d'offre ci-haut ne sont pas exprimées en termes du montant déboursé par le consommateur mais en termes de prix par véhicule-mille (P_V) et de quantités de véhicules-milles à l'heure (C). Ceci s'explique par le fait que d'une part les coûts que doivent assumer les producteurs sont pour générer une capacité et que d'autre part les produits consommés sont des courses de taxi. Pour confronter l'offre et la demande sur le graphique 2 qui est en termes du prix affiché, une transformation de la courbe d'offre (nous ne traiterons que de la courbe d'offre à long terme) est nécessaire.

La fonction d'offre ($O_L O_L^*$) a la forme suivante :

(5) $$P_V = P_V^E \qquad (O_L O_L^*)$$

En termes de courses standards, l'équation (5) aura la forme suivante :

(6) $P = k(P_V^E/t)$, ou P représente le prix d'une course standard, t représente le taux d'occupation et K est une constante qui transforme des véhicules-milles à l'heure occupés en courses standards à l'heure, compte tenu des caractéristiques de la course standard[45]. A partir de (6) et de la relation entre t et T_1, la courbe d'offre ($O_L O_L^*$) pourra être représentée dans le graphique 2 par une famille de courbes, chacune de ces courbes d'offre étant associée à une valeur de t; et les prix P seront déterminés par la rencontre d'une courbe d'offre et de demande ayant une paire de valeurs (t, T_1) correspondantes.

La relation entre t et T_1 avait la forme suivante[46] :

(7) $$T_1 = f(t,Q), \; f_t' > 0 \text{ et } f_Q' < 0$$

Au graphique 5, nous avons illustré la forme de la relation (7). Il est raisonnable de supposer que des augmentations constantes successives de la période d'attente T_1 s'accompagneront d'augmentations de moins en moins importantes du taux d'occupation t à mesure que cette variable tend vers sa valeur maximum qui est 1. D'autre part, la période d'attente T_1 pourra prendre la valeur 0 pour une valeur minimum de t, t_0, plus ou moins proche de 0. La courbe Q_i du graphique 5 sera plus ou moins élevée dépendant du niveau de consommation i (pour $Q = Q_i$). Pour des niveaux de consommation peu élevés, t_0 pourra être négatif.

A partir des relations (6) et (7), nous avons représenté la courbe d'offre $O_L O_L^*$ par un ensemble de courbes d'offre en termes de P correspondant aux six valeurs de T_1 (0,1,2,3,4,5) déjà utilisées pour tracer les courbes de demande. Pour chaque niveau de demande (DD' et DD" sur le graphique 2), nous obtenons au graphique 3 un ensemble de combinaisons prix-niveau de consommation possibles : MM' dans le cas de DD' et MM" dans le cas de DD". De chacun de ces sous-ensembles de combinaisons possibles, nous pouvons extraire un sous-ensemble de combinaisons plus probables pour chaque niveau de demande, en postulant que le consommateur cherchera à minimiser le prix global "P" que lui coûte les services de taxi.

A partir du graphique 3 il est possible, pour chaque niveau de demande, de construire une relation entre les prix des combinaisons possibles d'équilibre et les périodes d'attente correspondantes. Au graphique 6 nous avons illustré la forme de cette relation. Pour le niveau de demande DD', la relation est représentée par la courbe originant de P'_0. Le prix global "P" (voir (4)) sera à son minimum pour un niveau de demande donné, quand P sera tel que $dP/dT_1 = H$ (H représentant le coût en dollars d'une heure d'attente du client). Vraisemblablement ce coût n'est pas le même pour tous; il est donc difficile d'identifier une valeur de P rencontrant la condition ci-dessus, aussi est-il plus réaliste de parler d'un ensemble de combinaisons optimales mm' (ou mm"), sous-ensemble

de MM' (ou MM"), dont les bornes pour P correspondent aux bornes entre lesquelles le coût en dollars du temps de la clientèle susceptible de dominer sur le marché oscille.

En résumé, le prix payé pour une course standard dans une ville donnée sera déterminé par le coût et la disponibilité de la main-d'oeuvre non spécialisée - cette première variable détermine P_V^E dans le modèle ci-dessus -, par le niveau de la demande - cette deuxième variable détermine l'importance des économies de densité réalisées[47] - et, troisièmement par le coût en dollars du temps de la clientèle du taxi. Si la clientèle du taxi dans une ville est composée dans une forte proportion de gens à la retraite connaissant à l'avance les déplacements qu'ils doivent effectuer (ou de rentiers), le coût en dollars du temps d'attente de la clientèle dans son ensemble y sera donc plus faible, ceci permettant un taux d'occupation plus élevé des taxis et permettant par le fait même un prix par course standard moins élevé. Ceci dit il n'y a rien qui implique que le prix des services de taxi dans une même ville doit être uniforme.

Dans toutes les villes canadiennes que nous avons considérées à l'exception d'une, Fredericton, le prix des services de taxi est uniforme à l'intérieur de chaque ville, mais dans toutes ces villes à l'exception de Fredericton le prix est réglementé. Comme en témoigne le marché des services de taxi à Fredericton, une variété de services de taxi avec différents prix est possible. De la même façon, rien ne nous empêche de penser qu'en l'absence d'une réglementation du prix des services de taxi, le prix des services de taxi au centre-ville aux heures de pointe, alors que le niveau de consommation de services de taxi par mille carré est très élevé, puisse être différent du prix pour les mêmes services en banlieue. De fait une tarification optimale devrait établir de telles différences dans le prix. Car un même prix dans une ville connaissant des niveaux de consommation très différents d'une partie à l'autre ou d'une heure à l'autre engendre des périodes d'attente de longueur très différentes et possiblement un encombrement de taxis au centre-ville. Le graphique 3 fait très bien ressortir ce point. En supposant qu'une même ville connaît deux niveaux de consommation très différents DD' et DD", un tarif uniforme P^T engendrera une période d'attente entre 0 et 1[48] pour ce niveau-ci et entre 2 et 3 pour ce niveau-là. Les taux d'occupation des

véhicules-taxis varieront aussi dans le même sens, et on verra une plus grande proportion de taxis circulant à vide avec DD".

Le modèle présenté ci-dessus est statique au sens où cela ne nous dit pas comment le marché va fonctionner. Une telle analyse statique est fondamentale et nous nous y référerons lors de l'estimation des coûts de la réglementation associés à l'allocation inadéquate des ressources pouvant résulter de cette dernière. Mais elle ne nous apprend pas comment les consommateurs de services de taxi feront prévaloir leurs besoins et préférences et à quels résultats on doit s'attendre sur les marchés canadiens relativements réglementés étant donné le coût des facteurs et la nature de la réglementation[49]. Ceci sera l'objet de la prochaine section.

E. Dynamique du marché et de ses contrôles par la réglementation

Du point de vue du pouvoir effectif du consommateur de services de taxi sur la quantité, la nature et le prix des services de taxi produits, une réglementation peut - par rapport à ce qui se produirait en l'absence de réglementation - renforcer ce pouvoir, le diminuer ou le laisser inchangé. Le pendant de ce pouvoir du consommateur du côté de l'opérateur de taxi est l'ensemble des incitations à répondre aux besoins de la clientèle au coût minimum; encore ici une réglementation - par rapport à ce qui se produirait en son absence - peut multiplier ces incitations, les réduire ou les laisser inchangées.

Le pouvoir du consommateur sera effectif dans la mesure où ce dernier pourra choisir d'être servi par l'opérateur ou le groupe d'opérateurs qu'il préfère, et sera capable du même coup d'éviter d'être servi par ceux qui, selon son "évaluation personnelle" d'expériences passées, n'ont pas su répondre à ses besoins. L'exercice d'un tel pouvoir - s'il est effectif - par l'ensemble des consommateurs impliquera que parmi les gens qualifiés et disposés à opérer un taxi ceux qui n'ont pas le souci et l'imagination de servir mieux que quiconque leur clientèle seront éliminés au profit de ceux ayant un tel souci - stabilisant par le fait même à long terme la position de ces derniers dans l'industrie.

Une condition essentielle à l'exercice par le consommateur d'un pouvoir de sélection entre différents producteurs lui offrant un même bien est que le consommateur dispose d'un minimum d'information. L'information des agents économiques représente un des coûts inhérents à la création et l'opération d'un marché. Parmi les autres coûts, il y a par exemple le coût d'assurer le respect des droits de propriété et des contrats. De façon générale les coûts de l'information seront d'autant plus élevés que cette dernière est accumulée rapidement[50]. Avant d'envisager certains aspects de la réglementation dans ce contexte, nous allons considérer l'effet "dynamique" des réglementations du nombre de producteurs et du prix des services de taxi - compte tenu de la structure concurrentielle de l'industrie en cause sur le marché de ces services.

1. Restrictions à l'entrée

En regard du pouvoir effectif du consommateur, les réglementations dans certains de leurs articles peuvent être associées à l'un des deux types suivants de contrôles. Il y a d'une part les contrôles qui assurent un tel pouvoir au consommateur et créent des conditions favorables pour que ce dernier l'exerce, d'autre part il y a les contrôles qui n'accordent pas un tel pouvoir au consommateur et/ou ne créent pas de conditions favorables à son exercice. Le "deuxième type" de réglementation fera référence à ces derniers contrôles, par opposition aux précédents dites du "premier type".

Le deuxième type de contrôles regroupe tous les articles de réglementation limitant le nombre de taxis, car une telle opposition à la venue de nouveaux opérateurs de taxi crée une situation de cartel qui limite de beaucoup le pouvoir effectif de sélection du consommateur. Dans une ville où le nombre de taxis est limité, les opérateurs de taxi d'un centre de régulation donné offrant un service de taxi supérieur ou des services diversifiés pouvant répondre à un plus grand nombre de besoins ne pourront pas satisfaire les besoins d'un plus grand nombre de consommateurs[51] sans le consentement d'un certain nombre d'opérateurs de taxi concurrents acceptant de s'affilier à leur centre. Une telle dynamique se

fondant sur l'impossibilité pour l'industrie de faire appel à des ressources extérieures met le consommateur dans une situation où il est tout à fait à la merci des opérateurs de taxi en place. Le marché, à cause des restrictions sur le nombre de taxis, ne génère donc aucune incitation à l'endroit des opérateurs de taxi pour servir adéquatement ou mieux servir le public. Et ce que la réglementation ne permet pas au marché de faire, cette même réglementation devra tenter de l'assumer, nécessitant ainsi encore plus de réglementation[52].

Le premier type de contrôles regroupe toutes les réglementations qui contribuent au bon fonctionnement des mécanismes du marché, ou à tout le moins ne s'y opposent pas. Une condition essentielle pour qu'une réglementation dans son ensemble puisse être associée au deuxième type de contrôles est qu'elle ne limite pas le nombre de taxis. Dans une ville ne limitant pas le nombre de taxis, une concurrence potentielle incitera les centres de régulation à s'assurer que chaque opérateur s'efforce de répondre le mieux possible aux besoins du consommateur. Dans les villes où il y a une telle concurrence, par la propreté des véhicules-taxis, la diversité des services offerts par les taxis, la politesse des chauffeurs et leur bonne connaissance de la ville, la très forte préoccupation de bien servir la clientèle apparaît évidente[53]. Et cela est tout à fait prévisible puisqu'il y va de la survie de chaque centre de régulation d'adopter un tel comportement. Chaque opérateur de taxi affilié à un centre de régulation donné ayant son véhicule clairement identifié à ce centre, et la clientèle de chaque taxi étant avant tout celle du centre, l'ensemble des opérateurs d'un centre de régulation auront intérêt à veiller à ce que le comportement de chacun soit à la hauteur de la réputation du centre puisque c'est de cette réputation que dépend le revenu de chacun[54].

Il est intéressant de noter comment la dynamique du marché peut contribuer à l'avènement et au maintien d'une qualité de service et au développement d'innovations. Tout simplement parce que le consommateur bien informé est apte à juger de ce qui lui convient et qu'aucun producteur n'est intéressé à perdre sa clientèle; d'autre part les gens de l'industrie sont incités à rechercher des innovations dans l'utilisation

de leur véhicule-taxi susceptibles de répondre à des besoins du public car - pouvant faire appel à des ressources extérieures à l'industrie - ils peuvent aspirer à s'approprier les gains de clientèle qui en résultent.

Sur un marché ouvert, i.e., ne limitant pas le nombre de taxis, les taxis et leurs permis n'ont aucune valeur marchande outre la valeur réelle du véhicule et de ses équipements. A l'opposé du véhicule-taxi qui est en soi généralement anonyme puisque insuffisant pour se développer une clientèle à lui, le centre de régulation acquerra une valeur marchande refletant l'"achalandage commercial réel" que se partage les opérateurs affiliés au centre, i.e., la clientèle ayant préféré depuis un certain temps les taxis de ce centre à ceux des autres centres. Une telle préférence se traduit par le nombre d'appels que le centre reçoit quotidiennement et aussi par le nombre de clients hélant les taxis portant la marque commerciale du centre plutôt que les autres. Sur un marché fermé, i.e., où le nombre de taxis est limité, la clientèle du taxi sera captive des opérateurs de taxi détenant le nombre limité de permis[55] de taxi, et chaque taxi sera assuré au départ de sa portion de clientèle. L'achalandage des taxis résultant d'une réglementation limitant leur nombre ne s'apparente donc en rien à l'"achalandage commercial réel" dont on vient de faire mention, cet achalandage-là qu'on pourrait qualifier d'"achalandage sous contrainte" se fondant sur une clientèle captive pour qui la réglementation a limité la liberté de choisir alors que celui-là se fonde sur une clientèle exprimant "ses préférences". Les centres de régulation sur un marché fermé pourront aussi acquérir une valeur marchande mais cette dernière reflètera davantage le nombre de taxis affiliés que premièrement un achalandage commercial réel[56]; car l'affiliation d'un taxi à un centre donné signifie que sur le nombre limité total de taxis, un taxi de moins sera affilié aux autres centres.

Avec un achalandage sous contrainte, les propriétaires du nombre limité de permis de taxi sont détenteurs d'un pouvoir de monopole, la valeur marchande des permis reflétant la rente du monopoleur[57]. Cette position privilégiée des opérateurs de taxi explique pourquoi toute la dynamique du marché des services de taxi va changer à partir du moment où la réglementation limite le nombre de taxis. Alors qu'auparavant l'ensemble de l'industrie était mobilisé pour servir le consommateur[58],

après l'instauration d'une telle limite chaque centre de régulation aura de moins en moins le pouvoir d'influencer dans le sens des préférences du consommateur[59] le comportement des opérateurs de taxi "daignant" s'affilier à lui plutôt qu'aux autres centres et le consommateur devra se contenter du service que lui offre l'un quelconque des centres de régulation - ces derniers ayant perdu les moyens d'accaparer la part du marché détenu par un centre peu soucieux de sa clientèle. Une part importante de l'esprit d'initiative et de l'énergie de l'industrie sera canalisée vers la mise à profit du pouvoir de monopole des opérateurs de taxi (par l'intermédiaire du processus de tarification par exemple) et aussi vers la protection de ce pouvoir et son renforcement si possible[60]; la réussite des opérateurs de taxi en place dans leurs efforts sur ce plan augmentera leur rente de monopoleur et leur permettra de réaliser un gain de capital dans la valeur marchande de leur permis lors de sa revente, qu'ils partageront dans certaines villes avec les autorités qui réglementent[61].

Depuis le début de notre discussion nous avons surtout envisagé l'industrie du taxi en termes de centres de régulation et d'opérateurs de taxi affiliés à ces centres. Cela correspond bien à la réalité dans presque toutes les villes car la proportion de courses obtenues sur la rue y est trop faible pour qu'un opérateur de taxi ne fonde ses revenus que sur cela. Les opérateurs seront donc généralement affiliés à un centre de régulation[62]. Les deux exceptions sont Montréal et Toronto où la proportion d'indépendants peut dépasser 10 %. Toutes les deux limitent le nombre de taxis. Du fait que le nombre de taxis est limité, ces opérateurs indépendants ne peuvent être facilement délogés de la part du marché qu'ils occupent - quelle que soit la qualité du service qu'ils offrent - de la même façon qu'il est difficile de déloger de la part de marché qu'ils occupent n'importe quel groupe d'opérateurs d'un centre de régulation. La dynamique est donc toujours la même, quoique le comportement de certains opérateurs indépendants puisse témoigner encore davantage de l'absence de concurrence puisque le consommateur n'a aucun moyen de recours sur ces gens dans l'industrie, les indépendants opérant de façon anonyme.

Dans une ville où les modes de consommation de services de taxi engendrent la présence d'un grand nombre d'opérateurs travaillant sans radio (la clientèle au hasard dans la rue y étant importante) et où le nombre de taxis n'est pas limité, nous pourrons retrouver encore une dynamique du marché ouvert discutée précédemment car des indépendants insoucieux de leur clientèle peuvent malgré leur anonymat être délogés de la part du marché qu'ils occupent. Ce sera le cas si le consommateur insatisfait recherche, à condition que les coûts d'une telle recherche ne sont pas trop élevés, ceux portant l'enseigne de centres de régulation bien réputés - ces centres de régulation pouvant alors augmenter le nombre d'opérateurs affiliés pour prendre la place des indépendants si tel est le désir des consommateurs. C'est sans doute là une des raisons pour lesquelles dans une telle ville une forte proportion d'opérateurs de taxi non munis de radio seront quand même affiliés à un centre de régulation ou une association - le nom d'un tel centre ou d'une telle association pouvant représenter pour le consommateur une garantie de sécurité et de qualité de service à l'endroit du taxi qui l'affiche[63].

2. Tarification

Outre les contrôles en termes de nombre de taxis sur l'offre de services de taxi, le contrôle du prix des services de taxi est une autre composante de la réglementation ayant des effets notables sur le comportement des opérateurs de taxi et les modes de consommation. De façon générale, on peut associer quatre éléments au contrôle du prix des courses de taxi : la variabilité du prix suivant les heures de la journée, la dépendance du prix vis-à-vis du nombre de milles effectués pour chaque course et/ou du temps demandé pour chaque course, la variabilité du prix suivant le nombre de passagers, le degré de certitude du consommateur - avant de monter dans un taxi - sur le prix d'une course donnée. Ces éléments déterminent en partie les quantités offertes et les quantités demandées de services de taxi. Ainsi, selon la façon dont les deux premiers éléments seront traités par l'organisme de réglementation, les consommateurs pourront, par exemple, souffrir d'une insuffisance de taxis aux heures de pointe - les opérateurs de taxis n'étant pas suffisamment incités à se lancer dans le trafic au cours de cette période de la

journée. Tandis que du traitement du troisième élément il peut résulter des incitations à une utilisation individuelle du taxi ou des incitations à une forme collective d'utilisation.

Les deux modes de tarification que nous avons rencontrés au cours de notre enquête, la tarification par zone et la tarification ayant recours au taximètre, traitent de façons différentes les éléments mentionnés ci-dessus et comportent chacun par le fait même un ensemble d'incitations particulières.

Pour un taxi et le client à son bord, le coût marginal de prendre un autre passager en cours de route n'est pas - contrairement à ce que les tarifications actuellement en vigueur portent à penser - nécessairement prohibitif, à moins que le premier client se déplace pour une urgence. Dans une tarification par zone, le prix chargé au premier passager s'il accepte de faire un tel arrêt pour prendre d'autres passagers ne sera pas plus élevé, et si les points d'arrivée des premiers clients montés à bord du taxi s'écartent de la plus directe route pour conduire à leurs points d'arrivée les clients montés après, le prix chargé à ceux-ci ne sera pas non plus différent pour faire le détour nécessaire pour aller conduire ceux-là. De tels services de taxi à course partagée sont moins compatibles avec une tarification au taximètre malgré des innovations technologiques récentes[64]. Un autre avantage de la tarification par zone est que le client peut facilement connaître à l'avance de façon exacte le prix d'une course donnée en taxi[65]. En effet les prix de toutes les courses possibles se ramènent à un nombre limité de tarifs.

Étant donné que dans une tarification par zone, il n'y a que le point de départ et le point d'arrivée et non l'un des multiples trajets entre ces deux points qui déterminent le prix de la course, l'opérateur de taxi soumis à ce mode de tarification empruntera naturellement la route la plus directe. Par contre avec le taximètre l'étranger ou le citadin qui ne connaît pas très bien la ville où il se trouve (et ignore par le fait même le trajet le moins coûteux en distance et en temps) est aussi démuni et vulnérable devant la cupidité de quelques opérateurs qu'en l'absence de

toute tarification; abstraction faite des possibles voire probables escroqueries qui en résultent, le prix calculé au taximètre se conforme sous certains aspects aux principes de la tarification au coût marginal car le temps et la distance y sont des variables explicites. Dans un trafic congestionné où les voitures circulent à basse vitesse et sont parfois immobilisées, l'opérateur de taxi soumis à une tarification au taximètre empochera donc plus pour un même trajet qu'en l'absence de congestion; le supplément qu'il recevra dépendra du tarif accordé pour le temps d'"attente" (i.e., le temps où le véhicule-taxi est immobilisé et/ou circule à une vitesse inférieure à une vitesse minimale établie par la réglementation). Par contre l'opérateur de taxi, soumis à une tarification par zone qui ne prévoit pas en certaines circonstances des suppléments aux tarifs normalement en vigueur[66], ne recevra rien pour couvrir ses coûts supplémentaires - en essence et en temps - d'opération dans un trafic congestionné. Dans les villes ayant une telle tarification, de telles circonstances pourront amener un abaissement de la qualité de service, c'est-à-dire principalement un rallongement de la période moyenne d'attente pour le consommateur, car un nombre moins grand d'opérateurs de taxi accepteront de travailler au cours des périodes occasionnant des frais plus élevés, laissant aux autres opérateurs acceptant de le faire un taux d'occupation éventuellement plus élevé pour couvrir ces frais.

Il est aussi possible en se plaçant dans une autre perspective de mettre en évidence des variations de qualité de service pour une tarification ayant recours au taximètre. Si la rémunération que l'opérateur de taxi touche à partir du montant de départ est relativement élevée par rapport à celle qu'il touche à partir des milles parcourus et des minutes d'attente, l'opérateur sera incité à rechercher des voyages courts et rapides par opposition à des voyages longs et/ou lents, afin de maximiser son nombre de voyages[67]; avec de tels tarifs relatifs entre montant de départ, distance parcourue et temps d'attente, la qualité de service sera relativement plus élevée au centre-ville en dehors des heures de pointe car pour profiter de la plus grande proportion de courses courtes et rapides qu'on retrouve en ces temps et lieux les opérateurs

accepteront un taux d'occupation plus faible que celui qu'ils accepteraient si les tarifs relatifs accordaient moins de poids au montant de départ.

Tout comme la densité non uniforme de clientèle et de véhicules-taxis - comme nous l'avons vu à la partie précédente de ce chapitre - peut amener avec des prix constants une variation de la qualité de service, la structure des tarifs peut donc elle aussi engendrer une telle variation sur un même marché de services de taxi, i.e., à l'intérieur d'une même ville. Sur un marché ouvert, i.e., dans une ville où le nombre de taxis n'est pas limité, quelle que soit la tarification en vigueur, le consommateur en recevra généralement pour son argent compte tenu de la qualité des services de taxi variant dans le même sens que le prix. Par contre sur un marché fermé, i.e., dans une ville où le nombre de taxis est limité, à mesure que la demande augmentera par rapport à l'offre restreinte, que les prix montent ou restent constants le consommateur en aura de moins en moins pour son argent, compte tenu de la combinaison prix-qualité de service qu'il obtiendrait sur un marché ouvert. De fait ceci engendrera un transfert de revenus entre consommateurs de services de taxi et opérateurs de taxi[68].

Étant donné qu'il n'existe pas à l'intérieur du processus d'établissement des tarifs de contrepoids - en faveur du consommateur - au pouvoir des opérateurs[69], la tarification sera lourdement assujettie à l'influence dominante des opérateurs de taxi, et ceci indépendamment des intentions des gens en charge d'appliquer la réglementation[70]. Dans de telles conditions, face à une demande croissante et en regard de restrictions sur le nombre de taxis la tarification masquera l'insuffisance réelle[71] de taxis résultant de telles restrictions et de plus pourra - qu'il y ait des hausses de la demande et des restrictions du nombre ou qu'il n'y en ait pas - créer l'illusion d'un surplus de taxis; voyons comment cela se produit.

Sur un marché fermé, l'insuffisance de taxis peut, en effet, être facilement masquée indirectement par le processus de tarification qui peut réduire les quantités demandées[72], évitant ainsi l'abaissement de qualité de service normalement caractéristique d'une telle insuffisance et

désamorçant par le fait même tout mouvement d'insatisfaction populaire à ses débuts. Pour qu'il en soit ainsi les opérateurs de taxi - le seul groupe de pression organisé auquel les responsables de la tarification sont susceptibles d'être confrontés - demanderont des hausses de tarifs à mesure que la demande de services de taxi augmentera, et de telles hausses de tarifs réduiront les quantités demandées de services de taxi ramenant ainsi le taux d'occupation des véhicules-taxis et par le fait même la qualité de service (en termes de période d'attente pour le consommateur) à leur niveau antérieur à la hausse de la demande[73].

En plus de pouvoir masquer ainsi une insuffisance réelle de taxis la tarification peut, que le nombre de taxis soit limité ou pas, créer l'illusion d'un surplus de taxis. Par des hausses de tarifs dépassant des hausses réelles dans le coût d'opération des taxis, les opérateurs de taxi accepteront un taux d'occupation plus faible pour leur taxi et on verra de plus en plus fréquemment des taxis circulant sans client à bord[74]. Ceci fournira un argument de poids ("congestion inutile par les taxis") aux opérateurs de taxi pour obtenir une limitation du nombre de taxis ou des limitations encore plus sévères s'ils en ont déjà obtenu une. La même illusion d'un surplus de taxis pourra aussi découler d'un tarif uniforme dans une grande ville comme Toronto ou Montréal ayant un niveau de consommation beaucoup plus élevé au centre-ville[75].

Enfin, un dernier aspect de la dynamique de la réglementation actuelle du prix des services de taxi est l'effet de cette dernière sur la diversité des services de taxi offerts. Des contrôles du prix aussi sévères que les tarifications généralement en vigueur uniformisent la qualité des services de taxi et réduisent l'automobile à des utilisations bien spécifiques dans les transports publics, car les centres de régulation sont privés de la latitude nécessaire pour développer une diversité de services de taxi comportant des coûts différents, les seuls coûts admissibles étant ceux en accord avec le prix fixe permis dans la tarification. Fredericton est à ce titre une exception en ayant permis le développement d'une industrie locale du transport public par automobile

donnant le choix au citadin entre une utilisation individuelle des taxis et une utilisation collective un peu moins coûteuse[76].

Nous pouvons établir ici un parallèle intéressant entre les effets de la tarification des services de taxi et les effets de la tarification des services de transport ferroviaire de marchandises. Dans les deux cas la tarification empêche ou a empêché le mode qui y est assujetti de mettre à profit ses avantages comparatifs. Le développement rapide du train unitaire ("Unit train") consécutif à l'adoption de la Loi nationale des transports de 1967 montre bien les coûts inutilement élevés d'une tarification trop restrictive d'un mode de transport.

3. Observations générales

Résumons-nous. La concurrence accorde au consommateur le pouvoir de faire valoir ses besoins et ses goûts. Dans un système de production composé de firmes concurrentielles les producteurs n'ont pas d'autres choix que d'utiliser les ressources disponibles de façon à satisfaire les besoins des consommateurs; vu que l'industrie du taxi se conforme assez bien aux caractéristiques d'un tel système, la concurrence sur le marché des services de taxi constitue donc un facteur créant des conditions favorables à une utilisation commerciale efficace dans les transports urbains de moyens de transport sans parcours ou horaire établi.

La concurrence impliquera entre autres que le client insatisfait pourra s'adresser tout simplement à un autre producteur, ce qui est un mécanisme de contrôle de la production beaucoup moins coûteux que s'il s'adressait au pouvoir politique pour qu'il intervienne en sa faveur par voie de réglementation. Par contre la concurrence ne nécessite pas du tout qu'à chaque coin de rue des opérateurs de taxi se bagarrent pour obtenir un client. Ceci peut être une des conséquences néfastes d'un encadrement par la loi inadéquat et insuffisant de l'opération de véhicules-taxis, mais non de la concurrence comme telle[77]. De la même façon, la concurrence ne nécessite pas du tout et n'implique pas non plus qu'à chaque jour la position de chacun dans l'industrie soit remise en question.

Par ailleurs, si le système de production ne permet pas la concurrence parce que les caractéristiques de l'industrie s'y opposent[78] ou parce qu'une réglementation exclut cette concurrence - comme c'est le cas dans les villes canadiennes limitant le nombre de taxis - "le producteur conserve alors une marge de discrétion qui lui permet de s'éloigner des intérêts du consommateur"[79], engendrant ainsi toutes sortes d'inefficacités dans l'utilisation des ressources. Et c'est alors que ce que la concurrence ne fait pas, il est nécessaire que la réglementation le fasse. La concurrence et la réglementation sont donc en quelque sorte des modes substituts de contrôle de la production. Mais ils peuvent être aussi des modes complémentaires car pour que la concurrence exerce son rôle le consommateur doit détenir un minimum d'information et il existe des coûts pour acquérir cette information. Compte tenu des effets restrictifs de la réglementation, il existe donc une combinaison optimale de ces deux modes de contrôle. La recherche de cette combinaison optimale ou du mode optimal en regard de certains objectifs établis et l'évaluation des effets restrictifs de la réglementation seront l'objet de notre prochain chapitre.

CHAPITRE III : Efficacité de la réglementation

L'efficacité de la réglementation du taxi, compte tenu de son substitut et parfois sont complément[1] qu'est la concurrence, sera analysée suivant deux perspectives distinctes : premièrement du point de vue des objectifs visés par sa mise en application - et par le fait même en regard des coûts d'application de la réglementation aux fins d'atteindre ses objectifs - deuxièmement du point de vue de l'allocation plus ou moins efficace des ressources que commande la réglementation. Cette dernière évaluation tiendra compte autant que possible des multiples rôles que pourrait jouer un mode de transport sans parcours ni horaire établi, i.e., le taxi comme nous l'entendons au sens large, si une utilisation commerciale plus flexible du taxi était permise par la réglementation; nous devrons aussi envisager du même coup les politiques à l'endroit du transport en commun.

A. En regard des objectifs

Nous discuterons les objectifs de la réglementation suivant la classification adoptée au chapitre I, partie C-4. Comme nous le mentionnions alors, la première catégorie d'objectifs référaient en pratique à plusieurs règlements à la fois, alors que les deuxième et troisième catégories d'objectifs font référence à quelques règlements en particulier.

1. Bien-être de la clientèle et maintien de l'ordre

La réglementation adoptée en vue de réaliser ces objectifs regroupe la plupart des règlements portant sur le véhicule-taxi, la conduite de véhicules-taxis, le nombre de véhicules-taxis, la propriété de véhicules-taxis ainsi que la tarification[2]. L'adoption et la mise en application de ces règlements nécessitent naturellement des ressources[3]. Par exemple la tarification au taximètre nécessite l'achat ou la location d'un taximètre de la part de l'opérateur, des inspecteurs pour faire une vérification régulière ou surprise des taximètres, des

fonctionnaires et commissaires pour accorder les hausses de tarifs et enfin l'opérateur devra payer de son temps et de son argent pour ajuster son taximètre aux nouveaux tarifs. L'application des règlements sur le véhicule-taxi, la conduite et la propriété de ce dernier, ainsi que le nombre de véhicules-taxis nécessiteront aussi des inspecteurs (attitrés ou des policiers à l'intérieur de leur service) pour faire des vérifications sur la route et des fonctionnaires pour l'émission de permis, pour recevoir les plaintes, pour publier les règlements, etc. Outre ces coûts que l'on peut qualifier de directs, il y a les coûts indirects en termes d'efficacité économique résultant des restrictions qu'imposent la réglementation sur les types d'utilisation des véhicules-taxis, sur leur nombre et sur le prix des services de taxi.

Nous avons constaté au chapitre précédent qu'étant donné la nature de la production de services de taxi et le caractère qui en découle pour l'industrie, la concurrence constituait la composante principale du mode d'organisation de la production de cette industrie, le rôle résiduel de la composante réglementation étant déterminé entre autres par l'importance des coûts d'information sur le marché des services de taxi. Les coûts directs et indirects de la réglementation énumérés ci-dessus doivent donc être mis en balance avec ces coûts d'information. Ceci dit, l'information optimale n'est pas l'information parfaite, et il ne s'agit pas pour la réglementation de mettre le consommateur à l'abri de toutes les incertitudes. Il est utile de rappeler ici l'importante distinction entre le possible et le probable. Par exemple, si une infinité d'accidents terribles, de désastres sont possibles, beaucoup moins sont probables; seuls les événements néfastes dont la probabilité de réalisation se situe au-dessus d'un certain seuil s'apparentant à celui-là auquel les individus se réfèrent dans le reste de leurs activités pour décider de prendre ou ne pas prendre certains risques[4] présentent un intérêt.

Dans une ville où une importante majorité des courses de taxi se font sur appels téléphoniques, il est permis de croire que le marché laissé à lui-même diffusera suffisamment d'information, via les achats répétés et la réputation de divers opérateurs de taxi et des centres de régulation, pour que le prix et la qualité des services de taxi se

maintiennent à un niveau optimal. Le marché des services de taxi dans une telle ville ne se distingue pas, somme toute, du marché des repas livrés à domicile par exemple; dans chacun des cas il s'agit d'une industrie avec une structure concurrentielle; ceci en plus de l'information dont le consommateur dispose assurent à ce dernier un pouvoir effectif de sélection parmi des producteurs concurrents et impliquent que les besoins de ce dernier seront satisfaits au coût minimum.

A mesure que le niveau de consommation de services de taxi augmente dans une aire donnée, la densité de taxis disponibles augmente et la valeur espérée de la période de temps entre le moment où un individu désire un taxi et le moment où il passera un taxi disponible à l'endroit où l'individu se trouve va diminuer. Donc à mesure que le niveau de consommation de services de taxi augmente dans une aire donnée, le coût total anticipé (i.e., le montant à débourser plus la valeur monétaire de la période de temps espérée) d'utiliser un taxi hélé sur la rue diminue par rapport au coût total anticipé d'utiliser un taxi obtenu via un centre de régulation, en supposant des coûts d'information constants. La réalisation complète des économies de densité s'accompagnerait donc d'un accroissement de la proportion - dans la consommation totale - de courses de taxi effectuées à bord de taxis hélés. Mais les coûts d'information ne sont pas constants.

Du fait que le consommateur qui passe par un centre de régulation peut choisir à l'avance l'opérateur ou l'association d'opérateurs qui le servira, l'information dont il a besoin est peu coûteuse car dans sa situation l'information diffusée par le marché au fur et à mesure que des transactions s'effectuent sera pertinente et généralement suffisante pour prendre sa décision. La situation est différente quand le consommateur décide de ne pas passer par un centre de régulation et d'héler un taxi au passage car il n'a plus du tout le pouvoir de choisir le taxi ou l'association de taxis qui se présentera le plus rapidement à lui. Ce dernier devra produire le minimum d'information pour prendre sa décision lui-même et en quelques instants[5], autrement le coût total anticipé

d'utiliser un taxi hélé directement sur la rue sera vite supérieur au coût total anticipé d'utiliser un taxi obtenu via un centre de régulation.

Pour peu que la valeur espérée de la période d'attente pour héler un taxi ne soit pas nulle, les coûts d'information peuvent s'accroître rapidement pour un consommateur décidant d'obtenir un taxi d'une telle façon car il a le choix entre refuser les taxis disponibles qui se présentent à lui jusqu'à ce qu'un taxi affichant bonne réputation (par exemple au moyen de l'insigne de l'association à laquelle il est affiliée) se présente, ou prendre le risque de monter à bord du premier taxi venu. Etant donné que le consommateur qui monte à bord d'un taxi est en quelque sorte entre les mains de l'opérateur, les coûts d'acquisition de l'information en prenant un tel risque peuvent s'avérer dans certains cas exhorbitants pour le consommateur. Si l'opérateur de taxi est un parfait crétin au volant ou un criminel, l'information peut même aller jusqu'à lui coûter la vie. En l'absence d'information a priori sur n'importe lequel des taxis susceptibles d'offrir ses services au consommateur choisissant d'héler un taxi sur la rue, on peut donc supposer que la proportion réelle de courses de taxi effectuées à bord de taxis hélés sera inférieure à la proportion obtenue en supposant des coûts d'information constants, empêchant la réalisation complète des économies de densité[6]. Dans quelle mesure cette proportion réelle inférieure est-elle sous-optimale ? Cela dépend d'une part des coûts de fournir cette information a priori et d'autre part des coûts associés à la portion d'économies de densité non réalisées. La proportion réelle inférieure sera sub-optimale si ceux-là sont inférieurs à ceux-ci.

Les coûts de fournir cette information a priori seront ni plus ni moins que les coûts directs et indirects d'une réglementation de la conduite des véhicules-taxis consistant en l'exclusion des citoyens plus ou moins recommandables du métier de chauffeur de taxi et en l'imposition de critères de compétence (aptitude à conduire, connaissance de la ville). Les coûts de cette réglementation seront fonction de sa sévérité, mais avant de discuter plus en détail ce point, nous nous devons de mentionner deux autres "bénéfices" - outre la réalisation d'économies de densité -

avec lesquels devraient être comparés les coûts d'une réglementation de la conduite des véhicules-taxis : les effets externes positifs générés par une compétence supérieure des chauffeurs de taxi et l'abaissement des coûts d'information de la population flottante (voyageurs, touristes).

A cause de la nature de son travail (arrêts et départs multiples pour déposer ou cueillir un client, parfois dans une rue du centre-ville aux heures de pointe), le risque d'accident pour un chauffeur de taxi est plus élevé que pour un automobiliste ordinaire. Des critères plus sévères pour obtenir un permis de chauffeur de taxi, mais somme faite peu coûteux comme par exemple un cours obligatoire de conduite préventive, pourront éviter des accidents beaucoup plus coûteux au total.

La population flottante d'une ville, c'est-à-dire les gens qui sont de passage par plaisir ou par affaires, est forte consommatrice de services de taxi et sa part dans la consommation totale des services de taxi ne sera pas du tout négligeable - tout particulièrement dans les grandes villes. Cette clientèle, même si elle choisit d'obtenir un taxi via un centre de régulation, se trouve sensiblement dans la même situation que la clientèle qui choisit d'héler un taxi au sens où elle devra tout comme cette dernière acquérir elle-même en quelques instants le minimum d'information pour prendre une décision. Et les coûts de l'information étant d'autant plus élevés que cette dernière doit être acquise rapidement, il peut être avantageux - dépendant toujours des coûts d'une réglementation de la conduite des véhicules-taxis - de fournir de l'information a priori à cette clientèle.

La clientèle du taxi appartenant à la population flottante se concentre généralement dans les gares et les aéroports. Par ailleurs cette clientèle connaît rarement la géographie de la ville, par conséquent une tarification au taximètre ne lui fournit pratiquement pas d'information à l'avance sur le prix des services de transport qu'elle veut acheter, outre le fait qu'il peut être très tentant pour un opérateur allant ceuillir un client en ces endroits de ne pas emprunter le parcours le moins coûteux entre l'origine et la destination de la course demandée.

L'obligation de la part de l'opérateur de taxi de fixer à l'avance le prix d'un déplacement donné par un client qui en fait la demande, combinée à l'affichage dans les endroits de grande affluence - aéroports, gares, halls d'hôtel - des montants approximatifs chargés couramment pour les courses types - par exemple, les déplacements entre l'aéroport et le centre-ville ou entre différentes gares - seraient une forme de réglementation indirecte du prix des services de taxi beaucoup moins contraignante et coûteuse que la tarification au taximètre; de plus cette réglementation-là serait beaucoup plus de nature à réduire les coûts d'information sur le marché des services de taxi que cette réglementation-ci[7].

Au chapitre précédent nous avons observé que la tarification au taximètre se rapproche d'une tarification au coût marginal, mais quand on introduit les coûts d'information comme nous l'avons fait ci-dessus les avantages d'une telle tarification sont beaucoup moins évidents et la tarification par zone est préférable à bien des points de vue. Ceci dit, il n'est pas du tout évident qu'une tarification excluant toute concurrence par le prix soit adéquate. Etant donné la structure concurrentielle de l'industrie du taxi, une réglementation visant à assurer le droit au consommateur d'exiger, quand bon lui semble, de l'opérateur de taxi que ce dernier fixe à l'avance un prix total pour une course donnée semblerait suffisante pour les villes de petites et moyennes tailles. C'est d'ailleurs plus ou moins de cette façon que s'établit le prix des courses de taxi à Fredericton; nous y observons des utilisations beaucoup plus variées du taxi et il en découle vraisemblablement un rôle plus efficace pour ce mode de transport.

Revenons-en à la réglementation de la conduite des véhicules-taxis. Il a été observé que les coûts de cette réglementation étaient fonction de sa sévérité, pourquoi ? Au départ il est bon de rappeler que la raison d'être d'une telle réglementation est de produire pour le transport par taxi dans des circonstances données une information minimum a priori, car c'est là une information que tous les consommateurs recherchent et que la réglementation - dans ces circonstances données - est apte à produire à moindre coût que le marché. Mais fournir une telle

information a priori par la réglementation équivaut à imposer une qualité et par le fait même des coûts minima donnés, ce qui limite vers le bas la diversité des services de taxi offerts; en d'autres mots on ne peut pas fournir une information a priori par la réglementation de la conduite de véhicules-taxis sans du même coup uniformiser dans une certaine mesure les services de taxi. Les coûts de la rigidité d'une telle uniformisation et de la réglementation qui la provoque sont rapidement élevés à mesure que la sévérité de la réglementation augmente, à cause d'une qualité et de coûts de service superflus pour une proportion de plus en plus élevée des besoins de la clientèle du taxi. Par exemple, bien peu de consommateurs de services de taxi, pour avoir des services de taxi un peu moins chers, accepteront de prendre le risque de faire les frais de l'apprentissage par un opérateur de taxi de son métier et finalement de devoir supporter un coût total plus élevé à cause de détours inutiles, de rendez-vous manqués ou d'accidents; par contre, tous les consommateurs de services de taxi n'ont pas besoin d'avoir, en même temps qu'un chauffeur de taxi, un guide touristique[8] ou un as du volant. Outre le fait d'imposer des coûts inutilement élevés, une sévérité trop grande de la réglementation de la conduite des véhicules-taxis crée une barrière à l'entrée dans l'industrie pouvant empêcher la venue de bons candidats au travail de chauffeur de taxi[9]. Dans les villes où une réglementation de la conduite de véhicules-taxis est souhaitable pour fournir un minimum d'information a priori au consommateur dans certaines circonstances, il pourrait d'ailleurs être avantageux d'envisager l'émission d'un deuxième type de permis de chauffeur n'exigeant qu'une aptitude à conduire raisonnablement élevée et d'utilisation restreinte, c'est-à-dire pour la production de services de taxi sur appels ou suite à d'autres arrangements préalables.

Même si une réglementation de la conduite des véhicules-taxis procure un minimum d'information a priori pour le consommateur n'étant pas en situation de choisir un taxi offrant un bon service ou le taxi qui se présentera le plus rapidement à lui, il est quand même nécessaire de continuer d'assurer le bon fonctionnement des mécanismes d'information du

marché pour que le consommateur soit le plus souvent en situation de choisir. Pour être connue une association identifie clairement les taxis qui lui sont affiliés, cela permet au consommateur d'être mieux informé au moment de choisir et lui assure d'obtenir ce qu'il a choisi quand ce choix se fait à vue. L'affichage par des opérateurs de taxi non affiliés à une association donnée de l'insigne de cette association diminue énormément l'efficacité des mécanismes d'information du marché; compte tenu en outre de la grande difficulté d'identifier les opérateurs qui pratiquent cette fausse représentation, il serait souhaitable que la réglementation attache une peine très sévère à ce type de comportement dans l'industrie du taxi.

Bien qu'à notre connaissance aucune réglementation du taxi attache une amende à la fausse représentation, neuf réglementations[10] parmi les quanrante-sept que nous avons analysées imposent à tous les opérateurs de taxi l'affiliation à un centre de régulation. En pratique il semble que cette forme de contrôle de l'industrie du taxi soit un substitut à une limitation du nombre de taxis[11] et la raison invoquée pour justifier cette forme de réglementation est le besoin d'éliminer les "fly-by-night" (des gens qui font du taxi quelques temps et laissent tomber ce travail par la suite) qui se soucient fort peu de la clientèle, n'ayant que des intérêts immédiats dans le taxi.

Les effets réels d'une telle réglementation dépendront de la réglementation des centres de régulation. Si cette réglementation limite directement ou indirectement le nombre de centres, cela amènera une concentration plus grande de l'industrie et pourra éventuellement permettre à des propriétaires de centres de régulation de bénéficier d'une rente de monopoleur aux dépens des opérateurs de taxi devant s'y affilier et/ou du consommateur. D'autre part, dans la mesure où cette réglementation est contraignante, elle pourra engendrer des coûts de services superflus pour certains besoins de la clientèle. Par exemple, si la définition du centre de régulation adoptée dans la réglementation implique que tous les taxis doivent être munis d'une radio pour communiquer avec un centre de régulation, cela haussera inutilement le coût des services de taxi collectif

sur arrangements préalables et le coût des services de taxi offerts par les taxis se faisant repérer à vue par la clientèle.

Toujours dans le cadre de nos objectifs de bien-être de la clientèle et de maintien de l'ordre, les règlements limitant le nombre de taxis ont souvent été invoqués pour éviter l'insolvabilité financière des opérations de taxi et la criminalité chez les opérateurs de taxi, ces derniers maux résultant supposément d'une concurrence excessive. L'insolvabilité financière concerne la réparation des dommages aux biens ou à la personne pouvant résulter de l'opération d'un véhicule-taxi. Comme le font très justement remarquer Kitch, Isaacson et Kasper (1971, p. 323-324), ce problème de responsabilité financière n'est pas attribuable à la compétition mais à l'absence de dispositions légales obligeant l'entrepreneur de taxi à se couvrir en cas de dommages résultant de ses opérations. Les règlements imposant un seuil minimum d'assurance - comme par exemple l'article 52[12] du règlement 6 québécois - sont donc une forme de réglementation adéquate résolvant ce problème. Quant à la question de criminalité chez les opérateurs de taxi engendrée par la concurrence excessive résultant d'une non limitation du nombre de taxis, ça n'est pas vérifié en pratique[13]. D'ailleurs un gouvernement qui accepterait ce genre d'argument[14] pour définir une réglementation reconnaîtrait que la menace de violence par un groupe organisé est un outil politique valable et que d'autre part les organismes chargés de faire respecter la loi dans notre société ne sont pas à la hauteur des rôles qui leur sont confiés (Kirby, R.F. et autres, 1974, p. 99). La réduction de la criminalité chez les opérateurs de taxi ne peut donc honnêtement servir d'argument pour l'octroi d'un cartel à ce groupe de producteurs par une limitation de leur nombre[15]. En outre les pratiques déloyales entre concurrents et/ou les comportements abusifs des opérateurs au volant de leur véhicule nécessitent une intervention de l'État, mais une loi sur la concurrence et/ou des lois sur la circulation appliquées avec une attention spéciale seront des formes d'intervention beaucoup plus adéquates qu'une réglementation limitant le nombre de taxis - d'autant plus que même dans une ville limitant le nombre de taxis nous pouvons observer ce genre de pratiques ou comportements[16].

Résumons-nous. A cause de la nature de la production de services de taxi, la concurrence constitue la composante principale et dans bien des villes l'unique composante du mode d'organisation de la production. Dans les villes accueillant une population flottante importante et dans les villes où le niveau de consommation élevé de services de taxi réduit la période d'attente du consommateur hélant un taxi sur la rue, une réglementation de la conduite de véhicules-taxis fournit une information a priori au consommateur qui représente un minimum d'information que la réglementation peut fournir à moindre coût que le marché dans ces circonstances. Dans ce même ordre d'idées, reconnaître au consommateur le droit d'exiger de l'opérateur de taxi que ce dernier fixe à l'avance un prix total pour une course donnée serait une forme souhaitable et possiblement suffisante dans bien des cas de réglementation concernant le prix des services de taxi. D'autre part le bien-être de la clientèle et le maintien de l'ordre ne justifient pas une tarification au taximètre ou une limitation du nombre de taxis. Ces objectifs ne justifient pas non plus une réglementation de l'état des véhicules-taxis compte tenu d'une part des coûts élevés de l'application avec discernement en même temps que rigoureuse d'une telle réglementation[17] et d'autre part il n'est pas plus dans l'intérêt du chauffeur que de son client - sur un marché concurrentiel - d'avoir un véhicule-taxi en mauvais état mécanique ou n'ayant pas bonne apparence, à cause des pertes de revenu que cela peut lui occasionner.

2. Objectifs d'équité

Cette deuxième catégorie d'objectifs réfèrent aux objectifs de réalisation d'une plus juste ou plus équitable répartition des richesses entre différents groupes sociaux. Les débats sur la réglementation du taxi dans ce contexte n'ont le plus souvent fait référence qu'à un groupe social : les opérateurs de taxi[18]. Notre discussion de l'efficacité de la réglementation dans la rencontre d'objectifs d'équité s'intéressera naturellement aux opérateurs de taxi (tout en faisant une distinction à l'intérieur de ce groupe), mais nous envisagerons aussi au cours de cette discussion le sort des consommateurs de services de taxi.

La tarification, mais aussi et surtout les limitations du nombre de taxis, sont les formes de réglementation réclamées et adoptées au nom d'une plus juste répartition des revenus. Nous avons affirmé précédemment que la concurrence et la réglementation étaient deux composantes complémentaires et/ou substituts, du mode d'organisation de la production de services de taxi. Nous n'essaierons pas de démontrer que, sous l'une ou l'autre de ces composantes, les revenus des opérateurs de taxi sont suffisants. C'est une question qui nous mènerait très loin et qui aurait vite fait de dépasser le cadre de notre recherche. Car pour y répondre dans une optique d'équité nous devrions envisager le sort de tous les travailleurs non spécialisés dans notre société. Nous tenterons plutôt de déterminer - puisque les objectifs d'équité sont les principaux objectifs poursuivis officiellement par les réglementations limitant le nombre de taxis[19] - les effets d'une réglementation aussi spécifique à un mode de transport sur les revenus des opérateurs de taxi et le coût assumé par le consommateur pour les services de taxi.

Sur un marché de services de taxi où la réglementation ne limite pas le nombre de permis de taxi, nous retrouverons un nombre de taxis permettant l'équilibre entre l'offre et la demande, pour une certaine combinaison prix-qualité de service. Si on en dérive une demande pour les permis de taxi il y aura sur ce marché autant de permis de taxi d'émis que le nombre de permis demandés par des opérateurs qualifiés, étant donné les conditions sur ce marché (prix, taux d'occupation par véhicule-mille, ...). Les lois de l'offre et de la demande étant ce qu'elles sont, les revenus des opérateurs de taxi (proportionnellement à l'expérience et à l'effort fourni) sur un tel marché seront sensiblement les mêmes, plus ou moins les avantages et désavantages inhérents au travail d'opérateur de taxi[20], que les revenus pour les autres emplois exigeant le même niveau de spécialisation.

Par une limitation du nombre de permis de taxi, les autorités politiques accordent aux opérateurs de taxi déjà en possession d'un permis le monopole de la production de services de taxi. A cause d'une telle

limitation du nombre de taxis la courbe d'offre de services de taxi devient verticale au-delà d'un certain niveau de consommation. Un accroissement de la demande provoquera un déplacement du prix et de la quantité le long de cette portion verticale de la courbe d'offre. Au nouveau point d'équilibre correspondent un prix plus élevé et une quantité de service consommée moins grande que le prix et la quantité correspondant au point d'équilibre qu'on aurait obtenu en l'absence d'une limitation du nombre de taxis. Le prix plus élevé produira des excédents de revenu consacrant le pouvoir de monopole des opérateurs en place[21].

Grâce à une limitation du nombre de taxis, les opérateurs de taxi en place pourront donc dans l'immédiat augmenter leurs revenus; mais ces contraintes légales sur le nombre de taxis n'affectent pas ce qu'on appelle les facteurs d'offre; une barrière légale limitant le nombre d'opérateurs de taxi ne sera jamais une barrière naturelle. En d'autres mots même si par la réglementation on limite le nombre de permis de taxi, cela ne change pas la nature du travail d'opérateur de taxi, c'est-à-dire que le niveau de spécialisation ou de formation qu'exige ce type de travail demeurera le même. Même si avec une telle réglementation tous les gens qualifiés pour être opérateur de taxi n'ont plus le droit de s'adonner à ce travail, ce travail demeure en soi à la portée d'autant de gens qu'avant l'imposition des contraintes légales. En limitant le nombre de permis de taxi, la réglementation crée en quelque sorte une classe de privilégiés parmi tous ceux qui sont qualifiés pour exercer le travail d'opérateur de taxi. Seulement ceux qui se sont procurés un permis de taxi avant cette réglementation ont le droit d'opérer un taxi. Quant aux autres ils doivent se procurer ce droit auprès de ceux-là et aux conditions de ces derniers.

En économique il y a une loi qui dit que lorsque la demande pour un bien, un service ou un "quoique ce soit" augmente par rapport à l'offre de ce bien, ce service ou ce "quoique ce soit", le prix de ce bien, ce service ou ce "quoique ce soit" augmentera. Et cette loi s'applique aussi bien aux permis de taxi qu'aux patates ou à la monnaie. Avec le nombre limité de permis de taxi, des écarts croissant avec la demande de services

de taxi s'établiront entre deux classes de revenus : ceux des opérateurs de taxi et ceux des autres travailleurs potentiellement opérateurs de taxi; ces écarts créeront une demande pour les permis de taxi, ce qui fera croître le prix de ces derniers qui était nul (abstraction faite des frais d'émission) avant que la réglementation en limite le nombre. Le prix des permis reflètera d'une part les anticipations des non opérateurs de taxi désirant le devenir quant aux revenus que le permis d'opérateur de taxi permet de réaliser et d'autre part les avantages et désavantages non pécuniaires inhérents au travail d'opérateur de taxi. Plus précisément le prix d'un permis de taxi sera égal à la valeur capitalisée des écarts nets (plus ou moins les avantages et désavantages non pécuniaires) de revenus entre les deux classes mentionnées ci-haut[22]. En plus des écarts ou excédents de revenus dont pourra jouir l'opérateur de taxi entré dans l'industrie du taxi avant la limitation du nombre de permis, ce dernier pourra en outre réaliser un gain de capital intéressant lors de la vente de son permis[23]. Au tableau 6 (colonnes A et C) nous retrouvons pour six villes canadiennes une estimation de la valeur marchande des permis et des écarts de revenus suite aux restrictions du nombre de taxis.

Si l'on considère maintenant le cas plus intéressant - dans une analyse des effets à moins court terme - de l'opérateur de taxi qui débute dans le taxi, sa situation ne se retrouve pas améliorée par la limitation du nombre de permis. Contrairement à celui qui est dans le taxi depuis longtemps et qui profite en tout ou en partie des excédents de revenus sans avoir été obligé d'acheter un coûteux permis pour y avoir droit, celui qui veut accéder à l'industrie sera en concurrence avec tous les opérateurs de taxi potentiels et pour obtenir un permis il devra consentir à céder à celui qui le lui vend la totalité des excédents de revenus que permet la limitation du nombre de taxis, en achetant le permis au prix égalant la valeur capitalisée de ces excédents. Pour que le nouvel entrant ait droit à des excédents nets de revenus, de nouvelles hausses de la demande et/ou des augmentations du prix ou tarif pour une demande inélastique sur l'intervalle de ces augmentations devront survenir. Étant donné qu'on ne peut pas s'attendre à ce que sur un territoire donné la demande de services de taxi croisse indéfiniment, on peut donc présager

Tableau 6

Coût direct des limitations du nombre de taxis (1978)

	A	B[1]	C[2]	D[3]	E[4]
	Valeur marchande des permis	Stock de capital immobilisé dans les permis	Ecarts de revenu suite aux restrictions du nombre de taxis	Transfert de revenus des consommateurs aux opérateurs de taxis	Transfert précédent exprimé en pourcentage du prix d'une course standard
Québec	$12,000	$ 7,764,000	$1,680	$1,086,960	7.5 %
Montréal	8,000	51,448,000	1,120	7,202,720	5.1 %
Ottawa	11,000	7,909,000	1,540	1,107,260	6.8 %
Toronto	25,000	62,275,000	3,500	8,718,500	14.3 %
Winnipeg	15,000	6,000,000	2,100	840,000	9.1 %
Vancouver	40,000	14,520,000	5,600	2,032,800	21.1 %

1 Ces montants sont obtenus en multipliant A par le nombre de permis.

2 Ces montants sont obtenus en faisant l'hypothèse conservatrice que le coût annuel du capital sur ce marché est d'environ 14 %, on prend donc 14 % de la valeur marchande des permis.

3 Ces montants sont obtenus en multipliant C par le nombre de permis.

4 Ces montants sont obtenus en divisant C par le nombre annuel moyen de courses standards d'un taxi, et en exprimant le résultat en pourcentage du prix d'une course standard. On obtient au préalable le nombre de courses standards en divisant le revenu annuel brut moyen d'un taxi (moyenne canadienne (voir tableau 2.2 de l'annexe 2) plus le coût du capital immobilisé dans les permis) par le prix d'une course standard. Les revenus annuels bruts moyens d'un taxi et le prix d'une course standard dans les différentes villes étaient $22,447 ($20,767 + $1,680) et $4.00 à Québec, $21,887 et $3.90 à Montréal, $22,307 et 4.10 à Ottawa, $24,267 et $3.36 à Toronto, $22,867 et $3.97 à Winnipeg, $26,367 et $4.12 à Vancouver; le nombre annuel moyen de courses standards par taxi qu'on déduit est de 5,612 pour Québec, de 5,612 pour Montréal, de 5,441 pour Ottawa, de 7,222 pour Toronto, de 5,760 pour Winnipeg et de 6,400 pour Vancouver. Les montants C divisés par ces nombres donnent .30 pour Québec, .20 pour Montréal, .28 pour Ottawa, .48 pour Toronto, .36 pour Winnipg, .87 pour Vancouver.

qu'avec le temps les hausses des revenus cessent ou reposent de plus en plus sur des augmentations du prix ou tarif pour une demande inélastique sur l'intervalle de ces augmentations.

Le recours à une limitation du nombre de taxis au nom d'une plus grande équité à l'endroit des opérateurs de taxi est donc d'une efficacité toute relative pour rencontrer cet objectif et va même, dans un sens, à l'encontre de cet objectif. Premièrement il y a une distinction importante à faire entre les anciens opérateurs de taxi et les nouveaux opérateurs de taxi. Les excédents de revenus que réalisent les anciens opérateurs de taxi sont des excédents de revenus par rapport aux revenus des travailleurs du reste de l'économie avec un même niveau de spécialisation; la limitation du nombre de taxi n'est certainement pas à ce titre une mesure d'équité; tant qu'aux nouveaux opérateurs ils sont en quelque sorte les "dindons de la farce". Car à long terme - avec les hausses de la demande se faisant de plus en plus rares - la limitation du nombre de taxis en soi (c'est-à-dire la réduction relative de l'offre de services de taxi par rapport à la demande) n'aura plus d'effet net sur le revenu des opérateurs de taxi par rapport à leur situation sur un marché ouvert - les excédents de revenus qu'ils réaliseront étant complètement absorbés dans le coût du capital immobilisé dans l'achat de leur permis. La seule façon pour les opérateurs de taxi sera alors d'exercer activement leur pouvoir de monopole pour obtenir des augmentations de prix ou de tarifs. Mais encore là le marché permet très peu de latitude car la demande agrégée de services de taxi n'a jamais semblé très inélastique.

Jusqu'à maintenant nous avons toujours parlé des opérateurs de taxi sans faire la distinction entre ceux qui sont propriétaires de leur taxi et ceux qui le louent, supposant, comme c'est généralement le cas, que les opérateurs sont propriétaires de leur véhicule-taxi. Dans les villes ne limitant pas le nombre de taxis, cette distinction entre opérateur-propriétaire et opérateur louant n'a pas d'importance, tous les deux ayant sensiblement la même rémunération pour leur travail. Par contre dans une ville limitant le nombre de taxis, c'est à titre de propriétaire de taxi que l'opérateur de taxi participera au monopole que crée

la réglementation limitant le nombre de taxis. Pour l'opérateur louant son véhicule une telle réglementation - au mieux - ne changera strictement rien à la rémunération nette de son travail car il devra rembourser les excédents de revenus au propriétaire du taxi qu'il loue pour l'accès à son permis[24]. Cette rémunération différente entre opérateur-propriétaire de leur taxi et opérateur le louant pour un même type de travail est un argument de plus contre l'équité d'une réglementation limitant le nombre de taxis.

Toujours en relation avec cette question du revenu des opérateurs de taxi, la plus grande stabilité pour ces derniers est un argument parfois invoqué pour justifier une limitation du nombre de taxis. La demande étant éventuellement plus grande que l'offre suite à une telle réglementation, il s'ensuit que l'opérateur de taxi ressentira moins les fluctuations de la demande de services de taxi qui se manifestent suivant les saisons ou les jours de la semaine, mais ses revenus annuels ne seront pas plus stables pour autant. Cette prétendue stabilité signifiera surtout que l'opérateur de taxi aura plus de latitude pour établir son horaire de travail afin d'atteindre le niveau de revenus qu'il se fixe comme objectif[25]; la limitation du nombre de taxis dans ce contexte ne fait qu'éliminer ou adoucir un désavantage non pécuniaire du travail d'opérateur, soit celui de travailler sur des horaires "coupés". Une limitation du nombre de taxis ne stabilise donc pas la rémunération pour le travail d'opérateur de taxi. Et même cette limitation du nombre de taxis amplifiera pour l'opérateur-propriétaire les effets de l'instabilité normale[26] sur le marché des services de taxi. Du fait qu'il est propriétaire, les excédents nets de revenus qu'il récolte suite à une évolution en sa faveur du marché (i.e., accroissement de la demande et/ou accroissement du prix avec demande inélastique) viennent augmenter la rémunération de son travail d'opérateur; mais de la même façon qu'il peut y avoir une évolution à son avantage du marché, il peut aussi y avoir une évolution à son désavantage (i.e., diminution de la demande et/ou augmentation du prix pour une demande plus élastique que l'unité sur l'intervalle de cette augmentation), les excédents de revenus qu'il récolte à titre de propriétaire de taxi pourront donc ne pas couvrir les

coûts du capital immobilisé dans l'achat du permis, auquel cas les excédents nets de revenus seront négatifs et la rémunération de son travail d'opérateur en sera réduite d'autant. Une limitation du nombre de taxis n'est donc pas un remède à l'instabilité possible sur le marché des services de taxi. Au contraire, cette limitation, en augmentant les coûts fixes (les coûts du capital immobilisé dans l'achat des permis) dans la production des services de taxi, amplifie les effets de cette instabilité sur les revenus des propriétaires de taxi, opérateurs ou non de leurs(s) véhicule(s).

Il nous reste maintenant à considérer l'équité d'une limitation du nombre de taxis en regard des consommateurs. Que les excédents de revenus récoltés par les propriétaires de taxi soient partiellement ou totalement absorbés par le coût du capital immobilisé dans l'achat des permis, ces excédents de revenus constituent toujours un coût supplémentaire que doit supporter le consommateur de services de taxi suite à la réglementation limitant le nombre de taxis. Ce coût sera supporté par le consommateur directement par des prix plus élevés et/ou indirectement par un temps moyen d'attente plus long. Le transfert de revenus entre consommateurs et propriétaires de taxi résultant de ce coût imposé par la réglementation est donné pour six villes canadiennes à la colonne D du tableau 6[27]. A la colonne E du tableau 6, nous retrouvons le pourcentage que représente ce transfert de revenus ou excédents de revenus aux propriétaires de taxi dans le prix d'une course standard[28]. Ce pourcentage n'est ni plus ni moins qu'une taxe qu'impose la réglementation limitant le nombre de taxis aux consommateurs de services de taxi[29]. Un tel transfert de revenus s'accorde difficilement avec des critères d'équité. Premièrement les gens qui font les frais de ce transfert sont ceux qui sont les plus dépendants du taxi (i.e., ayant la demande la plus inélastique). C'est donc dire en majorité des gens à revenus faibles n'ayant pas les moyens d'avoir leur propre voiture. Deuxièmement, la réglementation limitant le nombre de taxis comme mode d'intervention publique, en comparaison avec le principal autre mode d'intervention publique dans les transports urbains, soit l'opération d'un monopole lourdement subventionné pour le transport par autobus (et parfois par

métro) s'accorde aussi très difficilement avec des critères d'équité. Alors que le consommateur de services de transport en commun n'est tenu de payer que 45 % à 80 % des coûts réels de production des services qu'il consomme (tableau 1, chapitre II), le consommateur de services de taxi doit couvrir tous les coûts des services qu'il consomme et en plus - dans les villes limitant le nombre de taxis - payer un supplément de 7.5 à 21.1 % (tableau 6) outre ces coûts. Et pourtant rien ne prouve que le transport en commun desserve en moyenne une clientèle à revenus plus faibles que le taxi; il semble même qu'au cours des dernières décennies les transports en commun ont répondu de moins en moins aux besoins des groupes défavorisés, alors que les taxis y ont répondu de plus en plus[30].

En résumé la limitation du nombre de taxis, combinée au processus de tarification dont nous avons discuté la dynamique précédemment (partie E, chapitre II) ne réalise pas les objectifs d'équité. Nous pourrions même ajouter que cette forme de réglementation est régressive au sens de la répartition des revenus et est un pure gaspillage au sens économique. A court terme cette réglementation crée une classe de privilégiés (les propriétaires à ce moment d'un permis de taxi) parmi tous ceux qualifiés pour opérer un taxi (les opérateurs louant un taxi et les opérateurs potentiels). A long terme cela n'améliore le sort d'aucun opérateur ou propriétaire, mais les consommateurs (surtout les plus dépendants du taxi et donc généralement les plus démunis) doivent toujours supporter le coût du capital investi dans l'achat des permis (un coût artificiel haussant inutilement le prix des services de taxi); en regard de la principale autre forme d'intervention publique dans les transports urbains de personnes, soit les subventions au transport en commun, la limitation du nombre de taxis est une politique doublement régressive. A long terme cette réglementation n'est donc ni plus ni moins qu'un mirage politique prôné par des gens qui croient que la réglementation peut faire du marché des services de taxi un <u>vase clos</u>, i.e., faire en sorte que les opérateurs de taxi et leur clientèle constituent un petit monde à part abstrait du reste de la société en constante évolution et non soumis aux lois économiques classiques de l'offre et de la demande. Outre les

facteurs politiques, l'adoption d'une telle réglementation s'explique en partie - comme c'est le cas pour bien des réglementations - par les coûts directs en apparence très faibles mais en fait très élevés; car une telle réglementation en éliminant la concurrence nécessite l'adoption et/ou le renforcement d'un ensemble de règlements pour maintenir la qualité de service et protéger le consommateur n'ayant pas d'autres choix que d'être servi par le nombre limité d'opérateurs en place. Et on ne fait pas mention des coûts indirects; comme nous le verrons à la partie B la limitation du nombre de taxis cause une perte sèche de bien-être pour la collectivité : premièrement à cause de la hausse des coûts dans la production de services de taxi résultant du coût du capital immobilisé dans l'achat du permis et deuxièmement parce que l'industrie dans son ensemble n'aura plus les incitations et les moyens de rechercher et de développer de nouvelles utilisations du taxi aux fins d'accroître l'efficacité des transports urbains. Cette question d'incitations réfère à l'efficacité dynamique de l'industrie et on nie complètement cet aspect évolutif du marché des services de taxi - l'aspect déterminant à long terme - quand on soutient qu'en réduisant le nombre de taxis les revenus de chacun seront plus élevés.

Ceci dit, on ne doit pas conclure que la réglementation du taxi ne peut pas influencer de façon durable la rémunération du travail d'opérateur de taxi; au contraire elle le peut et dans une certaine mesure cela peut être une mesure efficace au sens très économique; mais c'est au niveau des critères d'émission des permis de chauffeur et non des permis de propriétaire qu'une telle mesure s'applique. A la section précédente nous avons parlé de la compétence minimum qu'une réglementation, pour être efficace, peut - dans certaines circonstances - exiger d'un futur chauffeur de taxi; dans la mesure où de telles exigences élèvent le niveau de formation ou de spécialisation du travail d'opérateur de taxi, la rémunération moyenne de ce travail augmentera d'autant[31].

Avant de terminer cette section, il convient de rappeler qu'étant donné la nature particulière du travail d'opérateur de taxi, la rémunération de ce travail variera beacoup d'un individu à l'autre suivant

l'effort, l'expérience et l'esprit d'initiative de chacun. Le rôle premier de la réglementation est d'encadrer judicieusement le marché des services de taxi de telle sorte qu'entre autres la rémunération de la production de services de taxi soit proportionnée à l'excellence de l'effort et la richesse de l'expérience et de l'esprit d'initiative des producteurs; c'est pour cette raison par exemple que la réglementation ne doit pas empêcher la concurrence mais s'opposer aux pratiques déloyales entre concurrents. Nous reconnaissons que c'est imposer là une fin très méritoire à la réglementation, mais l'alternative est d'en faire une politique d'aide sociale et nous venons de voir ce que cela donne : ce n'est pas équitable à court terme et ça ne l'est pas plus à long terme en plus d'être inefficace. La fonction première de l'industrie du taxi n'est pas surtout de faire vivre un nombre donné de travailleurs mais de répondre à certains besoins en matière de transport. Le rôle de la réglementation est de s'assurer que l'industrie du taxi réponde aux besoins de la population. Les politiques d'aide sociale sous forme de transferts directs sont plus efficaces et équitables qu'une réglementation pour s'occuper du reste.

3. Réduction de la congestion, de la pollution et économie de l'énergie

Bien souvent on a accusé les taxis d'encombrer les rues, la réduction de la congestion qui en découle, et implicitement la réduction de la pollution et l'économie d'énergie, ont constitué des objectifs de plus à la réglementation limitant le nombre de taxis[32]. L'énergie est sous-tarifée au Canada et il semble bien que ce soit aussi le cas pour les rues et les routes, ainsi que pour l'air propre qui est encore gratuit pour la très vaste majorité de ses utilisateurs. Cette sous-tarification est la cause ultime de toute congestion ou pollution excessive et de gaspillage d'énergie. Nous ne tenterons pas de mesurer l'importance de cette sous-tarification. Étant donné que tous les utilisateurs sont plus ou moins sous-tarifés, nous jugerons plutôt la valeur des arguments discriminatoires à l'endroit du taxi.

Au sujet de la congestion dont peuvent être responsables les taxis, il est nécessaire de s'interroger à savoir pourquoi tous ces taxis se trouvent là avant de proposer de limiter leur nombre. S'il y a des taxis qui encombrent les rues, c'est parce qu'il y a des gens pour les utiliser. En diminuant le nombre de taxis nous allons abaisser la qualité du service et/ou priver certaines gens de services de taxi. Ceux parmi ces gens qui ont accès à une automobile mais qui choisissent le taxi pour des raisons de commodité utiliseront dorénavant leur voiture, aussi ce n'est pas en privant ces gens-là de taxis qui, supposément encombrent les rues qu'on va réduire la congestion. Et même il est possible que la situation se détériore davantage; un taxi demande relativement peu d'heures de stationnement en moyenne, étant bien souvent en course ou en quête d'une course; par contre l'automobile de l'ancien client de taxi devra être stationnée quelque part pour toute la période entre l'aller et le retour de son propriétaire au centre-ville ou ailleurs. Quant aux autres clients qui utilisent le taxi par nécessité ou tard en soirée alors que le service de porte à porte du taxi est bien souvent une garantie de sécurité, les autres services de transport public ne convenant pas à leurs besoins et n'ayant pas, d'autre part, accès à une automobile, eh bien ! en réduisant le nombre de taxis à leur disposition ils seront en quelque sorte pénalisés de n'avoir pas les moyens de se payer ou de conduire une voiture et/ou aussi pénalisés de ne pas être assez jeunes et/ou assez forts pour utiliser les transports en commun, etc.

Avant de penser à réduire le nombre de taxis, on aurait donc raison de se demander si les automobilistes n'encombrent pas eux aussi la ville et s'il n'y aurait pas lieu de réduire leur nombre. Mais si on doit poser ces questions-là, il aura fallu se demander au préalable si les autobus et autres véhicules de transport en commun n'encombrent pas eux aussi les rues, car si les automobilistes et les utilisateurs du taxi couvrent tous les coûts directs associés aux services qu'ils consomment, c'est loin d'être le cas pour les utilisateurs[33] du transport en commun. A ce point de vue là, une utilisation abusive des modes de transport urbain entraînant un encombrement excessif et inefficace des rues et de la ville est plus susceptible de se manifester dans les

services de transport en commun qui masquent une partie des coûts à l'utilisateur que dans les services du taxi ou ceux rendus par l'automobile privée.

La même vue d'ensemble des coûts de chacun des moyens de transport tant publics que privés s'impose quand on aborde la question de la pollution et de la dépense d'énergie que lorsqu'on traite du problème de congestion. Pour lutter efficacement contre la pollution ou pour ménager l'énergie il faut que tous les agents économiques soient incités à faire leur part dans la mesure de leur contribution à cette même pollution ou dépense d'énergie. Et puisque tous les modes de transport polluent et dépensent de l'énergie, il est nécessaire, si des restrictions s'imposent, de les imposer à tous les modes. Si nous voulons lutter contre la pollution ou économiser de l'énergie il n'est certainement pas efficace de limiter le nombre de taxis sous prétexte que ce sont des automobiles ou de restreindre l'utilisation urbaine de l'automobile tant privée que publique. Il faut être victime d'un malheureux préjugé pour croire que l'automobile est la cause de tous les problèmes de la ville et pour croire que le transport en commun est la solution à tous ces problèmes. Si on ne prend que la question de dépense d'énergie, le métro, avec son taux d'occupation actuel, dépense plus d'énergie par passager-mille que les automobiles américaines des prochaines années avec le taux d'occupation actuel des automobiles (Transports Canada, Development, Transport Development News, mars/avril 1977, p. 21). En appliquant, d'autre part, à l'automobile une technologie aussi efficace qu'à l'autobus comme par exemple le moteur diésel, alors l'automobile avec son taux d'occupation actuel dépensera vraisemblablement moins d'énergie par passager-mille que l'autobus avec son taux d'occupation actuel. Compte tenu du très faible taux d'occupation actuel de l'automobile[34], l'automobile - pour peu qu'on améliore son taux d'occupation - est un mode d'avenir autant que l'autobus et le métro, si le souci d'avoir de l'air plus propre et des villes plus habitables va en croissant.

Pour toutes ces raisons, limiter le nombre de taxis pour réduire la congestion, la pollution et la dépense d'énergie est un moyen tout à

fait inadéquat. L'ensemble des automobiles et des autobus polluent et encombrent les rues et c'est premièrement à cet ensemble que des mesures doivent s'appliquer[35]. Ceci dit la réglementation du taxi a un rôle à jouer dans la poursuite de ces objectifs dans la mesure où elle contribue ou s'oppose à une utilisation plus efficace des différents modes de transport et tout particulièrement l'automobile.

Nous avons vu à la partie E du chapitre précédent comment une tarification trop rigide et une limitation du nombre de taxis, du fait qu'elles excluent la concurrence et par le fait même de multiples utilisations du taxi (tous spécialement le taxi collectif), engendrent une utilisation inefficace de l'automobile dans les transports urbains. Une réglementation favorisant la concurrence sur le marché des services de taxi et permettant à l'industrie du taxi de développer son plein potentiel, sera la meilleure façon de s'assurer que le taxi a une contribution positive dans la poursuite des objectifs énoncés ci-haut. Outre la réglementation du taxi, les politiques à l'endroit du transport en commun sont un autre facteur que nous allons considérer dans la prochaine partie et ayant des effets sur l'efficacité du taxi en regard de ces objectifs.

B. En regard de l'allocation des ressources

1. Inefficacité des formes restrictives de réglementation

Dans la partie précédente nous avons quelquefois fait référence aux coûts indirects en termes d'efficacité économique ou à l'inefficacité au sens économique de certaines formes de réglementation, ces deux expressions recouvrent la même question, soit la perte de bien-être et le gaspillage plus ou moins grands résultant d'une allocation inadéquate des ressources pour répondre aux besoins des gens. Etant donné l'influence de la réglementation sur l'allocation des ressources, les coûts de la réglementation doivent inclure cette perte de bien-être autant que les coûts plus directs d'administration de la réglementation.

On peut très bien concevoir une réglementation qui à la limite soit complètement efficace en regard de certains objectifs au sens où ces derniers sont atteints à des coûts directs très minimes et qui soit, d'autre part, complètement inefficace au sens économique. Ce sera le cas par exemple d'une réglementation ayant pour objectif l'honnêteté et la compétence des opérateurs de taxi et qui pour ce faire imposerait des critères tellement sévères d'admissibilité au statut d'opérateur de taxi que seulement quelques dizaines d'individus hautement recommandables seraient acceptés dans une ville de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Une telle réglementation serait très efficace en regard des objectifs. Ces derniers seraient atteints à des coûts directs très faibles; par contre une telle réglementation serait complètement inefficace au sens économique puisqu'elle réduirait au cinquantième et peut-être même au centième de sa taille optimale l'industrie du taxi. Etant donné le rôle essentiel que joue cette industrie dans les transports publics, une telle utilisation sous-optimale des taxis entraînerait une perte de bien-être et un gaspillage énorme pour la collectivité. Le citoyen très dépendant du taxi (n'ayant bien souvent pas les moyens de disposer d'une automobile) n'aura plus dans la majorité des cas de moyen de transport pour répondre à ses besoins; dans une ville moderne cela signifie pour ce dernier une accessibilité réduite à de nombreux services bien souvent essentiels comme les centres d'alimentation et de santé - la perte de bien-être est ici évidente. Pour le citoyen moins dépendant du taxi mais fort consommateur de services de taxi en temps normal, il devra recourir à des moyens plus coûteux pour répondre à ces besoins. Par exemple il sera plus dépendant d'une automobile privée qu'il devra acheter ou louer, nécessitant ainsi plus de stationnement au centre-ville et engendrant une utilisation excessive et encore plus inefficace de l'automobile privée - car une fois qu'on en a fait l'acquisition, le coût marginal d'utilisation d'une voiture est extrêmement faible.

Bien que l'exemple que nous venons de donner représente un cas extrême qu'on ne retrouve pas dans la réalité, il illustre bien la nature des coûts indirects d'une réglementation inutilement et inefficacement

restrictive comme c'est le cas par exemple des limitations du nombre de taxis et des tarifications empêchant l'utilisation collective moins coûteuse des taxis. Les quantités consommées et produites de services de taxi sont déterminantes du niveau de bien-être de la population; parce qu'une réglementation inefficace hausse le coût d'utilisation (i.e., le prix payé et le temps d'attente) des taxis, la population consomme moins de services de taxi, dans la mesure où elle en consommera plus au coût d'utilisation des taxis plus bas que permet une réglementation efficace; les gens - à cause de la réglementation inefficace et en présence de cette dernière - sont réduits à faire des choix secondaires inférieurs en compensation des services de taxi non consommés et subissent ainsi une diminution de bien-être.

La théorie économique a développé un concept, le surplus au consommateur, qui nous aide à déterminer la diminution ou perte collective de bien-être. En ayant recours à ce concept et à l'aide des connaissances acquises au chapitre II sur la demande et l'offre de services de taxi, nous avons produit pour neuf villes canadiennes une estimation de la perte collective de bien-être, ou en d'autres mots du gaspillage réel de ressources, résultant des formes restrictives de réglementation limitant le nombre de taxis et s'opposant à une utilisation collective de ces derniers. L'annexe 3 présente en détail notre méthode d'estimation et les hypothèses posées en cours de route. Le tableau 7 donne les résultats de l'estimation faite à l'annexe 3.

Dans la colonne "A" du tableau 7 nous retrouvons l'estimation de la perte de bien-être annuelle résultant de la réglementation limitant le nombre de taxis dans les villes où une telle réglementation est en vigueur. A partir de cette première estimation nous avons calculé le nombre optimal ou efficace de taxis dans ces différentes villes - abstraction faite temporairement des inefficacités résultant des restrictions de la réglementation quant à l'utilisation collective des taxis -, dans la colonne "B" du tableau 7 nous avons indiqué l'augmentation du nombre de taxis que signifie ce nombre optimal par rapport au nombre actuel.

Tableau 7[1]

Perte annuelle de bien-être résultant des formes restrictives de réglementation (1978)

	A Perte de bien-être résultant de la limitation du nombre de taxis	B[2] Augmentation du nombre de taxis en l'absence de "A"	C Perte de bien-être résultant de l'utilisation non collective des taxis	D[3] Augmentation du nombre de taxis en l'absence de "C"	E[4] Augmentation totale du nombre de taxis : "B" + "D"	F[5] Estimation du nombre optimal de taxis par 1,000 habitants
Halifax	--	--	$1,005,708	189	189 (23 %)	8.34
Montréal	$184,062	328	$8,629,935	1,534	1,862 (29 %)	3.41
Québec	$ 40,759	48	$ 887,825	158	206 (32 %)	1.93
Toronto	$617,417	356	$3,634,434	648	1,004 (40 %)	1.62
Ottawa	$ 37,243	49	$ 979,764	175	224 (31 %)	1.36
Winnipeg	$ 37,739	36	$ 554,263	100	136 (34 %)	.93
Calgary	--	--	$1,014,305	180	180 (23 %)	2.07
Edmonton	--	--	$1,158,256	207	207 (23 %)	2.02
Vancouver	$213,235	77	$ 561,272	100	177 (49 %)	1.32

1 Les calculs ayant produit les chiffres présentés dans ce tableau sont reproduits à l'annexe 3.

2 La limitation du nombre de taxis entraîne une hausse du prix des services de taxi; cette hausse du prix réduit la demande de services de taxi. Le nombre de taxis estimé en B représente le nombre de taxis supplémentaires qu'il faudrait en l'absence d'une telle réduction de la demande.

3 La tarification empêchant une utilisation collective des taxis représente une hausse du prix des services de taxi; cette hausse du prix réduit la demande de services de taxi. Le nombre de taxis estimé en B représente le nombre de taxis supplémentaires qu'il faudrait en l'absence d'une telle réduction de la demande.

4 Le chiffre entre parenthèses représente l'augmentation totale en pourcentage par rapport au nombre actuel de taxis.

5 Nous avons ajouté les valeurs de la colonne E au nombre actuel de taxis (voir tableau 2 au chapitre II) et nous avons divisé par le nombre de mille de population.

Nous avons répété, pour les restrictions quant à l'utilisation collective des taxis, les opérations arithmétiques ayant conduit aux résultats ci-dessus. Un tel calcul nécessite des hypothèses beaucoup plus grossières que précédemment, comme on peut le constater en se référant à l'annexe 3. L'ordre de grandeur des montants ainsi estimés (colonne "C" et "D") demeure néanmoins intéressant. Par ailleurs la comparaison des colonnes C et A indiquent clairement que les principales inefficacités seront éliminées par une levée des interdictions quant à l'utilisation collective des taxis conjointement à l'abolition des règlements limitant le nombre de taxis.

Dans la colonne "E" nous indiquons l'augmentation totale approximative du nombre actuel de taxis que commanderait une utilisation efficace de ces derniers dans les transports urbains, abstraction faite temporairement des inefficacités pouvant résulter des politiques à l'endroit d'autres modes de transport urbain complémentaires ou substituts au taxi. Bien entendu ces augmentations du nombre de taxi n'impliquent aucune diminution du revenu net moyen des opérateurs de taxi. Elles sont la conséquence des hausses de demande de services de taxi résultant de l'abolition de certaines restrictions imposées par la réglementation. La dernière colonne du tableau 7 donne le nombre optimal approximatif de taxis par 1,000 habitants, les montants de cette colonne peuvent être comparés aux montants correspondants du tableau 1 (chapitre II) indiquant entre autres le nombre actuel de taxis par 1,000 habitants.

Une dernière remarque s'impose concernant les estimations rapportées au tableau 7. Au chapitre II, nous avons indiqué que des économies de densité caractérisaient la consommation croissante de services de taxi. Dans aucun des calculs ayant produit les estimations du tableau 7 nous n'avons tenu compte de ces économies de densité. C'est ce qui nous fait dire que ces estimations sont vraisemblablement conservatrices - étant donné les augmentations importantes du niveau de consommation de services de taxi qui accompagneraient l'abolition des restrictions imposées par la réglementation.

2. Allocation efficace des ressources entre le taxi et les autres modes de transport

a) Perspective historique

Avec les augmentations importantes de salaire en termes réels survenues au cours des cinquante dernières années, la consommation populaire de biens et services de toutes sortes - services d'éducation, de santé, de loisir, maisons et cours unifamiliales, etc. - s'est élevée considérablement. Pour la ville ceci a eu entre autres pour effet de provoquer une explosion de ses limites territoriales. Alors qu'auparavant le nombre relativement faible de biens et services consommés par la population permettait un regroupement dense de cette dernière facile à desservir en tout point par un service fréquent de transport en commun, la multiplication des centres d'enseignement, de loisirs, l'avènement des supermarchés et de l'habitation populaire de banlieue a amené un abaissement notable de la densité de population. A cause de la variété de ses nouveaux besoins et aussi à cause de la dispersion de la ville en résultant, les déplacements de plus en plus longs et nombreux des habitants de cette dernière se sont effectués de moins en moins à l'intérieur de quelques corridors. Les transports en commun opérant de grands véhicules nécessitant une population importante se déplaçant sur un nombre restreint de parcours sont devenus de moins en moins aptes, face à cette évolution de la ville, à répondre à l'ensemble des besoins de transport de sa population - le déplacement par transport en commun représentant une composante de plus en plus partielle des déplacements totaux effectués. Fini le temps où le transport en commun offrait presqu'un service de porte à porte.

La hausse du niveau de vie a donc nécessité de nouveaux moyens de transport pour assurer les déplacements de plus en plus spécifiques du citadin. Et grâce à l'ingéniosité d'Henry Ford, l'automobile fut. L'avènement de ce nouveau mode de transport ne se fît pas sans fracas, ne serait-ce que parce que les infrastructures en place n'avaient pas été conçues pour acceuillir ce type de véhicules en grand nombre. Par

ailleurs le coût de l'utilisation publique collective de l'automobile (le "jitney") rendait accessible à tous ce nouveau mode de transport très flexible (un service potentiellement de porte à porte entre n'importe quels points) et très confortable. La menace que cela représentait pour les transports publics en place a ajouté, aux rigidités physiques des infrastructures de transport s'opposant au développement d'un moyen de transport flexible sans parcours ni horaire établi, des rigidités politiques toutes aussi importantes sinon plus. En moins de quelques années une réglementation sévère empêcha l'utilisation publique collective de l'automobile[36], réduisant ce mode de transport à un mode de transport individuel[37] et donc coûteux. D'importantes hausses des revenus de la population allaient conditionner toutes progressions ultérieures de l'automobile parmi les autres mode de transport et, dans l'immédiat, la tradition était sauvée.

Avec la hausse du niveau de vie l'utilisation de l'automobile a progressé lentement et sûrement, et l'inévitable est arrivé : le rôle des transports en commun est devenu marginal. En effet, les transports en commun n'accaparent que 11 % de l'ensemble des déplacements urbains au Canada, le reste des déplacements, soit près de 90 % se faisant en automobile (Parkinson, T.E., 1971)[38]. Cependant l'utilisation individuelle de l'automobile conduit à une improductivité de ce mode de transport dont tout le monde convient : le taux moyen d'occupation des automobiles privées est d'environ 1.2 et celui des taxis de 1.38 (Transports Canada, février 1976). Ce qui est un peu moins connu du public, c'est que les transports en commun ne sont pas tellement mieux foutus côté productivité : ils n'opèrent efficacement que de dix à vingt heures par semaine (Transports Canada, février 1976). Etant donné l'improductivité de notre système de transport, une réflexion s'impose quant à nos choix politiques actuels en matière de modes de transport. Des services de transport collectif flexible ne seraient-ils pas l'huile qui manque dans notre système de transport actuel ? Si tel est le cas et puisque d'une part les rigidités physiques des infrastructures d'antan s'opposant à une utilisation importante de l'automobile n'existent définitivement plus et puisque d'autre part l'expérience doit bien servir à quelque chose -

persister à opérer un mode de transport en vase clos ne mène nulle part - n'y aurait-il pas lieu de reconsidérer le rôle dans notre système de transport actuel d'un mode de transport collectif flexible comme l'automobile à ses débuts promettait d'en être un ?

b) Modes de transport complémentaires ou substituts, économies de densité et recherche du coût total minimum

Face à l'importance croissante de l'automobile avec son faible taux d'occupation, les gouvernements ont de plus en plus supporté au cours des deux dernières décennies un service de transport en commun rencontrant des difficultés majeures, dans l'espoir de renverser cette tendance, ou plus généralement comme si c'était là une panacée aux maux des villes modernes[39]. Une telle orientation politique s'est principalement fondée sur l'hypothèse selon laquelle l'automobile et le transport en commun étaient des modes de transport substituts. L'irréversible progression de l'automobile n'allant pas de soi avec cette hypothèse, cette dernière a été assortie d'arguments tels que le traitement de faveur accordé aux automobilistes par la construction d'infrastructures routières[40] - comme s'il suffisait de construire des autoroutes pour que les gens se promènent dessus - ou un attachement mystérieux du nord-américain à l'automobile[41].

Suite à notre discussion de la section précédente, on se rend compte que l'orientation politique ci-dessus s'est fondée avant tout sur un manque flagrant de perspective historique; la désaffection du citadin pour les transports en commun est intimement liée à la lente évolution de ses modes de vie et aux choix limités qui lui ont été laissés jusqu'à maintenant pour y adapter des transports efficaces, et l'hypothèse selon laquelle le transport en commun est un substitut à l'automobile est tout à fait erronée. Au contraire, dans les villes modernes ce sont avant tout des modes de transport appelés à se compléter[42]. Si on nous permet une comparaison un peu grosse, nous pourrions dire qu'il n'est pas plus vrai de supposer que l'utilisation de l'automobile diminuera en réduisant le prix des services de transport en commun qu'il est vrai de supposer que

la consommation de viandes diminuera en réduisant le prix des épices; au contraire, si elle varie ce sera pour augmenter car ces deux aliments sont complémentaires[43].

Étant donné que l'automobile privée est avant tout un service de transport sans parcours ni horaire établi, utilisé pour des déplacements de porte à porte entre deux points quelconques de la ville, le seul mode de transport que le citadin accepterait et qui serait efficace de lui substituer serait un mode de transport moins coûteux sans parcours ni horaire établi. Un tel mode de transport existe déjà et c'est le taxi mais son utilisation publique strictement individuelle permise actuellement en fait un mode de transport rapidement plus coûteux que l'automobile privée; par contre une utilisation collective, outre la présente utilisation qui en est faite, changerait complètement les coûts relatifs de ces deux modes.

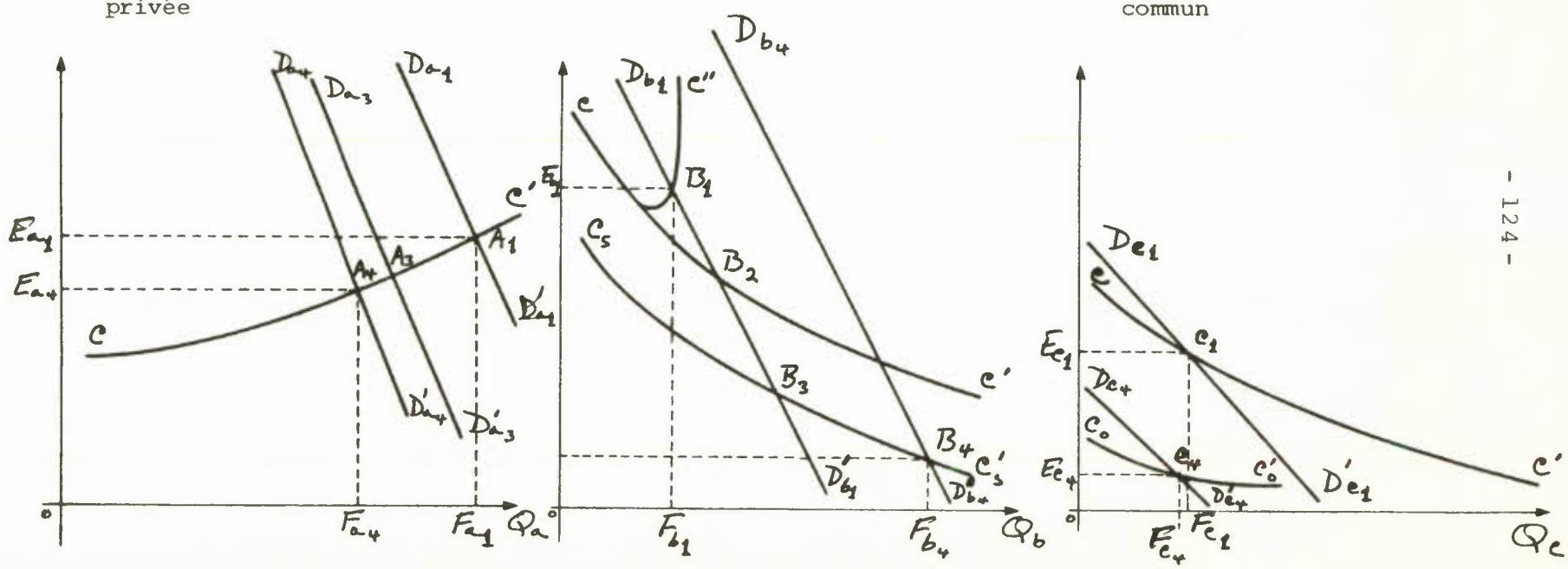
Au graphique 7 nous avons présenté, pour une infrastructure de transport donnée, les courbes de coûts des trois principaux modes de transport urbain : transport en commun, taxi et automobile privée, ainsi que les niveaux de consommation de chacun des modes. Pour chacune de ces courbes, il s'agit du coût total et non seulement du coût assumé par le consommateur. Dans le cas du transport en commun le coût total incluera le prix du billet d'autobus, le montant moyen de subvention versée pour chaque billet vendu, le temps du consommateur mis à contribution dans son déplacement (le temps d'attente plus le temps à bord du véhicule) et enfin le temps et l'énergie fournis par le consommateur pour compléter son déplacement, i.e., pour se rendre de l'origine de son déplacement (par exemple son domicile) au point d'embarquement du véhicule de transport en commun et pour se rendre du point de débarquement du véhicule de transport en commun à la destination finale de son déplacement. Les économies de réseau et de densité pour les transports en commun signifient un temps d'attente plus court à cause de la fréquence de services plus élevée et une quantité de temps et d'énergie de plus en plus réduite pour compléter son déplacement à cause du plus grand nombre d'endroits desservis par les

Graphique 7 : Courbes de coûts des principaux modes de transport urbain

A : Automobile privée

B : Taxi

C: Transport en commun



transports en commun. Ces facteurs expliquent pourquoi sur le graphique 7-C la courbe de coûts CC' est représentée avec une pente négative, le coût total moyen d'un déplacement type diminuant à mesure que le niveau de consommation augmente dans une aire donnée. La variance du coût total d'un déplacement sera possiblement élevée si les transports en commun desservent la banlieue et le centre-ville en-dehors des heures de pointe alors que la densité de clientèle est très faible le long de ce réseau.

Le graphique 7-B représente trois courbes de coûts pour des déplacements en taxi. La courbe CC" représente le coût d'un déplacement en taxi quand la réglementation limite le nombre de taxis et en défend une utilisation collective. La courbe CC' représente le coût d'un déplacement en taxi quant la réglementation ne limite pas le nombre de taxis mais défend une utilisation collective de ces derniers. La courbe C_sC_s représente le coût d'un déplacement en taxi quand les taxis peuvent être utilisés aussi bien individuellement que collectivement. Le taxi en service individuel ou le taxi en service collectif sont représentés ici sans distinction car la caractéristique première de ce mode de transport par rapport aux autres modes publics est qu'il soit sans parcours ni horaire établi, le service individuel ou collectif étant une variante secondaire parfois même négligée par le marché (exemple Fredericton). Encore ici il s'agit du coût total incluant le montant payé par le consommateur plus le temps qu'il doit mettre à contribution. A cause des économies de densité qui ont pour effet de réduire la période d'attente, les trois courbes de coûts ont des pentes négatives sauf CC" dans la portion où les règlements limitant le nombre de taxis sont effectifs.

Le graphique 7-A représente la courbe de coûts d'un déplacement type en automobile privée. Il n'y a pas ici d'économies de densité, le consommateur n'attend pas car il est en même temps producteur de son service, par contre la congestion en certains moments et en certains endroits fait que le coût total moyen d'un déplacement type en automobile privée augmente (courbe de coûts avec pente positive) à mesure que le niveau d'utilisation de ce mode augmente dans une aire donnée.

Considérons maintenant une ville de taille moyenne disposant de ces modes de transport, soit N, le nombre moyen de déplacements à l'heure que la population de cette ville effectuent pour diverses raisons (le travail, les loisirs culturels, le tourisme, etc.). N sera fonction du prix que la population doit payer et sera aussi fonction dans une certaine mesure des moyens utilisés pour effectuer ses déplacements. Des moyens de transport improductifs nécessitant une beaucoup plus grande quantité d'infrastructures pourront avoir pour effet de disperser et de compartimenter la ville et accroître par le fait même le nombre et la longueur des déplacements de sa population. Compte tenu de la qualité du service et du prix à payer (qui n'apparaît pas directement sur les différentes parties du graphique 7) par l'utilisateur pour chacun des modes, nous pouvons dériver une demande pour chacun de ces derniers. Avec l'importance actuelle des transports en commun - ces derniers accapareraient environ un dixième des déplacements urbains au Canada[44] - les trois courbes de demande ($D_{a1}D_{a1}'$), ($D_{b1}D_{b1}'$) et $D_{c1}D_{c1}'$) représentent approximativement la demande pour chacun de ces modes dans une ville canadienne interdisant le taxi collectif et limitant le nombre de taxis.

L'abolition des règlements limitant le nombre de taxis et interdisant le taxi collectif nous fera passer du point B_1 au point B_3 sur le graphique B. Une réduction aussi importante du coût du service de transport public sans parcours ni horaire établi aura pour effet de provoquer une réduction de la demande du mode de transport substitut : l'automobile privée (i.e., le transport privé sans parcours ni horaire établi). Les raisons pour lesquelles le citadin s'achète une voiture nous amènent à supposer que la réduction ci-haut sera notable. En effet ce qui amènera le citadin à s'acheter une voiture c'est la nécessité d'avoir un service de transport de porte à porte pour répondre à ses besoins de transport : épicerie, sorties en soirée ou par mauvais temps, sorties en famille, etc., et une fois que le citadin s'est résigné à assumer les coûts fixes de se faire lui-même transporteur, il répondra lui-même à ses autres besoins en transport car le coût marginal d'utilisation de son véhicule est minime. Un service de transport public à prix modique sans horaire ni parcours établi pourra dissuader bon nombre

de personnes seules ou sans enfant ou demeurant près du centre-ville d'avoir une voiture et pourra dissuader bon nombre de familles de banlieue d'avoir une deuxième ou une troisième voiture. Nous avons représenté cet effet sur le graphique A par un déplacement de la courbe de demande vers la gauche de ($D_{a1}D_{a1}'$) à ($D_{a3}D_{a3}'$).

L'effet de l'abolition des règlements restrictifs à l'endroit du transport par taxi sur la demande de services de transport en commun dépendra de nombreux facteurs dont principalement les rôles assumés par les transports en commun. Si ces derniers desservent entre autres des marchés à faible densité sur lesquels les taxis collectifs ont des avantages comparatifs, l'apparition de ces derniers pourra avoir pour effet de réduire la demande pour les services de transport en commun, dépendant du prix chargé à l'utilisateur pour ces services. Si le transport en commun est fortement subventionné sur ces marchés l'apparition des taxis collectifs aura un effet plus limité.

Le cas récent de la ville de Fredericton illustre bien l'effet restrictif des subventions au transport en commun sur le rôle du taxi individuel ou collectif dans les transports. Dans cette ville et pour aussi loin qu'on a pu remonter le taxi collectif aussi bien qu'individuel a toujours été permis et jusqu'en 1975 le transport en commun n'était pas subventionné, par contre une compagnie privée avait le monopole du service sur les parcours où elle pouvait couvrir ses dépenses (voir note 7, chapitre II). En 1975 la ville a pris en main le transport en commun et les divers paliers de gouvernement ont fortement subventionné ce mode de transport, il en a résulté une réduction de près de 40 % du nombre de taxis[45]. Ce ne sont pas les subventions en elles-mêmes qui ont eu cet effet néfaste sur l'industrie du taxi mais le fait qu'on les a surtout utilisées pour étendre les services de transport en commun sur des marchés (centre-ville en dehors des heures de pointe, banlieue) pour lesquels le taxi combiné individuel et collectif est un mode de transport moins coûteux, plutôt que d'utiliser ces subventions uniquement pour réduire les tarifs sur les circuits qui de toute façon ne seraient pas déficitaires.

Puisqu'il semble bien que l'utilisation qui a été faite à Fredericton des subventions versées au transport en commun caractérise assez bien l'utilisation qu'on en fait généralement ailleurs, c'est-à-dire utiliser ces subventions pour étendre les services sur des marchés où la densité de clientèle n'est en aucun cas suffisante pour couvrir tous les coûts, nous avons posé l'hypothèse un peu grossière suivante : de façon générale on peut s'attendre à ce que les subventions au transport en commun réduisent la taille de l'industrie du taxi individuel et collectif dans une proportion au moins égale à la moitié de la proportion que représente ces subventions dans le coût total de production des services de transport en commun[46]. Au moyen de cette hypothèse, nous avons estimé de nouveau le nombre optimal de taxis par 1,000 habitants pour les villes mentionnées aux tableaux 6 et 7, en tenant compte cette fois de l'effet restrictif des subventions au transport en commun sur la taille de l'industrie du taxi. Les résultats apparaissent au tableau 8. Dans la colonne A, il s'agit du nombre absolu de taxis, alors que les colonnes B et C du tableau 8 correspondent respectivement aux colonnes F et E (chiffres entre parenthèses) du tableau 7. Comme en témoigne ces estimations, la taille actuelle de l'industrie du taxi serait bien en deçà de son niveau optimal. Par exemple à Montréal le nombre optimal de taxis représenterait une augmentation de près de 70 % par rapport au nombre actuel alors qu'à Vancouver le nombre optimal de taxis serait plus que le double du nombre actuel. Bien entendu ce ne sont là que des estimations grossières mais dont l'ordre de grandeur est significatif et vraisemblablement conservateur, à la lumière du nombre de taxis par 1,000 habitants à Washington (voir tableau 2, chapitre II) où l'utilisation de l'automobile dans les transports publics semble avoir été soumise à beaucoup moins de politiques restrictives.

Le graphique 7 se voulant être représentatif d'une ville canadienne type, la courbe de demande tracée originellement ($D_{c1}D_{c1}'$) supposait que les tarifs du transport en commun étaient subventionnés et indirectement les courbes de demande tracées jusqu'à maintenant pour les autres modes incluaient ce facteur. Comment seront représentés sur le

Tableau 8[1]

Estimation du nombre optimal de taxis compte tenu des effets restrictifs des subventions au transport en commun et de la réglementation sur la demande de services de taxi

	A	B	C
	Nombre optimal de taxis	Nombre optimal par 1,000 habitants	Augmentation en pourcentage par rapport au nombre actuel
Halifax	1,131	9.27	36 %
Montréal	10,770	4.42	67 %
Québec	1,153	2.61	78 %
Toronto	3,927	1.82	58 %
Ottawa	1,319	1.90	83 %
Winnipeg	719	1.24	80 %
Calgary	1,154	2.46	45 %
Edmonton	1,441	2.60	58 %
Vancouver	750	1.83	107 %

1 Les calculs ayant produit les chiffres présentés dans ce tableau sont reproduits à l'annexe 3.

graphique 7 les changements résultant de l'abolition des subventions au transport en commun ?

Étant donné que d'une part les transports en commun n'opèreront que sur les réseaux où ils pourront couvrir leurs frais et que d'autre part les subventions au transport en commun étaient plutôt utilisées pour étendre le service sur des marchés à faible densité (augmentant ainsi le coût total moyen d'un déplacement en transport en commun), les nouvelles courbes de coûts et courbes de demande pour le transport en commun, respectivement (C_0C_0') et ($D_{c4}D_{c4}'$) sur le graphique 7-C, seront en-dessous et à gauche des précédentes. Sur la partie B du graphique 7, la nouvelle courbe de demande ($D_{b4}D_{b4}'$) sera située à droite de la courbe de demande en présence de subventions, les transports en commun subventionnés opérant sur un marché revenant naturellement aux taxis combinés individuel et collectif. Quant à la courbe de demande sur la partie A du graphique 7, aucune observation n'a pu être faite dans un cas concret comme celui de Fredericton mais il est raisonnable de supposer que la nouvelle courbe de demande ($D_{a4}D_{a4}'$) sera située à gauche de la précédente car les économies de densité réalisées dans le transport par taxi suite à l'abolition des subventions au transport en commun rendront encore moins coûteux ce mode de transport substitut à l'automobile privée.

De la même façon que le taxi collectif peut être combiné au taxi individuel, le transport rapide de petits colis de porte à porte pourrait être combiné de façon bénéfique aux autres opérations du taxi comme en témoigne l'expérience américaine du "skycab". Mais encore ici la réglementation limite sévèrement le développement optimal de ce mode de transport[47].

Toute la discussion précédente soulève la question des effets d'une abolition des règlements restrictifs à l'endroit du transport par taxi sur l'allocation des déplacements des citadins entre les différents modes de transport. Tenter de justifier la réforme ou le statut quo en ne considérant que le seul mode de transport directement touché par cette réglementation, soit le taxi, est aussi partiel et insuffisant que de

tenter de justifier les subventions au transport en commun par l'objectif de minimiser le coût d'utilisation de ce mode de transport et de permettre une tarification au coût marginal[48]. Les économies de réseau ou de densité qu'on tente de réaliser par voie de subvention pour un mode en particulier exclut la réalisation d'économies de densité pour un autre mode, et ce qu'il est avant tout important de rechercher ce sont des services de transport au coût total minimum pour répondre aux besoins en déplacements des citadins[49].

Si on se reporte au graphique 7, le coût total des services de transport par automobile privée, par taxi et par transport en commun avec la réglementation généralement appliquée au taxi et l'utilisation actuelle des subventions au transport en commun est représenté par l'union des surfaces $OE_{a1}A_1F_{a1}$, $OE_{b1}B_1F_{b1}$ et $OE_{c1}C_1F_{c1}$. Suite à la nouvelle allocation des déplacements des citadins résultant de l'abolition des règlements restrictifs à l'endroit du taxi et de la rationalisation des services de transport en commun (abolition des subventions ou utilisation de ces dernières strictement pour réduire les tarifs sur les parcours dont la densité de clientèle serait de toute façon suffisante pour couvrir les coûts), le coût total des services de transport produits par les trois modes serait représenté par l'union des surfaces $OE_{a4}A_4F_{a4}$, $OE_{b4}B_4F_{b4}$ et $OE_{c4}C_4F_{c4}$. Nous n'avons pas estimé la réduction dans le coût total représentée par la différence entre ces deux surfaces totales mais la perte de bien-être que nous avons estimée à la section précédente (colonne A plus colonne C du tableau 7) résultant des règlements restrictifs à l'endroit du taxi et faisant partiellement abstraction d'une rationalisation des services de transport par taxi représente une borne inférieure pour la taille de cette réduction dans le coût total, et nous pouvons en déduire que cette dernière n'est pas du tout négligeable.

L'allocation optimale entre les différents modes sera entre autres fonction de N, le nombre de déplacements à l'heure effectués par la population d'une ville en particulier. La vérité des prix nous semble encore le meilleur guide pour rechercher cette combinaison optimale des divers modes. Ceci dit, l'allocation optimale des déplacements entre les

différents modes n'exclut pas le versement de subventions à un mode en particulier, mais il sera nécessaire de s'assurer que de telles subventions ne sont pas utilisées par le mode qui les reçoit pour étendre ses services sur des marchés où il n'est pas efficace. En outre si des subventions devaient être versées à un mode de transport en particulier au nom de l'équité, il n'est pas du tout évident que les transports en commun soient ce mode.

Les gens défavorisés, n'ayant pas accès à une automobile, ont surtout besoin d'un service de transport substitut à l'automobile privée et peu coûteux, le taxi combiné individuel et collectif constitue exactement ce mode substitut, mais même quand le coûteux taxi en service individuel est la seule forme de transport public de porte à porte disponible, les milieux défavorisés représentent une portion importante de sa clientèle comme en témoignent les études citées au chapitre II, partie A. Par contre des transports en commun utilisés efficacement relient les quartiers de banlieue, accueillant les classes moyennes ou bien nanties, au centre-ville, et opèrent sur les rues très commerciales du centre-ville. Si des subventions devaient être versées à un mode de transport au nom de la justice sociale, il semble bien que le taxi en milieu défavorisé serait le premier mode auquel nous devrions songer.

Outre la vérité des prix, l'octroi d'un monopole exclusif en certaines heures au transport en commun pour la desserte des grandes artères du centre-ville pourrait s'avérer une mesure - restrictive à l'endroit du taxi - nécessaire pour assurer l'efficacité de ses grands véhicules de transport. Autrement nous risquons d'avoir deux services de transport collectif poursuivant la même clientèle sur des rues déjà congestionnées.

Enfin, l'encadrement des différents modes de transport soulève la question du niveau de gouvernement responsable. Compte tenu de la nature locale des services de transport offerts par les trois modes considérés précédemment, les gouvernements locaux s'imposent naturellement, à notre point de vue, comme les autorités les plus aptes à

fournir un encadrement adéquat. Dans ce contexte les politiques de subvention au transport en commun pratiquées par les gouvernements fédéral et provinciaux au cours de la dernière décennie ou plus l'ont été en ignorant le plus souvent les modes de transport complémentaires ou substituts, Fredericton est un cas type, et ont eu généralement pour effet de transformer les gouvernements locaux en "vaches à lait" pour un système de transport condamné au déficit perpétuel, réduisant ces derniers à un état de dépendance encore plus grand à leur endroit. De telles pratiques par les paliers de gouvernement supérieurs sont un exemple de politiques tout à fait inconciliables avec la responsabilité locale en matière de transport urbain.

CONCLUSIONS

Le taxi est avant tout un mode de transport sans parcours ni horaire établi, ce qui en fait un moyen de transport flexible, rapide et confortable, substitut à l'automobile privée et complémentaire au transport en commun. Ces caractéristiques expliquent l'importante clientèle que le taxi recrute chez ceux n'ayant pas accès à une automobile : retraités, handicapés, étudiants, ménagères et gens des milieux défavorisés. La population flottante d'une ville - touristes, hommes d'affaires, etc. - constituera aussi une autre part importante de sa clientèle. Ceci dit, le rôle actuel des taxis dans les transports urbains demeure très limité en regard du potentiel énorme de ce mode de transport. La réglementation très sévère affectant ce mode de transport en est la principale cause.

Environ 60 % des réglementations que nous avons étudiées limitent le nombre de taxis et toutes les réglementations, à l'exception de quelques unes comme celle en vigueur à Fredericton, interdisent une utilisation publique collective des taxis, et fixent le prix des services de taxi. Ce qui a pour effet d'augmenter de 30 % à 50 % le coût des services de taxi dans les villes canadiennes que nous avons étudiées. Ces premières restrictions s'accompagnent en outre d'un nombre imposant d'autres règlements sur l'état des véhicules-taxis, la conduite et la propriété de véhicules-taxis et parfois la mise en marché de services de taxi. Et pourtant aucun des objectifs avoués poursuivis par la réglementation ne justifient cette dernière dans sa forme courante ainsi que ses coûts élevés.

Suite à l'étude des caractéristiques de l'industrie du taxi, il apparaît que la concurrence constitue - comme c'est le cas pour bon nombre d'autres industries - la composante principale du mode d'organisation de la production le plus susceptible d'amener une allocation efficace des ressources, le rôle résiduel de la composante "réglementation" dans le mode d'organisation de la production de cette industrie étant déterminé par l'importance des coûts d'information sur le marché des services de

taxi. Dans les petites ou moyennes villes, les coûts d'information ne justifient pas l'usage de la réglementation car les mécanismes d'information du marché produisent l'information nécessaire à un moindre coût que la réglementation. Par contre dans les villes plus grandes accueillant une population flottante importante et où le hélage de taxis sur la rue réduit significativement la période d'attente du consommateur, une réglementation de la conduite de véhicules-taxis pour garantir une compétence minimum des chauffeurs de taxis et exclure les individus peu recommandables de leurs rangs est justifiée dans la mesure où elle produit à moindre coût que le marché de l'information a priori que tous les consommateurs recherchent. Cependant il est important de noter qu'au-delà de critères minimum de compétence cette réglementation n'est plus efficace au sens économique car l'inévitable uniformisation de services de taxi qui accompagne toute réglementation imposera des coûts superflus à une proportion de plus en plus élevée de consommateurs. Quant à la réglementation du prix, la seule forme qui semble justifiée est une réglementation indirecte du prix obligeant l'affichage à l'extérieur du taxi des tarifs chargés par son opérateur et l'obligation pour ce dernier d'établir à l'avance le prix total d'une course pour le client qui en fait la demande, car pour la personne qui ne connaît pas très bien la géographie d'une ville le prix par mille parcouru ou par minute (comme c'est le cas actuellement avec la tarification au taximètre) lui fournit bien peu d'information sur le coût du service qu'elle s'apprête à utiliser et elle demeure à la merci de l'opérateur.

La réglementation recommandable du point de vue de l'efficacité économique est donc beaucoup plus discrète que les réglementations actuellement en vigueur. Du point de vue de l'équité, les règlements limitant à cette fin le nombre de taxis et fixant le prix ont un effet illusoire sinon pervers. En effet, une limitation du nombre de taxis ne change pas les facteurs d'offre dans l'économie. Les excédents de revenus pouvant résulter d'un accroissement de la demande face à un nombre de taxis limité seront capitalisés dans la valeur marchande des permis et les revenus nets des artisans de taxi reviennent à leur niveau antérieur à mesure que les anciens propriétaires se retirent avec un gain de capital

en poche, tandis que pour les chauffeurs louant leur véhicule une telle limitation n'aura possiblement qu'un effet négatif car la rente est retenue par les détenteurs de permis constituant maintenant un cartel. Par ailleurs la hausse du coût des services de taxi résultant d'une telle limitation affectera tout particulièrement la clientèle des milieux défavorisés dépendante du taxi.

Outre la réglementation, les subventions au transport en commun sont un autre facteur pouvant empêcher le taxi de jouer un rôle optimal dans les transports. Dans la mesure où ces subventions sont utilisées - et il semble bien que ce soit le plus souvent le cas - pour étendre le réseau de transport sur des marchés que le taxi combiné individuel et collectif est plus apte à servir à moindre coût, le rôle de ce dernier est restreint et les économies de densité réalisables ne sont pas atteintes.

Donc pour réaliser une utilisation plus efficace du taxi dans les transports urbains, des changements s'imposent premièrement dans la réglementation de ce mode de transport et deuxièmement dans certaines politiques à l'endroit du transport en commun. Cela pose la question du coût de tels changements. Les coûts les plus notables sont la perte qu'encourraient, suite à l'abolition des règlements limitant le nombre de taxis, les opérateurs détenant un permis de taxi dans une ville où de tels permis ont une valeur marchande élevée. Une solution est d'ignorer ces coûts comme ce fût le cas en 1946 lorsque la ville de Montréal décida d'émettre des nouveaux permis alors que les permis déjà émis avaient une valeur marchande d'environ $5,000. Pour des raisons évidentes, une telle solution nous paraît inacceptable dans le contexte actuel. Pour racheter aux opérateurs de taxi leur permis de taxi à la valeur marchande en cours, les subventions au transport en commun ou une partie d'entre elles nous semblent la source de fonds tout désignée.

Par exemple dans le cas de la ville de Montréal, le montant de subventions d'une seule année versées au transport en commun serait amplement suffisant pour racheter tous les permis de la région de Montréal. Dans certaines villes comme Toronto les subventions de plus

d'une année seraient nécessaires alors qu'à Ottawa les subventions d'à peine six mois seraient amplement suffisantes. Un tel transfert temporaire de fonds du transport en commun au transport par taxi se justifie aussi bien sur le plan de l'efficacité que de l'équité. D'une part ces subventions sont utilisées pour supporter le transport en commun sur des marchés où il constitue un mode de transport inefficace que le taxi combiné individuel et collectif pourrait avantageusement remplacé si les règlements restrictifs à son endroit étaient abolis. D'autre part cela permettrait de compenser équitablement les opérateurs de taxi mais aussi et surtout l'abolition des règlements restrictifs à l'endroit du taxi permettrait l'abaissement du coût d'un service de transport - le taxi - répondant beaucoup plus spécifiquement aux besoins en transport des gens des milieux défavorisés que les transports en commun peuvent le faire.

L'avènement du taxi collectif pourra, par ailleurs, nécessiter une réglementation de l'usage des grands artères aux heures de pointe. Pour assurer une utilisation efficace des grands véhicules du transport en commun, l'octroi à ces derniers de l'exclusivité de la desserte de la clientèle du transport collectif le long de grandes artères sera peut-être souhaitable. Cet aspect particulier soulève le problème plus global de la détermination optimale du rôle de chacun des modes. Il n'y a pas d'option miracle pour organiser tous les détails techniques inhérents à la coexistence de différents modes de transport mais la vérité des prix nous semble un principe auquel on devrait se référer en tout premier lieu. Cela n'exclut pas, pour des raisons d'équité ou d'effets externes la subvention d'un mode en particulier, mais il est important de s'assurer dans un tel cas que cela n'amène pas ce mode à assumer des rôles inefficaces et, par ailleurs, il est important de se rappeler qu'octroyer une subvention implique qu'on ne donne plus le choix au citadin de se ménager le coût total d'utilisation du mode subventionné (le financement de la subvention via la taxation lui en a déjà fait payer une partie à l'avance) en utilisant un mode moins coûteux, la marche ou la bicyclette, ou en réduisant sa consommation de services de transport en choisissant une habitation urbaine au lieu du modèle unifamilial de banlieue.

De façon générale, la réforme envisagée ci-dessus nécessite un changement d'attitudes. Comme l'a si bien fait remarquer K.W. Studnicki-Gizbert (juillet 1975), la population en général et les planificateurs et les législateurs en particulier devront apprendre à tenir compte davantage de l'efficacité trop longtemps et trop souvent ignorée des petits transporteurs indépendants.

RENVOIS

Chapitre I

1 Bien qu'à notre connaissance le gouvernement fédéral n'ait jamais tenté d'appliquer sa loi concernant le transport extraprovincial par véhicule moteur (Loi sur le transport par véhicule à moteur, Statuts révisés du Canada, 1970, chapitre M-14) au transport par taxi, les lois provinciales pourraient ne pas s'appliquer au transport par taxi débordant les limites d'une province, mais en pratique il n'en est rien. La région de la capitale nationale nous en fournit un bel exemple, les taxis de Hull et les taxis d'Ottawa traversent quotidiennement les frontières provinciales sans pour autant cesser de relever des gouvernements locaux ou provinciaux respectifs.

2 Comme dans le cas de la plupart des autres décisions à caractère législatif prises par les gouvernements locaux, les règlements que ces derniers adoptent, en vertu des pouvoirs de réglementation du transport par taxi qui leur sont transférés, doivent être soumis à un ministre provincial responsable ou à un organisme provincial de réglementation pour une approbation finale.

3 A la différence des autres législations provinciales qui traitent du nombre de véhicules quand une telle limitation y est proposée explicitement, l'article 273 s'énonce comme suit sur ce point :

> 273 (1) The Council of a city, town or municipality may make regulations or by-laws regulating and licensing: ...
> (2) Such regulations or by-laws may ...
> (f) limit the number of persons licensed to transport for hire passengers or goods, or may provide that only one person shall be so licensed to transport passengers or goods with any class of vehicle.

4 Le "Municipal Act" (R.S.N.S. 1967, c. 192), à l'article 191 qui énumère les 108 points pouvant faire l'objet d'une réglementation locale et qui précise la nature de cette dernière, se contentera de référer au "Motor Vehicle Act" sur ce point :

> 191 ...
> (53) regulating and licensing bicycles, taxis and trucks pursuant to the Motor Vehicle Act.

5 Il y a aussi le "Motor Transport Act" (S.A. 1977, c. 80) qui accorde des pouvoirs locaux relativement au transport par taxi, mais cette fois d'une nature tout à fait particulière puisque ce n'est pas aux conseils de ville que les pouvoirs sont transférés mais aux maires :

> 53 (1) In this section, "mayor" includes a person authorized by the mayor in writing to discharge any of the powers and duties conferred on the mayor by this section.

(2) No person who carries on business as a liveryman in a city or town may employ any persons as a livery operator unless that person is the holder of a permit in writing authorizing him to so act issued by the mayor of the city or town, as the case may be.

(3) The mayor may, in his discretion, issue or refuse to issue a permit under this section.

(4) A person who carries on business as a liveryman in a city or town shall, not later than the 3rd day of each month, deliver to the mayor of the city or town a list of operators employed by him as the last day of the preceeding month.

6 En l'absence d'une autorité provinciale, c'est-à-dire au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est le parlement fédéral qui a tous les pouvoirs législatifs. En vertu de la Loi du Yukon (SRC 1970, c. Y-2) et de la Loi des Territoires du Nord-Ouest (SRC 1970, c. N-22), certains de ces pouvoirs sont délégués à deux gouvernements régionaux constitués chacun d'un commissaire nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Affaires indiennes et du nord, et de représentants élus localement. Dans chaque région le commissaire en conseil, au moyen d'ordonnances, a le pouvoir de légiférer sur différents aspects de la vie régionale ou territoriale et entre autres les institutions municipales.

7 Depuis 1978, la partie de l'article 116 de l'ordonnance municipale du Yukon qui concerne l'émission de permis ne s'applique plus car ceci est maintenant sous la responsabilité d'une agence territoriale de réglementation, le "Transport Public Utilities Board".

8 Les articles 116 et 179 des "Municipal Ordinance", respectivement du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, se lisent en partie comme suit :

(2) The (a) council shall, in issuing any licence referred to in subsection (1), consider the public convenience and necessity in respect of the number of vehicles (taxi-cabs) ... required in the municipality and to that end may limit the number that may be operated at any one time but may issue temporary permits permitting an additional number of such vehicles to be operated during stated seasons, on stated days and on special occasions.

9 Le transfert de pouvoirs aux gouvernements locaux ayant un statut de conseil de comté ("Council of county") fait l'objet d'un autre article du "Municipal Act" (R.S.O. 1970, c. 284, article 373 (10)) mais ne s'applique qu'aux conseils de comtés ayant le contrôle direct de routes pavées et en assurant leur entretien.

10 Dans le cas des villes, à la différence des villages et paroisses, c'est aux commissions de police que le "Municipal Act" transfère ces pouvoirs en Ontario, mais plusieurs villes de cette province exercent ces pouvoirs en vertu d'amendements.

11 Ces centres sont bien souvent propriétaires de véhicules-taxis qu'ils louent ou parfois opèrent à leur propre compte.

12 L'article 23 du "Motor-Vehicle Act" (R.S.B.C. 1960, c. 253) établit en détail les pouvoirs et responsabilités du chef de police local ainsi que du conseil de ville en ce qui a trait à l'émission et au contrôle des licences de chauffeur de taxi.

13 Le "Municipal Act" ajoute deux clauses restrictives à l'effet qu'un opérateur de taxi qui enfreint le code criminel du Canada ou le "Liquor Control Act" du Manitoba peut se voir retirer sa licence, et qu'un candidat ayant déjà enfreint ces deux lois peut se voir refuser sa demande.

14 Sur ce point le "Taxicab Act" fait explicitement référence à la notion de nécessité et d'intérêt public dans les mêmes termes que les "Municipal Ordinance" du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest déjà citées à la note 7.

15 Avant 1973, c'étaient les gouvernements locaux qui avaient la responsabilité de réglementer le transport par taxi en vertu de la Loi des cités et villes (S.R.Q. 1964, c. 193, articles 429 (29°) et 469 (9°)) ou en vertu de chartes particulières, par exemple dans le cas des villes de Québec ou de Montréal. Les pouvoirs ainsi conférés aux gouvernements locaux incluaient la limitation du nombre de taxis et la tarification des services de taxi.

16 Suivant le règlement 6, la majorité des villes de la province sont regroupées en 53 agglomérations alors que le reste de la province, surtout à caractère rural, est divisé en régions et à cela vient s'ajouter le secteur fermé de Fermont dans le nord du Québec. Tous les opérateurs de taxi de la province doivent obtenir un permis (ou des permis s'ils opèrent plus d'un taxi) d'agglomération ou de région (le permis qu'accorde la Commission ne s'applique qu'à une région ou une agglomération donnée) et se soumettre au règlement 6.

17 Tous les gouvernements locaux auxquels des législations provinciales ont transféré leur juridiction sur le transport par taxi n'exercent pas nécessairement leurs pouvoirs de réglementation dans ce domaine.

18 Dans les petites villes les deux situations se présenteront souvent car d'une part ce sont surtout les petits gouvernements locaux qui n'exercent pas leur pouvoir de réglementation du transport par taxi, un peu avec raison, compte tenu du nombre restreint de taxis qu'on y retrouve; d'autre part les opérateurs de taxi de cette ville opèreront autant à l'intérieur de cette dernière que sur les routes provinciales adjacentes étant données la dimension réduite de la ville et la nature des services demandés dans ces régions semi-rurales.

19 Les définitions du taxi, aussi contenues dans ces textes législatifs provinciaux, peuvent avoir un autre genre d'implications très importantes du fait qu'elles sont en partie déterminantes à l'origine du nombre d'utilisations diverses du taxi permises, ou si on préfère des utilisations commerciales de transport par automobile permises. Par exemple, le "Public Vehicles Act" de l'Ontario qui ne reconnaît que le

mode d'utilisation suivant dans sa définition du taxi : "hired for one specific trip for the transportation exclusively of one person or group of persons, one fare or charge only being collected or made for the trip" (op. cit., article 1(i)), exclut toutes les utilisations publiques collectives du taxi. Pour une discussion sur ce sujet, on peut consulter Glasbeek, S. (1975).

20 On doit ajouter à cette liste de provinces les Territoires du Nord-Ouest.

21 On doit ajouter à cette liste de provinces le Yukon ("Transport Public Utilities Board").

22 Il est intéressant de noter qu'aucune de ces provinces n'appartient au groupe de provinces dites concurrentielles en ce qui a trait à la réglementation de l'industrie du camionnage (M. Boucher, "Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage", miméo, juin 1979). D'autre part ce sont les mêmes organismes en charge du transport par taxi qui réglementent l'industrie du camionnage. La Saskatchewan est la seule province reconnue pour réglementer de façon restrictive le camionnage et qu'on ne retrouve pas dans la liste, mais on se doit de rappeler que pendant longtemps cette province par l'intermédiaire du "Highway Traffic Board" a été impliquée directement dans la réglementation du transport par taxi. De fait, le "Highway Traffic Board" émettait des permis suivant un régime de quotas, mais avec le développement rapide de petits centres urbains grâce à l'exploitation de la potasse, la commission s'est vite rendue compte de la rigidité d'un tel système - selon les dires d'un membre du personnel de cette même commission - et se retira de ce champ d'activités laissant entièrement aux gouvernements locaux, sur place, la responsabilité de la réglementation du transport par taxi.

23 Information obtenue au cours d'une conversation téléphonique avec un membre du personnel de cette commission.

24 Avant d'entrer en vigueur les tarifs devront être approuvés par les organismes provinciaux de réglementation, et une fois encore des audiences publiques pourront être tenues s'il y a opposition à une demande de changement de tarifs par un ou des entrepreneurs de taxi.

25 Parmi les quatre provinces encadrant le transport par taxi échappant à une réglementation locale, la Colombie-Britannique semble représenter un cas extrême en ce qui a trait à l'intervention de l'organisme provinciale de réglementation. Premièrement la presque totalité des opérateurs de taxi de la province (selon un membre du personnel de la commission, les 2,070 permis émis par cette dernière en 1976-77 représenteraient au-dessus de 95 % des taxis opérant dans la province) détiennent un permis de la province bien que plusieurs villes importantes : Burnaby, Coquitlam, Kamloops, Richmond, Victoria, Vancouver, aient leur propre réglementation du taxi et émettent des permis; ceci serait attribuable à la distribution de la population et au découpage territoriale des villes, qui forcent les chauffeurs de taxi à opérer dans plus d'une ville pour répondre à la demande.

Deuxièmement tous les tarifs de taxi de la province doivent recevoir l'approbation de la "Motor Carrier Commission"; bien que dans les grandes villes ayant une réglementation imposant certains tarifs, ce ne soit qu'une simple formalité, ces villes doivent quand même s'y soumettre; dans les villes n'imposant aucun tarif mais accordant des permis, les entreprises de taxi doivent soumettre leurs propositions de tarifs à la commission, en incluant une lettre d'approbation de leur conseil de ville.

26 Par opposition aux réglementations provinciales en vigueur au Québec et à Winnipeg, et où les gouvernements locaux n'ont pas d'autorité sur le transport par taxi.

27 Dans les quatre provinces où une telle intervention provinciale a été identifiée : Terre-Neuve, l'Ile-du-Prince-Édouard, le Manitoba, la Colombie-Britannique, presque toutes les grandes villes ont leur propre réglementation. Ainsi en est-il de St-Jean, Corner Brook, Charlottetown, Vancouver, Victoria, Burnaby, Coquitlam, Kamloops, Richmond. Il n'y a qu'en Colombie-Britannique où quelques grandes villes n'ont pas leur propre réglementation et ce sont : North Vancouver, Surrey, Prince George et Delta. Tandis qu'au Manitoba les six villes d'importance après Winnipeg : Brandon, Thompson, Dauphin, Flin Flon, Portage la Prairie, The Pas, ont aussi leur propre réglementation.

28 Par exemple, on pourra consulter à ce sujet Bonsor, N.C., Boucher, M. et autres (1980).

29 Par exemple l'émission de permis, quand elle est restreinte, sera faite suivant un régime de quotas.

30 A Calgary, le conseil de ville a délégué ces pouvoirs de réglementation du transport par taxi à un organisme municipal de réglementation, la "Taxi Commission"; mais de la même façon que les gouvernements locaux doivent soumettre aux gouvernements provinciaux les règlements qu'ils adoptent en vue de recevoir une approbation finale, les règlements adoptés par la commission de taxi de Calgary doivent être soumis au conseil de ville pour recevoir une approbation finale. Même si ce n'est là qu'une formalité, il est bon de rappeler que le palier supérieur conserve un droit de regard sur les règlements adoptés par le palier inférieur, ce palier-là étant en quelque sorte - potentiellement - une cour d'appel pour les décisions prises à ce palier-ci.

31 Donald C. Rowat (1965) définit de la façon suivante les réglementations locales ("by-laws"):

> The most important things that Councils do, they do by passing By-laws or Ordinances. These are, as the first name suggests, "lesser" laws which apply only to the community that a particular Council represents. They are really "laws within laws", since they give expression to provincial laws by saying in greater detail what they shall be in particular areas. (p. 54).

32 Nous en donnons la liste à l'annexe 1-A.

33 Toutes ces villes sont situées à l'extérieur du Québec étant donné que le règlement 6 s'applique à la grandeur du territoire québécois.

34 N.D. Lea and Associates Ltd., 1978. En fait le sondage pour cette étude porte sur l'ensemble des villes canadiennes bien qu'une attention particulière ait été accordée aux villes de moins de cinquante mille habitants qu'on a isolé du reste dans la présentation des résultats de l'enquête. Mais compte tenu des objectifs de notre étude, ce n'était pas approprié pour nous de tenter d'embrasser un univers aussi grand car il nous aurait été impossible d'étudier en détail chaque réglementation et comme le font eux-mêmes remarquer les auteurs :

> The Survey was simplified as much as possible to encourage response and to reduce the costs. The survey was, in fact, probably over-simplified since it became apparent that several of the questions relating to taxi regulations were unclear as to the type of answer required (Ibid., p. 125).

35 Sur une population totale de 6,234,445 en 1976, le Québec comptait 1,301,685 ruraux.

36 Il est important de noter que cette utilisation de la population comme mesure de la quantité de services de taxi ne se défend que lorsque nous travaillons sur des moyennes nationales et pour des comparaisons à un niveau aussi agrégé qu'entre milieu rural et milieu urbain; la population n'étant qu'une variable parmi d'autres de la demande de services de taxi, des considérations uniquement sur les proportions de taxis par population d'une ville à l'autre ne seraient absolument pas valables et suffisantes pour établir par exemple que l'offre de services de taxi soit insuffisante ou excédentaire. Par ailleurs les proportions de taxis par population ne sont pas non plus une mesure suffisante pour établir des comparaisons du niveau de consommation de services de taxi d'une ville à l'autre car le taux d'utilisation des véhicules-taxis peut varier énormément selon par exemple que la réglementation en limite ou n'en limite pas le nombre. C'est pour cette raison que nous devons rejeter un des résultats de l'enquête de N.D. Lea and Associates Ltd. (Ibid., note 35, p. 20) à l'effet que le nombre de courses de taxi per capita soit relativement constant pour les villes de différentes tailles. En effet, pour avancer ce résultat les auteurs ne se fondent que sur les proportions de taxi par population qui seraient, selon leur enquête, relativement constantes pour les villes canadiennes quelle que soit leur taille; or il semblerait que les réglementations limitant le nombre de taxis soient beaucoup plus fréquentes dans les villes de grande taille que celles de petite taille, et comme nous le ferons remarquer au chapitre III cela entraîne un taux d'utilisation plus élevé pour le nombre limité de taxis ayant le droit d'opérer dans les villes réglementant d'une telle façon; il en résulterait donc un nombre de courses per capita plus faible pour les villes de petite taille que pour celles de

grande taille bien que les proportions de taxi par population y soient relativement constantes. Bien entendu, pour faire référence ainsi aux taux d'utilisation des taxis, on ne suppose pas de différences notables dans la longueur des courses pour des villes de différentes tailles.

37 On obtient cette proportion en sachant qu'en 1976, 75.5 % de la population canadienne demeurait en milieu urbain alors que 24.5 % demeurait en milieu rural. L'hypothèse d'une consommation de services de taxi de deux à trois fois plus importante - porportionnellement à la population - en milieu urbain qu'en milieu rural est conservatrice si on considère le taxi commercial. Néanmoins, il ne faudrait pas sous-estimer le taxi non commercial (service entre voisins, parents, amis) possiblement plus répandu aujourd'hui en milieu rural mais qui pourrait devenir un moyen important et efficace de transport au travail en milieu urbain. Les chiffres exacts sous différentes hypothèses étaient les suivants : 2 fois (69.3 %), 3 fois (71.5 %), 4 fois (72.6 %); en supposant que la consommation urbaine n'était pas plus importante, toute proportion gardée, que la consommation rurale, nous avons obtenu 63.6 %.

38 Ceci étant attribuable à la grande diversité de réglementation parmi les villes canadiennes.

39 Cette classification est jusqu'à un certain point relative et les classes ne sont pas nécessairement exclusives.

40 La propreté sera un des éléments souvent mentionnés.

41 Cette pièce d'équipement joue un rôle important puisqu'elle permet de distinguer le véhicule-taxi des autres automobiles. Une autre façon d'assurer cette distinction pourra être l'impression des mots TAXI ou CAB sur les côtés des véhicules.

42 Les articles particuliers entre parenthèses réfèrent aux réglementations énumérées à l'annexe 1.

43 Par exemple l'article 15 de la réglementation torontoise ("schedule 8") consacrera une page pour définir le nombre et les dimensions de chaque type d'affiches publicitaires permises. On retrouve ce genre de règles dans plusieurs autres réglementations ontariennes, par contre le règlement 6 québécois n'en fait pas mention.

44 On a par exemple l'article 20(iii) d'Oshawa qui s'énonce comme suit :

> No taxicab owner shall use or permit to be used any taxicab owned by him which simulates a colour scheme or emblem for which any other owner is using and has registered with the City Clerk.

Un autre exemple un peu plus curieux est l'article 46(3) de Winnipeg :

> No other lettering, numbering or advertising is permitted without the approval of the board; and no taxicab shall be painted in white, yellow, orange or other lurid colour, without the approval of the board.

45 A la différence du permis de propriétaire, les autorités exigeront rarement plus de quelques dollars pour émettre un permis de chauffeur.

46 Sauf une car au Québec, à la différence des autres réglementations, les règles concernant l'émission des permis de chauffeurs de taxi ne sont pas comprises dans le règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi mais dans un autre règlement québécois ayant trait aux transports, le règlement 4 sur les permis de conduire.

47 On est toujours surpris de voir une si forte proportion de réglementations y faire mention.

48 Une forme standard pour cette règle est l'article 5(i) de la réglementation de Regina :

> The operator of a taxi cab shall proceed by the most direct travelled route to the point of destination unless otherwise requested by the passenger.

La route la plus directe au sens stricte pouvant ne pas être la moins coûteuse à emprunter, la règle québécoise (règlement 6, art. 6.21) est plus claire que les autres sur ce point :

> Le chauffeur, à moins d'indication contraire du requérant, doit emprunter l'itinéraire dont le prix total sera le plus modique, en tenant compte du tarif, des destinations et des circonstances de temps et de lieu.

49 Une forme standard pour cette règle est l'article 10(F) de la réglementation de Moncton :

> Any driver of a taxicab when not engaged, shall drive ... the first person who offers him employment either by telephone or personally, ...

50 Une réglementation, exceptionnellement, est explicite sur ce point, il s'agit de la réglementation de Yellowknife dans son article 9(XV).

51 Article 56(3), By-Law No. 2548, Township of Richmond. La dernière phrase de cet article a infiniment de portée puisqu'elle défend le taxi public collectif. On retrouve cette même phrase dans les réglementations suivantes : Halifax (art. 28(3)), Dartmouth (art. 15(3)), Burnaby (art. 62(3)), Kamloops (art. 65(c)), Coquitlam (art. 20(c)), Vancouver (art. 62(3)). On retrouve aussi cette phrase dans bon nombre de réglementations de l'Ontario mais ce qui est plus important de noter dans le cas de cette province, c'est la définition que "The Public Vehicles Act" (R.S.O., c. 392, art. 1(i)) donne du mot

taxi et qui exclut complètement toute forme de taxi public collectif (voir note 19 ci-haut); on retrouvera parfois des extraits de cette définition dans les réglementations de villes ontariennes, comme par exemple Ottawa (schedule 19, art. 21(e)), ou on retrouvera dans d'autres cas des formules équivalentes comme cet article 39 de la réglementation de Peterborough : "when a cab is hired by a passenger, such cab shall not be again for hire by any other passenger until the first passenger has reached his destination and been discharged". Des règles s'énonçant différemment mais ayant le même effet d'exclure le taxi public collectif seront présentes au sein de la plupart des autres réglementations canadiennes - à l'extérieur de l'Ontario et des villes énumérées ci-haut. Dans le règlement 6 québécois une telle règle est énoncée à l'article 6.17 : "... nul ne peut, pendant le service, transporter à la fois dans un véhicule-taxi : ... c) un passager autre que celui que le requérant consent à amener avec lui dans sa course;". Dans la réglementation de Saskatoon, on envisagera le partage du taxi par différents clients (art. 49) mais la tarification que çà comporte est trop rigide pour y voir là une forme de taxi public collectif; c'est un peu la même situation dans la réglementation de Whitehorse (art. 9,10). A Winnipeg et Thompson, les réglementations ne font état d'aucune règle concernant la conduite d'un véhicule-taxi au service de plusieurs clients simultanément mais nous retrouvons la règle suivante aux articles 45(2) et 40 de leurs réglementations respectives : "no contract or group ratings for the carriage of passengers, not in compliance with the prescribed tariff, is permitted without the special approval of the board" et qui fait du taxi public collectif un cas d'exception pour lequel un permis spécial est exigé.

52 Les réglementations suivantes envisagent aussi la possibilité de partager le taxi entre plusieurs clients en cours de route, avec le consentement du premier client monté à bord : St-Jean (N.-B.) (art. 42), Corner Brook (art. 22b), Charlottetown (art. 16), Moncton (art. 10(E)), Victoria (art. 60), Yellowknife (art. 9(XIV)). Il y a aussi les réglementations de quelques villes ontariennes comme par exemple Burlington (art. 28) et Hamilton (art. 9(3)^{e})) mais cette possibilité peut difficilement avoir une portée réelle dans ces derniers cas étant donné que la loi provinciale "The Public Vehicles Act" l'exclut complètement dans sa définition du terme "taxicab".

53 En Colombie-Britannique, c'est en référence à une loi provinciale, "Hours of Work Act" que les villes de Burnaby (art. 19), Kamloops (art. 55) et Richmond (art. 44) imposent de telles limites. Ailleurs les réglementations imposeront leur propre limite comme par exemple Thompson (art. 45), Guelph (art. 18), Gloucester (art. 20), Nepean (art. 10), Ottawa (art. 9), St-Jean (N.-B.) (art. 6(5)); dans la plupart des cas ces limites seront de 12 heures par période de 24 heures.

54 En voici deux exemples :

> "A driver shall not use abusive or insulting language" (Yellowknife, art. 9(ii)),

"An owner or a taxi driver shall not conduct himself in such manner as might adversely affect public confidence in him ..." (Kingston, art. 6,a)).

55 Les conditions de cet ordre seront généralement moins nombreuses à l'endroit du propriétaire qu'à l'endroit du chauffeur en contact direct avec le client.

56 Dans le cas où le propriétaire est une compagnie, quelques réglementations, surtout en Ontario, contiendront un ensemble de règles sur la propriété de la compagnie et de ses actions ou de leur transfert. Par exemple la Commission de police de la municipalité régionale de Niagara pourra (en vertu de l'art. 63), si elle juge que ce n'est pas dans l'intérêt public de le faire, ne pas renouveler la ou les licence(s) d'une compagnie possédant un ou des taxi(s) suite à des transferts d'action de cette compagnie.

57 Le règlement 6 québécois par exemple.

58 C'est la réglementation de la ville de Kamloops (art. 62) qui détient le record à ce titre : on exige que les rapports soient gardés trois ans.

59 Ces périodes sont assez variables, par exemple en vertu du règlement 6 (art. 6.57), la Commission des transports du Québec pourra annuler un permis si le propriétaire omet de mettre son véhicule-taxi en service pendant une période de 30 jours consécutifs sans raison valable.

60 Ces deux articles identiques se lisent comme suit :

> Every holder of a license for operating a taxicab shall provide taxicab service for not less than ten hours in each twenty four hour period, and for not less than six days in each calendar week.

61 L'article 26c de Sudbury impose un minimum de huit heures d'opération aux propriétaires d'un véhicule-taxi; par contre il impose un service de vingt-quatre heures aux propriétaires de plus d'un véhicule.

62 Nous insistons sur cet aspect de la réglementation - bien qu'il est vrai en pratique que la grande majorité des opérateurs de taxi soient affiliés à un centre de régulation - car c'est là un aspect particulier, comme l'on pourra s'en rendre compte après avoir étudié quelques autres aspects de la réglementation et analysé les caractéristiques du transport par taxi. Les centres de régulation sont plus communément appelés "associations de service" dans la région de Montréal, et ce sont ces centres qui transmettent aux taxis, le plus souvent par radio, les appels téléphoniques de clients.

63 C'est surtout en vertu des articles 4 et 5 de la réglementation d'Edmonton que cet encadrement est donné à son industrie locale du taxi.

64 Calgary (art. 9(12)), Regina (art. 7), Guelph (art. 31), Burlington (art. 26), Halifax (art. 24), Dartmouth (art. 12), St-Jean (T.-N.) (art. 15) et Corner Brook (art. 38a). On pourrait aussi ajouter deux autres villes : Sudbury, qui suggère cette affiliation explicitement (art. 26c) et Sault-Ste-Marie dont la Commission impose en pratique une telle affiliation.

65 Un autre exemple d'article est le suivant d'Halifax (art. 24) :

> (1) A License for the transporting of passengers for hire shall not be issued to the owner of any motor vehicle unless such owner shall have an established place of business other than a residence and unless the applicant shall have a business telephone and be listed in the telephone directory under the trade name under which he operates, or, in no such trade name, under his own name.
>
> (2) The place of business referred to in this section may be the office or place of business of another licensee under this Ordinance who provides continuous service.

66 D'autres réglementations auront indirectement le même effet comme l'on pourra s'en rendre compte lors de l'étude de la prochaine classe intitulée "le nombre de taxis".

67 En pratique cet article peut ne pas être en vigueur partout car lors de la provincialisation de la réglementation en 1973, les droits acquis des propriétaires de flottes ont été respectés et bien que depuis quelques années les propriétaires aient tendance à réduire la taille de leur flotte, il semble qu'il en reste encore quelques unes de plus de 20 véhicules-taxis.

68 Il est intéressant de noter qu'originalement le "By-Law" No. 96 of 1973" limitait le nombre de permis de taxi à un par propriétaire. Il y a eu par la suite deux amendements, un premier en 1974 qui a porté la limite à 5 et un second en 1976 qui a porté la limite à 10.

69 En pratique, même si la licence est transférable, le résultat est le même car on impose des conditions au transfert.

70 On retrouve une condition similaire dans la réglementation d'Ottawa à l'article 25(11). Il y a aussi d'autres exemples de réglementations imposant des conditions au transfert de permis; ainsi à London (art. 11(10)), un propriétaire de taxi ne peut vendre son taxi et transférer le permis à l'acheteur à moins d'avoir maintenu au préalable pendant une période d'au moins douze mois son taxi en opération.

71 Schedule 1 to By-Law No. 107-78.

72 Schedule 1 to By-Law No. L-6.

73 A Ottawa les licences sont transférables, mais ce n'est là qu'une question de vocabulaire car en pratique la situation est la même qu'à Toronto.

74 By-Law Number 1973-179, art. 3.

75 La licence n'est ni plus ni moins qu'un droit, celui d'opérer un taxi, comment alors diverses autorités peuvent lui reconnaître des valeurs aussi différentes ?

76 En voici la liste : Yellowknife (art. 5(h), ≤35), Richmond (art. 5, ≤28), Burnaby (art. 3, ≤77), Vancouver (art. 5, ≤363 ensuite 1/1,600), Regina (art. 11,≤1/1250), Thompson (art. 6, ≤40), municipalité régionale de Niagara ("schedule" 6, ≤246), Thunder Bay (art. 5(13(a)), 1/1000), London (art. 11, 1/970), Mississauga (art. 37-A, ≤301), Oshawa (art. 7(a,b), ≤100 ensuite 1/1500), Ottawa (art. 32, 1/540), Sudbury (art. 11, 1/1000), Gloucester (art. 5(d), ≤400), Markham (art. 28(2), ≤80), Nepean (art. 33, 1/450), Oakville (art. 4(1,2), ≤35 ensuite 1/1800) et le règlement 6 québécois (art. 6.69) qui fixe des quotas par population pour les 53 agglomérations et les régions.

77 Voir note 25. On retrouvait dans ces villes les nombres approximatifs suivants de taxis au moment d'enquête : Whitehorse (17), Victoria (130), Kamloops (75) et Coquitlam (27).

78 Il faut croire que c'est là une limite absolue si on se réfère aux décisions prises par la Commission depuis 1947 :

> There had been 270 such licences issued by municipalities. On June 25, 1935, the Board established a quota of 270 taxicabs for Greater Winnipeg. Gradually over the years additional licences were granted by decision of the Board. After World War II, the number of licensed taxicabs reached 325. At that time the Board decided to reserve 50 licences for returning servicemen and to make available an additional 25 licences to then existing taxicab operators. By the year 1947 the quota was 400. Each year since 1947 the Board has passed a motion that the same quota be continued. In 1957, for example, one application for 100 additional licences was heard, along with ten other applications for one licence each. These applications were not approved by the Board and the quota remained at 400. (Taxicab Inquiry Commission, rapport, 1972, p. 10).

79 C'est-à-dire au moment de l'enquête, au printemps et à l'été 1979.

80 A l'article 18 de la réglementation de St-Jean (T.-N.) nous retrouvons la règle suivante :

> "The Council may from time to time fix and alter the total number of taxicabs which may be licensed under this By-Law",

et nous retrouvons la même règle énoncée à peu près dans les mêmes termes à l'article 18 de la réglementation de Corner Brook. Mais en

pratique ce pouvoir n'a jamais été exercé par les conseils de ville. Toute demande de nouveaux permis doit y être présentée devant le Conseil de ville, mais la seule condition que ce dernier pose une fois que les critères généraux d'admissibilité sont satisfaits c'est que les centres de régulation ("Taxicab Stand") aient suffisamment de places de stationnement pour loger les nouveaux véhicules-taxis.

81 Etant donné que nous avons déjà 23 villes ontariennes dans notre échantillon, le rapport entre le nombre de villes du Québec et celui de l'Ontario serait égal au rapport entre les populations totales respectives des deux provinces.

82 Cette affirmation ne demeure valable que dans la mesure où les villes québécoises que l'on considère en référence au règlement 6 sont de tailles équivalentes à celles des villes du reste de notre échantillon. Dans les petites agglomérations où on ne retrouve que quelques taxis et dans les régions, il est difficile de déterminer si les quotas du règlement 6 sont réellement effectifs.

83 Les règlements régissant la vente de taxis cités à la section précédente (règlement 6, art. 6.60 et réglementation d'Oakville, art. 4(36)) et tous leurs semblables qu'on peut retrouver dans d'autres réglementations n'ont de sens qu'en présence de limites du nombre de taxis. En effet, quelle serait l'utilité de tels règlements si toutes les personnes qualifiées pouvaient opérer autant de taxis qu'elles le désirent ?

84 Respectivement les articles 40(A), 6, 6.

85 Par opposition aux permis saisonniers dont il vient d'être question. Il est intéressant de noter d'autre part qu'à Saskatoon l'article 40(A) réfère à une liste d'attente pour l'allocation des permis saisonniers, mais cette liste d'attente n'est ouverte qu'aux propriétaires déjà en place.

86 Thunder Bay (art. 5 (1,...,12), Sault-Ste-Marie (art. 11), London (art. 11(4,...,7), Ottawa (art. 31), Oshawa (art. 7(c), (d), (e)), Sudbury (art. 11), Toronto (art. 62, 63, 64, 65), Markham (art. 28(2)) et Oakville (art. 4 (4,...,9)).

87 Il n'y a que la ville d'Ottawa qui charge un montant si élevé, le prix des licences ailleurs est inférieur ou égal à $200, (sauf Saanich en C.-B., où le montant varie entre $300 et $600, cf. annexe 1-A, note 2).

88 Ainsi à Dartmouth l'article 24(1) s'énonce comme suit :

> No person shall operate a Taxi Stand and no person shall operate as a Taxicab Owner or a Taxi Driver from such Stand, unless the said Taxi Stand has been approved by Council.

L'article 1(g) de la même réglementation définit "Taxi Stand" comme suit : "means an established place of business from which Taxicab Owners and Taxi Drivers operate".

89 Il s'agit de l'article 32 qui s'énonce comme suit : "No taxi service broker shall unreasonably refuse any of the services of his business to the licensee of any taxi-cab."

90 Une autre caractéristique unique à Ottawa est la réglementation des prix qu'un centre de régulation peut charger à un opérateur de taxi pour les services qu'il rend. Selon l'article 34, ce prix doit être inférieur ou égal à $4.78 par jour ou $33.46 par semaine.

91 On a par exemple l'article 55 de la réglementation de Vancouver qui s'énonce en partie comme suit :

> "No driver of any taxicab shall seek employment by driving his taxicab to and from upon any street, ..."

92 On a par exemple l'article 6(j) de la réglementation de Kingston qui s'énonce comme suit :

> No person licensed under this by-law shall employ or allow any runner or other person to assist or act in concert with him in obtaining any passenger or baggage at any of the stands, bus terminals, docks or elsewhere in the said city.

93 Le règlement 6 québécois divise les 53 agglomérations définies dans le règlement en six groupes et chaque groupe a des tarifs distincts. Le règlement 6 comme tel ne spécifie pas les tarifs exacts qui seront en vigueur mais plutôt des fourchettes à l'intérieur desquelles doivent se situer ces tarifs; c'est à la Commission des transports du Québec de déterminer les tarifs exacts suite à des audiences publiques.

94 Mississauga qui impose le taximètre, a néanmoins divisé son territoire en zones et impose une tarification par zone aux fins du service à l'aéroport international de Toronto. Par contre St-Jean (N.-B.) prévoit aussi des tarifs pour l'opérateur désirant utiliser un taximètre bien que ce soit la tarification par zone qui est utilisée en pratique.

95 Ces tarifs étaient ceux-là en vigueur en 1978.

96 Dès que le taxi est disponible à la porte du client, ou quand le véhicule-taxi roule à moins de cinq milles à l'heure, ou après trois minutes d'attente, etc.

97 Suivant l'interprétation qu'en font les gens en charge de l'application.

98 En général les réglementations prescriront des tarifs quand les colis d'un passager dépassent un certain nombre ou un certain volume, mais ce n'est pas le transport de ces colis dont il est question ici mais du transport de colis n'appartenant pas à un passager.

99 Par exemple l'article 14(c) de Charlottetown s'énonce comme suit :

> The fare to be charged for parcel service shall be the zone rate plus 50¢ per parcel.

100 En effet, soit que la réglementation défende complètement le partage de véhicules-taxis entre différents clients soit qu'elle laisse ce partage à la discrétion du premier client monté à bord sans prévoir de réduction de tarif pour ce dernier.

101 Quelques réglementations traitent du cas où plusieurs clients d'un même taxi montent et/ou descendent à des endroits différents mais c'est toujours la même tarification de base qui prévaut, les règlements sur cette question ne déterminant que le moment où une nouvelle course est calculée au taximètre.

102 En Ontario notre échantillon inclut 23 gouvernements locaux dont 18 ont le statut de ville ou municipalité régionale; pour neuf de ces 18 juridictions, ce sont des Commissions de police qui sont responsables de la réglementation du taxi.

103 Les personnes insatisfaites par les décisions d'une telle commission peuvent toujours aller en appel devant le conseil de ville; c'est aussi le cas à Calgary bien que le conseil de ville ait délégué à la Commission le pouvoir de réglementer.

104 Ceci inclut les chauffeurs, les propriétaires de taxi et les propriétaires de centres de régulation.

105 Un cas d'abus est l'encombrement inutile de la voie publique auquel s'applique l'article 14 de la réglementation de Burlington cité lors de la discussion des aspects de la deuxième classe.

106 Il y a aussi d'autres conditions d'admissibilité, mais nous les avons classées parmi les articles spécifiques.

107 Ceci explique d'ailleurs en partie pourquoi certaines réglementations seront beaucoup plus longues que d'autres prévoyant moins en détail différentes situations d'abus commandant une intervention.

108 Ce sont Toronto, Ottawa, Oakville, Sault-Ste-Marie, Niagara, London, Mississauga, Sudbury, Burlington, Markham. Sault-Ste-Marie et Burlington sont les deux seuls gouvernements locaux parmi ces dix ne contrôlant pas le nombre de taxis.

109 Ces huit villes sont Edmonton, Calgary, Guelph, Burlington, Halifax, Dartmouth, St-Jean (T.-N.) et Corner Brook. Il est d'ailleurs intéressant de noter que ces huit villes incluent les villes les plus importantes parmi les dix-neuf ne contrôlant pas le nombre de taxis.

110 Les objectifs politiques n'excluent pas nécessairement les motifs économiques dans l'adoption d'une réglementation, mais en cas de

divergence, et à cause de la nature politique de la réglementation, nous pouvons supposer que ceux-là auront priorité sur ceux-ci.

111 Le caractère strictement local du transport par taxi et de son ancêtre le transport par calèche ou fiacre a fait que le contrôle de ce mode de transport - i.e., sa réglementation - a toujours été considéré du domaine des responsabilités des gouvernements locaux (à quelques exceptions près). Par exemple dans le "Municipal Act" de Nouvelle-Écosse" (R.S.N.S., chap. 192, 1967) à l'article 191, le transport par taxi fait partie de plus d'une centaine d'aspects typiquement locaux de la vie communautaire, allant de la circulation des chiens à l'enlèvement de la neige, et sur lesquels le gouvernement local a un pouvoir de réglementation.

112 Par exemple un même règlement (no 1451) adopté par le Conseil de ville de Montréal le 24 août 1937 s'appliquait aux "autotaxis, automobiles de louage et fiacres". Un autre indice est la définition du terme "hack" à l'article 504 de la charte de la ville de Halifax en date du 28 février 1931 :

> ... the expression "hack" includes every vehicle of any description whatever for the conveyance of passengers for hire, other than a tram car;

à l'article 509 qui énumère certains pouvoirs de réglementation du Conseil de ville de Halifax, aucune distinction n'est faite en référence au terme "hack" entre taxis et voitures à chevaux.

113 J.R.T. Hughes (1977) fait mention de règlements à l'endroit des transporteurs publics en vigueur dans les colonies américaines, et ce serait là la continuation d'une tradition anglaise. Rien ne nous permet de croire que le Canada ait pu échapper à cette tradition européenne ou anglaise vieille de plusieurs siècles.

114 Comme l'a si bien observé J.R.T. Hughes (1977) :

> Thus we see that during the colonial era virtually every aspect of economic life was subject to nonmarket controls ... The colonial background was like an institutional gene pool. Most of the colonial institutions and practices live on today in some form, and there is very little in the way of nonmarket control of the economy that does not have a colonial or English forerunner. (p. 49).

115 I. Wyman, Public Service Corporations 107(1911), quoted in Yellow Taxicab Co. V. Gaynor, 82 Misc, 94, 143 N.Y.S. 279 (Sup. Ct. 1913), cité dans Paul R. Verkuil (1970) p. 684.

116 Aujourd'hui les courses de taxi font suite dans une forte proportion à un appel téléphonique du client à un centre de régulation. Selon une étude américaine, cette proportion aux États-Unis se situerait autour de 88 % (Webster, Weiner et Wells, 1974). Au Canada aucune estimation n'a été produite à notre connaissance mais suite aux rencontres que

nous avons eues avec les gens du milieu, cette proportion varierait entre 50 % et 100 % du total des courses de taxi, selon l'endroit où les taxis opèrent; cette proportion étant à son plus bas dans les quartiers d'affaires et sur les rues très commerciales des grands centres urbains comme Montréal et Toronto, et où le hélage des taxis est une pratique courante. Par ailleurs cette proportion aura tendance à être à son maximum dans les villes de banlieue et en province, ainsi que dans les grands centres-villes en dehors des heures de la journée.

117 Il semblerait que ce soit en août 1947 que les premiers radio-taxis ont été introduits à Montréal et probablement au Canada. De concert avec la Canadian Marconi, l'association de taxis Diamond équipait à cette date huit de ses voitures avec un nouveau dispositif d'inter-communications qu'on appelait alors la radio-téléphonie (La Presse, 12 août 1947). Par contre les postes de stationnement avec téléphone avaient fait leur apparition quelques décennies auparavant; avec de tels postes le répartiteur de l'association de service appelait le poste de stationnement le plus proche du client à desservir, mais encore là fallait-il que le client ait un téléphone à sa disposition pour rejoindre l'association de service. Il est intéressant de noter que certaines associations de service possèdent encore de tels postes de stationnement avec un téléphone; c'est le cas notamment de Brunet Lasalle Corporation qui en possède plus d'une centaine répartie sur l'île de Montréal. Chez cette association le répartiteur appellera le ou les postes de stationnement le(s) plus proche(s) de l'endroit où attend le client avant de lancer un appel radio "dans les airs".

118 L'absence du taximètre rendait dans ce sens le client plus vulnérable aux pratiques malhonnêtes de certains chauffeurs sur la question du prix, quoique le rayon d'action limité des voitures à chevaux permettait au client d'évaluer assez bien les distances parcourues; ce qui n'était plus le cas avec l'arrivée des véhicules-taxis plus rapides et offrant des déplacements plus longs et difficiles à évaluer. C'est d'ailleurs en se fondant sur cette raison entre autres que l'installation obligatoire de taximètre aurait été justifiée : "the taximeter itself became a necessity because passengers were unable to calculate mentally time and distance with the automobile as they had with the hackney carriage" (Verkuil, 1979, p. 686).

119 Nous en avons fait état dans la partie précédente lors de la description de la réglementation des aspects de la deuxième classe, la conduite de véhicules-taxis, et de la sixième, le prix des services de taxi.

120 Selon Robert Collins (1973), la plupart des grandes villes canadiennes auraient connu une poussée de "jitneys" autour de 1915.

121 Cette guerre de tramways contre le jitney fut on ne peut plus efficace. Comme le font observer Eckert et Hilton (1972), "by the end of 1915, only 18 months after jitneys had first appeared in Los Angeles, regulatory ordinances that were favorable to the trolleys had been passed in 125 of the 175 cities that had experienced jitney

competition, and most major municipalities followed suit within another year" (p. 319). Et à un autre endroit les mêmes auteurs font l'observation suivante :

> Although legislation to put down the jitneys was enacted at the state and local levels with variation from city to city, the effects were almost as if the policy had been federal, for it was absolutely ubiquitous (p. 307).

122 Il est intéressant de noter que les raisons évoquées pour faire disparaître le "jitney" : congestion, activités criminelles, instabilité, ... , sont sensiblement les mêmes que celles qui allaient être évoquées pour limiter le nombre de taxis une vingtaine d'années plus tard.

123 Nous avons une indication là-dessus dans les tarifs et leur évolution : "moreover taxicab rates were regulated at a lower level than carriage rates which indicates the expanded market the taxicab served" (Verkuil, 1970, p. 686).

124 Par exemple à New York, de 1918 à 1928, le nombre de taxis passa de 4,700 à 15,000, et dépassa 20,000 en 1929, avant la crise économique (Shreiber, 1978, p. 43, 74). A Montréal le nombre de taxis serait passé de 500 à 3,000 de 1922 à 1929 (Point de Mire, vol. 3, n° 1, le 16 octobre 1971). Ce chiffre de 3,000 semble un peu élevé comparé à une autre source (Rapport de la Commission chargée d'étudier la question du transport par taxi (commission Schubert), p. 11) qui estime que ce nombre se situait entre 1,400 et 1,500.

125 "Before the enactment of the Taxicab Act in 1935, taxicab operations in the City of Winnipeg were in a chaotic condition. The depression had set in. Taxicabs were in poor condition; various operators defied many local municipal regulations; wages were low, hours were long. Bootlegging and prostitution were prevalent and often connected with the taxicab industry." Taxicab Inquiry Commission, rapport, 1972, p. 8.

126 Rudock v. Valentine, 163 Misc. 326, 330, 295, N.Y.S. 976, 981 (Sup. Ct.), aff'd, 274 N.Y. 615,10 N.E. 2d 577 (1937), cité dans Verkuil (1970, p. 688).

127 Voici quelques commentaires de l'auteur sur la situation aux États-Unis à l'époque :

> The fear of "destructive" or "ruinous" competition permeated government regulation during the depression period on both the state and national levels... The National Recovery Act expressed the idea that competition had to be restrained ... the economic thinking of the period strongly distrusted the competitive system (Verkuil, 1970, p. 688).

128 Ce sont les déficiences le plus souvent mentionnées parmi les arguments présentés par ceux favorisant une limitation du nombre de

taxis. Des exemples d'argumentation présentant en tout ou en partie de telles déficiences sont : "the position of the International Taxicab Association concerning the theories of unlimited entry into and exit from the taxicab industry" (cité dans Kirby, R.F. et autres, 1974, p. 92, 93), Rapport de la Commission chargée d'étudier la question du transport par taxi (commission Schubert), Hôtel de ville de Montréal, 16 avril 1940, Rapport de la Corporation de Montréal Métropolitain, 1951, articles de Claude Gendron (La Presse, Montréal, du 4 au 7 décembre 1961), Rapport sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal (par Alfred Bossé, député de Dorion, 25 septembre 1970).

129 Taxicab Inquiry Commission, rapport, 1972, p. 8.

130 Quoique le nombre de taxis avait beaucoup diminué depuis le début de la crise (on a estimé qu'il y en avait environ 3,000 au début de 1929), il en restait plus de 700 au moment de l'adoption du règlement 1451, l'article 14 prévoyait donc que tous les propriétaires de taxi en place auraient droit au renouvellement de leur licence mais que, d'autre part, aucune nouvelle licence ne serait accordée jusqu'à ce que le nombre total des licences émises ait été réduit à 700, suite aux annulations et révocations coutumières (les cas de décès d'un propriétaire de taxi ne sont pas inclus ici puisqu'en vertu de l'article 14, sa ou ses licence(s) restai(en)t la propriété de sa succession).

131 Effectif au sens où en l'absence de tels contrôles le nombre de licences de taxi demandées et émises aurait augmenté par rapport à 1937. Un indice de la portée de ces contrôles est la tentative par des gens n'appartenant pas à l'industrie du taxi d'opérer des taxis non licenciés.

132 Ces conclusions sont des plus surprenantes jusqu'au moment où l'on prend connaissance de la recommandation principale de la commission suggérant au conseil de ville d'accorder à une compagnie identifiée et se disant toute prête à assumer ce rôle le monopole exclusif du transport par taxi à Montréal.

133 Voici quelques-uns des griefs et contraventions au règlement 145, le plus fréquemment signalés, à la connaissance de l'auteur du rapport :

- difficulté d'obtenir un taxi par téléphone;
- les véhicules ne sont pas nettoyés et désodorisés tous les jours;
- les conducteurs de taxi ne se conforment pas à l'obligation de transporter, lorsque leur voiture est vacante, la première personne qui sollicite leurs services, plus particulièrement lorsque le voyageur désire se rendre dans les quartiers excentriques;
- le prix des courses n'est pas toujours celui indiqué au taximètre, mais est fixé quelquefois arbitrairement par le conducteur selon la distance parcourue;
- on exploite des taxis illicitemnt;
- il y a spéculation sur les licences.

Concernant cette dernière critique rapportée par Asselin à la fin de son rapport, il fait remarquer très justement que la spéculation disparaîtra d'elle-même suite à la suppression de la limitation du nombre des permis car "il ne sera plus nécessaire à une personne qui désire se lancer dans cette industrie de recourir à une cession ou à un transport de permis" (rapport Asselin, p. 24).

134 Il est intéressant de noter que de 1940 à 1946 le nombre de taxis n'a pas diminué étant demeuré à 765, et c'était probablement là le nombre de taxis enregistrés à la ville de Montréal en 1937 lorsque la ville décida de limiter leur nombre. Cela montre à quel point il était futile pour la ville d'imposer une limite inférieure au nombre de licences déjà émises, en espérant qu'avec le temps la limite serait atteinte. Du fait que le règlement n'enlevait de licences à personne et que ces licences pouvaient être cédées ou transportées (on en permettait la vente), il est évident que personne n'allait remettre sa licence à la ville; à partir du moment que les licences sont limitées, le droit d'opérer un taxi devient un privilège, et les privilèges échangeables acquièrent une valeur marchande. Sur ce point le règlement 6 québécois est semblable à l'ancien règlement 1451 de la ville de Montréal puisque la limite imposée est inférieure au nombre de licences en circulation.

135 A la fin de son rapport Asselin exprimait l'opinion que dans le domaine du taxi, "il serait de bonne politique de laisser jouer le mécanisme normal de l'offre et de la demande et de permettre à toute personne désirant s'y lancer d'avoir le champ libre" (Asselin, J.-O., p. 23). Le règlement 1800 ne limitant pas le nombre de taxis remplaça le règlement 1451.

136 Seulement de mai 1946 à septembre 1946, le nombre de permis de taxi émis passa de 765 à 1667 (La Presse, le 24 septembre 1946). Suite à cette réforme un visiteur en passage à Montréal à l'automne 1946 commentait ainsi l'évolution des transports par taxi : "Un visiteur étranger, qui revenait passer quelque temps à Montréal après une absence de deux ans répondait cette semaine à quelqu'un lui demandant quel était le changement l'ayant le plus frappé dans la métropole depuis son dernier séjour : "Très sérieusement, l'attitude de vos chauffeurs de taxi ... Oui, alors que, lors de ma visite en 1944, ils se conduisaient en véritables rois du macadam et n'acceptaient de vous mener qu'où bon leur semblait, où à peu près, et ce à condition qu'on n'exige ni politesse ni courtoisie, je suis agréablement surpris maintenant de leur empressement et de leur amabilité ... et ils disent merci même avant qu'on leur ait donné un pourboire"" (Le Petit Journal 1, le 13 octobre 1946).

137 "On sait que le nombre des permis de taxi est actuellement limité à 4,280 en vertu d'un amendement apporté à la charte de la ville de Montréal par l'Assemblée législative à la dernière session " (La Presse, Montréal, le 18 avril 1952).

138 L'article 24 de la Loi concernant la Corporation de Montréal Métropolitain (Section II, chap. 52, Statuts du Québec, 7-8, Elizabeth II, 1958-5) se lit en partie comme suit :

> b) Le nombre des permis de taxi en opération le 30 avril 1959 dans la cité de Montréal ne devra pas être augmenté;
> c) Le nombre des permis de taxi en opération dans chacune des autres municipalités ne devra pas excéder un permis par quatre cents de population tel que constaté par le certificat du greffier ou du secrétaire-trésorier, donné sous son serment d'office. Cependant, cette limite est portée au nombre de permis légalement accordés et existants au premier février 1957, dans le cas de telles de ces municipalités où le nombre de ces permis excède la proportion fixée au présent article.

139 Ceci en vertu de la Loi concernant les permis de taxi dans l'Ile de Montréal (chap. 16, Statuts du Québec, 1963) modifiant la Loi de la Régie des transports en insérant après l'article 29 de cette loi le paragraphe suivant :

> 29 a. Dans toute municipalité située dans l'Ile de Montréal, le nombre des permis de taxi en vigueur ne peut, sans l'autorisation de la régie accordée sur demande de cette municipalité, excéder le nombre fixé par les dispositions en vigueur le 5 juillet 1963 ...
> La régie peut faire enquête sur l'observance du présent article, rendre toute ordonnance jugée utile pour en assurer l'application et décider quels permis doivent être annulés quand le nombre prescrit est excédé.

Il est intéressant de noter qu'en vertu de la Loi des tarifs de taxi (chap. 230, Statuts Refondus du Québec, 1964, ou S.R. 1941, c. 238 et c. 21) toutes les corporations municipales du Québec devaient depuis fort longtemps soumettent leur tarif de taxi à la Régie des transports du Québec pour approbation.

140 La Patrie, Montréal, le 20 janvier 1946.

141 En dollars courants cela peut représenter environ le triple de ce montant (soit environ $15,000).

142 Montréal-Matin, Montréal, le 20 juin 1946.

143 Tout récemment, par exemple, le vice-président de la Ligue des propriétaires de taxi de Montréal proposait que 1,000 des 5,000 taxis en opération à Montréal soient éliminés (The Gazette, Montréal, le 23 novembre 1978); ces mêmes opinions de gens de l'industrie sur un soi-disant surplus de 1,000 taxis à Montréal ont aussi été reprises dans une série d'articles de La Presse du 13 au 17 janvier 1979. Tout cela même si le nombre de taxis sur l'Ile de Montréal n'a pas augmenté depuis plus de vingt ans.

144 Montréal-Matin, Montréal, le 30 novembre 1956.

145 Ainsi par exemple dans La Presse du 10 avril 1963 (Montréal) on pouvait lire les commentaires suivants d'un consommateur de services de taxi :

> De toute évidence, il n'y a pas suffisamment de taxis à Montréal. Sauf erreur, il a été question, ou il est encore question d'en augmenter le nombre. Pour ma part, je considère cette augmentation urgente. A la moindre intempérie : froid, pluie ou neige, il n'y en a jamais en vue. Si vous réussissez à en faire arrêter un, on vous demandera très souvent : "Où allez-vous ?" Si votre destination ne fait pas l'affaire, on prétextera n'importe quoi ... De façon générale ... au point de vue politesse et amabilité, ils ont le niveau le plus bas du monde ...

Ces commentaires ressemblent à quelques-uns des griefs rapportés par J.O. Asselin dans son rapport. Un commentaire fait deux années auparavant par Georges-Emile Lapalme, procureur général de la province, allait aussi dans le même sens :

> "M. Georges-Emile Lapalme ... a attiré l'attention sur le fait que, le lundi matin, il lui est impossible d'avoir un taxi pour aller à la gare Jean-Talon bien que ce ne soit pas une "heure de pointe" (La Presse, le 27 janvier 1961).

Les commentaires faits en 1959 par un conseiller municipal de Montréal, M.A. Gogliardi, dénonçant le nombre insuffisant de taxis et la spéculation sur les permis qui en résulte, vont eux aussi dans le même sens que le rapport Asselin : "... si on déplore la spéculation sur les permis de taxi, qu'on en augmente le nombre ..." (Montréal-Matin, Montréal, le 26 septembre 1959).

146 Les commentaires suivant nous ont été adressés au sujet de la limitation du nombre de taxis à Peterborough :

> The number of taxi cabs licenced in the City of Peterborough is set at sixty by resolution of the Board of Commissioners of Police. The number was set immediately following World War II when many servicemen returning to civilian life were attempting to establish themselves in their own business and it was feared if an uncontrollable number were licenced that none would survive financially and taxi service to the public would consequently suffer. We have never reached the number of sixty, even though we currently may be close to that number.

(Extrait d'une lettre reçue du chef de police, W.J. Shrubb, de la ville de Peterborough).

RENVOIS

Chapitre II

1 Ainsi de 1956 à 1966 la longueur des rues empruntées par les véhicules de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal a augmenté d'environ 60 %, alors que le nombre de véhicules a augmenté d'à peine 12 % au cours de la même période. (Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, 1975).

2 Taxi Committee Report to the Mayor and Members of City Council of Halifax, le 8 septembre 1977.

3 Nous avons rencontré très peu de modèles quantitatifs pour la demande de services de taxi dans la littérature sur le sujet. Une des rares recherches dans ce sens a été menée à Washington (D.C.) en 1970 (Wong, 1971). Les estimations de l'élasticité de la demande par rapport au prix faites par Wong, qui a eu recours à divers modèles, sont toutes inférieures à -1 ou supérieures à 1 si on considère la valeur absolue de l'élasticité. Etant donné le système de tarification par zone que connaît la ville de Washington, on pourrait être sceptique quant à l'universalité de tels résultats, mais, à notre connaissance, trois autres recherches viennent confirmer ces estimations. Il s'agit de deux études distinctes sur le taxi à Londres (G.-B.), une en 1953 et une autre en 1971, et d'une étude sur le taxi à Chicago. Dans les trois cas, les estimations de l'élasticité de la demande sont autour de -1 ou inférieures à -1 (Kirby et autres, 1974). Bien qu'aucune estimation n'a été faite relativement à la demande de services de taxi au Canada, à l'exception d'études particulières comme le service aux aéroports, les réflexions des gens du milieu du taxi suite aux hausses de tarifs consenties par la Commission des transports du Québec ou les conseils de ville à l'extérieur du Québec, et selon lesquelles les revenus des opérateurs de taxi n'augmenteraient pas ou très peu, nous portent à croire que les résultats établis ailleurs s'appliquent au Canada. Malheureusement, nous ne disposons d'aucune information sur l'élasticité de la demande de services de taxi par rapport à la qualité du service ou par rapport à un élément quelconque de cette qualité comme la période moyenne d'attente.

4 Report on Taxi Commission Activities for the Year 1978. Calgary, 1979.

5 Comme nous le verrons plus loin, un indice de l'augmentation de la demande de services de taxi - dans les villes limitant le nombre de taxis - suite à une activité économique croissante nous est donné par la valeur marchande des permis de taxi, quand ces derniers sont échangeables. La ville de Montréal illustre bien ce fait. Le présent gel du nombre de taxis à Montréal remonte à 1952; les permis qui n'avaient aucune valeur marchande à ce moment-là se vendent entre $8,000 et $9,000 aujourd'hui. On peut aussi citer le cas de Toronto où les permis de taxi valent plus de $25,000; il semble que les restrictions s'y soient avérées plus sévères qu'à Montréal compte tenu de l'évolution respective de la demande de services de taxi dans chacune des villes.

6 A partir d'un échantillon de 28 villes américaines, Chanoch Shreiber (1973) a calculé la corrélation entre le nombre de chauffeurs de taxi ou le nombre de voitures-taxis et certains facteurs d'utilisation. Parmi ces facteurs il y a le nombre de visiteurs qu'une ville peut attirer et le degré d'utilisation des transports en commun par les travailleurs. Les deux facteurs donnent une corrélation positive. Dans le deuxième cas, la corrélation a été calculée entre le nombre de véhicules-taxis et le pourcentage de travailleurs utilisant les transports en commun pour se rendre au travail et l'on trouve .622 comme valeur. Cette relation entre le degré d'utilisation des transports en commun et le nombre de taxis, et qui pourrait justifier une coordination de tous les systèmes de transport public en tenant tout spécialement compte du taxi, a été aussi traitée par Edward Weiner (1975). Ce dernier a observé que les villes qui ont des systèmes de transport en commun bien développés (par exemple, New York, Chicago, Boston, St-Louis et Nouvelle-Orléans) sont aussi celles qui ont proportionnellement le plus de véhicules-taxis; par contre les villes où les citadins sont très dépendants de l'automobile privée pour leurs déplacements (par exemple, Phoenix, San Grabriel, Van Nuys et Los Angeles) sont aussi les villes qui, proportionnellement à la population ont le moins de véhicules-taxis (voir tableau 2, chapitre II, partie B).

7 Selon une étude américaine dont quelques résultats sont présentés au tableau ci-dessous (n7), l'aide gouvernementale au transport en commun se fait au détriment du taxi. L'auteur de cette étude conclut d'ailleurs de la façon suivante :

> The history of transportation development in the United States suggests that massive federal involvement in the provision of capital for urban public transit systems has a detrimental impact on taxi operations in the urban areas. At the present time taxi operations in several cities find that they must compete with bus operations that have been equipped through federal grants and are subsidized by local government (Black, W.R., October 1974, p. 632).

Au Canada, à notre connaissance aucune étude de ce genre n'a déjà été effectuée. Par contre il y a une ville pour laquelle nous avons pu obtenir des informations tout à fait révélatrices à ce sujet. Au début des années 1970 la ville de Fredericton enregistrait plus de 60 taxis par année (1971 : 63 taxis, 1972 : 62 taxis) et jusque-là (et depuis 1937) le transport en commun était assuré par une entreprise privée exclusive non subventionnée. En 1975 la ville prit en main le transport en commun, et en moins de trois ans le nombre d'autobus est passé de 9 à 17; ce plan d'expansion s'accompagne pour les années en cours d'une subvention de plus d'un million de dollars dont $854,000 par le gouvernement fédéral ceci en plus des subventions annuelles du gouvernement local et provincial pour couvrir le déficit annuel d'opération ($470,000 en 1978). L'effet de toute cette aide gouvernementale s'est rapidement fait sentir sur la demande locale de services de taxi. Depuis 1977, le nombre de taxis oscille entre 30 et

Tableau n7

Effets sur l'industrie du taxi des octrois fédéraux massifs au transport en commun

Région urbaine	Année de l'octroi	Nombre d'autobus acquises à l'aide de l'octroi	Nombre de compagnies de taxi			Main-d'oeuvre employée		
			Année de l'octroi	1972	Changement en pourcentage	Année de l'octroi	1972	Changement en pourcentage
San Diego, CA (San Diego Co.)	1967	100	20	12	-40	1,069	847	-21
Detroit, MI (Wayne Co.)	1966	151	310	253	-18	3,417	3,354	- 2
Providence, RI (Providence Co.)	1965	147	64	32	-50	529	387	-27
Seattle, WA	1968	70	32	24	-25	992	684	-31

Source Remak, Roberta, 1975. (Tiré de Black, W.R., Intermodal Impacts: Federal Public Transit Programs and the Taxi Industry, Research Paper Series No. 2, Bloomington, Indiana: University of Indiana, Center for Urban and Regional Analysis, 1974.)

40 suivant les saisons, c'est donc dire qu'il y a eu une réduction de plus de 40 % du nombre de taxis suite à l'aide gouvernementale. En outre l'utilisation collective des taxis était une pratique courante, le taux d'occupation des taxis pouvant se situer autour de 3 avant l'avènement du transport en commun subventionné, aujourd'hui il serait inférieur à deux, selon les gens de l'industrie que nous avons rencontrés.

8 En faussant l'ensemble des prix (ou indicateurs de raretés) du transport urbain, l'aide gouvernementale au transport en commun ne permet pas que le citoyen - par son choix quotidien d'un mode de transport - soit mis à contribution dans l'orientation des différents modes de transport et leurs affectations à des rôles efficaces. D'autre part l'entreprise de transport en commun n'est pas réellement contrainte à répondre aux besoins de la population en assumant des rôles efficaces - compte tenu de ces besoins et des modes de transport substituts et/ou complémentaires dont le taxi individuel ou collectif.

9 On estime à 89 % la proportion des déplacements urbains effectués par automobile au Canada, les transports en commun assument le reste des déplacements (Parkinson, T.E.). La part des taxis doit être soustraite du 89 %, mais avec environ 6,000 voitures dans la région de Montréal sur un total d'environ 3/4 de million de voitures (Commission canadienne des transports, 1977), la prédominance de l'automobile privée demeure.

10 Un rapport du gouvernement fédéral américain révèle qu'à Washington un nombre important de taxis n'opèrent que quelques heures par jour (Webster, Weiner et Wells, 1974). L'offre de services de taxi, au lieu d'y être dix fois plus importante qu'à Londres n'y sera peut-être que cinq fois plus importante. Par ailleurs nous devons reconnaître ici qu'un plus grand nombre de véhicules-taxis même faiblement utilisés est plus susceptible de mieux s'adapter aux fluctuations saisonnières de la demande.

11 Dans une ville limitant le nombre de permis et où la majorité de ces derniers sont entre les mains de quelques individus, l'attitude des propriétaires de flottes peut être un facteur déterminant du degré d'utilisation des permis. Chicago représenterait un cas extrême à ce point de vue. D'après une enquête menée par Kitch et ses collaborateurs (Kitch, Isaacson et Kasper, 1971, pp. 296-297) un jour de semaine, deux compagnies (qui détiennent 80 % des permis d'opération de taxi de la ville de Chicago) n'utiliseraient sur une base régulière, définie en se référant aux opérateurs indépendants, que 2,256 des 3,666 permis qui leur sont concédés.

12 Quand on se rappelle la valeur marchande élevée des permis de taxi dans cette ville (voir note 5) ceci ne doit pas nous surprendre. Il est possible qu'un tel phénomène se rencontre aussi dans une ville comme Vancouver où les permis de taxi valaient environ $30,000 il y a quatre ans (Reschenthaler, 1976) et valent maintenant plus de $40,000. A Montréal on s'est déjà plaint de la présence de taxis illégaux, mais ce n'est plus tellement le cas depuis l'instauration en 1973 des

limites territoriales des agglomérations de taxi définies dans le règlement 6. Il semble que ce qui se produisait souvent à Montréal était l'opération dans une municipalité voisine d'un taxi licencié dans une autre municipalité; avec les nouveaux permis d'agglomération incluant plusieurs municipalités voisines, les incitations à de telles pratiques semblent avoir été de beaucoup réduites.

13 Bien souvent, ces artisans vont se regrouper pour bénéficier de réductions sur l'achat de l'essence, les services d'entretien et de réparation et parfois même pour opérer un centre de régulation en commun.

14 Par le contrat de location le chauffeur paie un montant qui peut dépendre du nombre de milles parcourus, ou du nombre d'heures pendant lesquelles il a le véhicule en sa possession ou d'une combinaison temps-distance, et en retour duquel il a le droit d'utiliser le véhicule à sa guise et les recettes sont siennes; dépendant des clauses du contrat, l'essence, les frais de répartition et les services d'appels par radio pourront être à la charge du chauffeur ou du propriétaire. Le salaire est une forme de contrat qui est assez peu répandue comme telle, mais on la retrouve parfois combinée à une autre forme : le contrat à commission. Dans ce dernier cas, le chauffeur touche un certain pourcentage des recettes qu'il amasse et le taxi peut lui être fourni sans frais. Au Québec, comme nous l'avons mentionné au chapitre I, l'article 48 du règlement 6 stipule que le tarif de rémunération d'un chauffeur à commission est d'au moins 35 % et d'au plus 50 % des recettes brutes, et avec ce type de rémunération, les frais d'entretien et de réparation sont à la charge du propriétaire qui fournit également l'essence requise.

15 Cette même tendance a déjà été observée ailleurs. Dans son étude sur le taxi à Londres, Beesley (1973) a constaté des changements dans les préférences des chauffeurs pour certains contrats. Avant 1960, le système à commission était dominant; la crise des années 30 et la très difficile période d'après-guerre pour l'industrie du taxi en seraient les causes, car les chauffeurs étaient alors plus incités à s'unir, et pour les fins de la négociation collective, les syndicalistes favorisaient le système à commission. Avec l'expansion des années 60, les chauffeurs seraient redevenus plus individualistes et prêts à endosser les risques de l'entreprise, et pour cette période Beesley observe la réapparition du système de location où presque tous les risques sont à la charge du chauffeur.

16 Le montant de cet abonnement varie beaucoup d'une ville ou d'une association à l'autre. Alors qu'à Montréal les grandes associations chargeraient au moment de notre enquête autour de $60, un opérateur de taxi de la ville d'Ottawa payait en 1978 pour le même type de service plus de $150. Il semble que Montréal et Ottawa constituent des bornes inférieure et supérieure à ce point de vue. Cette variabilité peut s'expliquer en partie par la plus ou moins forte proportion de courses sur appel sur le nombre total de courses effectuées par un véhicule-taxi d'une ville à l'autre.

17 Il n'y a pas seulement que le service aux hôtels ou autres places publiques et commerciales qui fonctionne ou a déjà fonctionné par concessions. Par exemple à Montréal jusque vers le milieu des années 50 les postes de stationnement le long de la voie publique étaient aussi le monopole d'associations de services. C'est en 1955 que la "Fraternité des Propriétaires de taxi de Montréal obtenait de la ville de Montréal l'établissement de postes en commun sur la voie publique, afin que l'industrie en général profite de l'avantage qui n'était accordé qu'aux puissantes associations de service" (R. Henri Paquette, 1970, p. 15). L'établissement de tels postes a réduit de beaucoup la dépendance des opérateurs de taxi à l'endroit des grandes associations. De fait, ces associations étaient privées d'un important outil pour attirer de nombreux opérateurs dans leurs rangs.

18 Par exemple, avant 1973, l'association "Beaubien Radio Taxi Inc." versait $6,000/année à l'hôpital Maisonneuve de Montréal pour obtenir le droit exclusif de faire du taxi à cet endroit. En 1973, l'hôpital accordait ce droit exclusif, i.e., la concession, à l'association "Hochelaga Radio Taxi Inc." qui avait offert $12,000. Avec l'octroi d'une concession on spécifie un nombre maximum de voitures ayant le droit de se stationner sur l'emplacement de la concession, ce nombre peut varier de 1 jusqu'à 10 et peut aller jusqu'à 12 pour les grosses concessions; dans l'exemple qu'on vient de donner, la concession est de 12 voitures. Le chauffeur qui veut prendre des clients sur le terrain de la concession vient se stationner à la suite des voitures déjà sur place, bien entendu lui ou le propriétaire de son véhicule-taxi dépendant qu'il possède ou loue son véhicule doit être membre de l'association qui détient la concession. Si le nombre maximum de voitures permises sont déjà sur place, tout nouveau chauffeur devra se résigner à circuler dans les rues environnantes et attendre qu'une place soit libre.

19 Plus précisément, cette période moyenne d'attente est l'espérance mathématique de la distribution de probabilités des temps d'attente possibles entre le moment où le client se met en position de héler un taxi et le moment où un taxi passe par l'endroit où un client se trouve.

20 Dans une banlieue la densité de taxis est faible étant donné la faible densité de population et par conséquent la faible densité de clientèle, aussi la probabilité qu'un taxi non engagé passe à un endroit en particulier dans une période de temps raisonnablement longue (par exemple vingt minutes) est faible et le client bien conscient de ce fait engage un taxi à l'avance par l'intermédiaire d'un centre de régulation. Par contre dans les zones plus denses de population et/ou avec une fonction commerciale génératrice de demande de services de taxi, la densité de taxis sera élevée et le client ne se donnera pas la peine de s'adresser à un centre de régulation puisqu'il pourra facilement en avoir un à sa disposition en moins de quelques minutes, ou même instantanément, s'il se trouve près d'une place publique où des taxis non engagés stationnent en permanence; et réciproquement dans ces zones, les opérateurs de taxi utiliseront très peu la radio, préférant recourir au maraudage ou faire la file dans un poste de

stationnement de taxis pour obtenir de la clientèle. Sur l'ensemble des courses de taxi, il semble qu'aujourd'hui la majorité soient effectuées par l'intermédiaire d'un centre de régulation (voir note 116, chapitre I).

21 Nous avons retrouvé dans les villes que nous avons visitées (Dartmouth, Halifax, Fredericton, St-Jean (N.-B.), Ottawa, Winnipeg, Saskatoon, Calgary, Edmonton) une organisation aussi atomistique de l'industrie que celle observée à Toronto, Montréal et dans certaines agglomérations du sud- ouest québécois (tableau 3). C'est à Calgary et Edmonton que nous avons rencontré les deux plus importantes flottes (respectivement 125 et 150), mais dans aucun des cas ces flottes ne représentaient plus de 20 % du nombre total de taxis (respectivement 17.7 % et 15.4 % plus précisément).

22 "Transportation is unusual (although by no means unique) among economic activities in that those who use transportation services play both a consuming and a producing role. To take a trip or to ship goods involves not only the purchase of a service but also the provision of at least one input vital to its production: the time of the traveler or that of his goods" (Mohring, H., 1976, p. 15).

23 D'autres unités moins abstraites que la "course standard" auraient pu être utilisées, comme par exemple le "client-mille", mais cela n'aurait fait que de repousser le problème à plus tard car ce que le consommateur achète c'est un moyen de transport entre deux points et pour un même déplacement la distance parcourue et la quantité de temps mise à contribution seront plus ou moins grandes dépendant que le consommateur utilise un taxi individuel ou collectif. Ainsi donc notre unité, la course standard, représentera un déplacement entre deux points types donnés A et B; nous définissons explicitement une course standard à la note 7 du tableau 2.2, annexe 2.

24 C'est la seule forme de transport par taxi généralement permise au Canada, à l'exception de quelques villes.

25 Les anciens services de jitney sont une forme parmi d'autres de taxi collectif.

26 Ce nombre inclut les milles parcourus avec un client à bord du véhicule, les milles parcourus sans client à bord du véhicule mais alors que le taxi est engagé pour aller en chercher un, les milles parcourus par le taxi alors que ce dernier est à la quête d'un client (ce qu'on appelle communément du maraudage) et enfin l'équivalent en milles du temps qu'un taxi en état de disponibilité passe à un poste de stationnement.

27 Voir Mohring, H., 1976, chapitre 12.

28 Une définition de la course standard de taxi est donnée à la note 7 du tableau 2.2, annexe 2.

29 Les propos d'un comité du gouvernement britannique décrivent bien ce que signifie cette autonomie : "He is to all intents and purposes a free agent; he may look for work wherever and at whatever time of day he pleases. His earnings are related to the number of hours he works, the acquired ability to be in the right place at the right time and a certain amount of luck. Taxi drivers, each reacting to the challenge in his own way, choose all times of the day and night to start and finish work, and similarly there is a wide variety of standard methods of operation" (U.K. Home Office, 1970, Maxwell Stamp Report), cités par Kirby et autres, 1974, p. 87.

30 Ce coût total moyen par passager-mille est obtenu en soustrayant $1,710 du coût total d'opération d'un véhicule-taxi parcourant 20,000 milles par année, i.e., $8,868 (voir tableau 2-4, annexe 2) et en divisant cette différence par le nombre de passagers-milles effectués. Quant au montant de $1,710 on l'obtient en additionnant à certains coûts de propriété du véhicule (composante fixe moins les coûts de propriété de l'équipement), soit $1,230, les frais d'assurance, d'immatriculation et de permis attribuables à l'utilisation non commerciale ou familiale du véhicule.

31 On compte pour les sept ou huit plus grandes villes canadiennes une moyenne de 1.64 taxis par 1,000 personnes, i.e., 1 taxi par 610 personnes (Lea, N.D. and Associates Ltd., septembre 1974).

32 Quoique les centres de régulation ou associations de service soient en rapport étroit avec le consommateur - dans plus de la moitié des cas, c'est par leur intermédiaire que ce dernier rejoint un opérateur de taxi - les services qu'elles produisent représentent un facteur de production pour l'opérateur de taxi.

33 A cela vient s'ajouter le coût des postes de stationnement avec téléphone pour les associations de services qui possèdent encore de tels postes.

34 Ce minimum est relatif, dépendant des habitudes de consommation des citadins d'une ville (dans quelle proportion des courses consommées, les consommateurs font-ils appel à un centre de régulation au lieu d'attendre un taxi au passage), et de la nécessité de devoir garder le centre de régulation ouvert jour et nuit pour ne pas perdre la clientèle, le minimum pourra être de trente ou trente-cinq taxis.

35 A Montréal deux centres de régulation regroupent plus de 40 % des véhicules-taxis en opération et à Toronto trois centres en regroupent près de 60 %.

36 Les concessions représentent une segmentation du marché des services de taxi comme celle engendrée par les postes de rue d'avant 1955 (voir note 17 ci-dessus) ou par les réglementations municipales faisant - via l'émission de permis - de territoires municipaux limitrophes au travers desquels la clientèle du taxi se déplace des marchés exclusifs. De telles segmentations provoquent de nombreux retours à vide et l'objet de l'adoption d'un permis métropolitain à Montréal en

1973, lors de la provincialisation de la réglementation, était de réduire ce genre de segmentations sur l'Ile de Montréal.

37 Par exemple à Montréal en 1976, ce coût aurait été un peu plus d'un demi-million de dollars, soit environ un demi de 1 % du coût total du transport par taxi à Montréal en 1976 (on obtient ce chiffre en divisant $500,000 par 5,256 x $19,901, où 5,256 était le nombre de véhicules-taxis dans l'agglomération de Montréal (All) en 1976), et donc environ 15 % du coût total de localisation de la clientèle (puisque ce dernier coût représente 3.3 % du coût total du transport par taxi). Pour obtenir le montant d'un demi-million de dollars, nous nous sommes référés à la liste des postes d'auto-taxi sur terrain privé dans la ville de Montréal en date du mois de mars 1976 (Service de la circulation, ville de Montréal, 1976), et selon laquelle les concessions comprendraient environ cinq cents places de stationnement dans cette ville. Si on pose l'hypothèse que le montant moyen par place de stationnement payé par l'association "Hochelaga Radio Taxi Inc." à l'hôpital Maisonneuve représente la valeur marchande moyenne des places de stationnement sur les terrains des concessions (voir note 18 ci-haut), alors les coûts de propriété annuels des concessions seraient environ un demi-million de dollars. Ceci nous donne les coûts de propriété des concessions. Le coût total des concessions est supérieur à $500,000 à cause des coûts d'administration des concessions. Au total ces derniers coûts sont minimes en comparaison des coûts de propriété, mais pour quelques concessions ils pourront être aussi grands que les coûts de propriété quand la présence d'un répartiteur est nécessaire. Par exemple, la dernière association de service à détenir une concession à la gare centrale du CN à Montréal nous affirmait que les coûts d'administration se chiffraient à près de $30,000 alors que les coûts de propriété étaient de $36,000. Mais avec ses vingt places de stationnement, cette concession a été la plus importante au cours des dernières années, exception faite de l'aéroport de Dorval où le coût annuel d'administration est de plus de $200,000 mais la desserte de l'aéroport n'est le privilège d'aucune association; pour couvrir ces frais, on charge .50¢ directement à chaque client avant de monter à bord d'un taxi, ce qui couvre environ 85 % des coûts, le 15 % qui reste est payé par le ministère fédéral des transports.

Le facteur déterminant du prix d'une concession sera le niveau de concurrence entre les centres de régulation qui y trouvent là le moyen de s'attirer une nouvelle clientèle d'opérateurs de taxi. Par exemple, à l'automne 1977, les autorités du centre d'achats "Les galeries de Hull" dans la région d'Hull-Ottawa n'ont pas pu octroyer une concession pour l'accès des taxis au centre d'achats car les quelques centres de régulation se concertèrent pour ne pas soumissionner.

38 Nous avons déjà dit que le consommateur s'adresse à un centre de régulation pour obtenir un taxi car cela minimise son coût d'utilisation des services de taxi étant donné ses anticipations quant aux périodes moyennes d'attente respectives : celle qu'il s'attend de connaître en tentant d'héler un taxi au passage et celle qu'il

s'attend de connaître en s'adressant à un centre de régulation (voir chapitre II, partie C). Pour une dispersion constante de la clientèle sur un territoire donné, une réduction du nombre de taxis rallongera les deux périodes moyennes d'attente et, d'autre part, la probabilité qu'un taxi non engagé passe à un endroit donné dans une période de temps raisonnablement longue sera plus faible. En d'autres mots, la probabilité qu'un consommateur en un endroit donné tentant d'héler un taxi au passage attende un taxi pendant une période infiniment longue sera plus grande. Devant l'incertitude croissante quant à la période d'attente pour ceux qui tentent d'héler un taxi sur la rue, un nombre croissant de consommateurs s'adresseront aux centres de régulation, ce qui aura un effet d'entraînement car l'incertitude augmentera encore suite à cette migration provoquant ainsi une nouvelle migration. Une plus grande rareté des taxis tendra donc à généraliser le recours aux centres de régulation par les consommateurs quel que soit l'endroit où ils se trouvent, sauf dans les rues très commerciales et les grandes places publiques et où une assez bonne disponibilité des véhicules-taxis pourra se maintenir. Une utilisation plus fréquente des centres de régulation par le consommateur augmentera donc le coût de localisation de la clientèle. L'augmentation dans le coût des services d'appels est évidente puisque les centres de régulation recevront un plus grand nombre d'appels. En ce qui regarde les concessions on peut supposer que la plus grande rareté de taxis augmentera, sinon maintiendra, le niveau antérieur des coûts car si cette plus grande rareté exige une plus grande quantité de services de régulation, le nombre de centres de régulation ne sera pas réduit et la concurrence entre eux non plus. Avec une concurrence plus forte entre les centres de régulation et un nombre possiblement plus grand de tels centres, la demande de concessions sera plus forte, ceci ayant pour effet d'augmenter leur nombre et/ou leur prix.

39 Nous utiliserons surtout le terme "réglementation" pour éviter toute confusion avec l'autre sens donné à régulation dans l'expression "centre de régulation".

40 Par exemple à Ottawa il peut être très difficile d'obtenir un taxi le soir à la sortie du théâtre ou du cinéma et si on s'adresse à un centre de régulation, la patience sera généralement de mise. Par contre à Vanier, une petite ville à l'intérieur des limites d'Ottawa et qui ne limite pas le nombre de taxis, la disponibilité des taxis est beaucoup moins fonction des heures ou des jours de la semaine. A Montréal les taxis seront assez rares le dimanche, en journée.

41 Jusqu'à tout récemment, la ville d'Ottawa nous fournissait le plus bel exemple des conséquences de l'octroi d'une concession aussi importante que l'aéroport à une compagnie, le centre de régulation qui avait cette concession avait l'affiliation de plus de 65 % des taxis opérant dans la ville. Cette première concession assurait une position favorable au centre de régulation en question pour obtenir l'exclusivité du service aux portes des grands hôtels (on a observé un peu le même genre de situation dans les villes de Calgary et d'Edmonton).

42 Ceci est dû au fait qu'en raccourcissant la longueur de la course nous accordons plus de poids au montant de départ dans le prix total de la

course, or ce montant de départ est moins élevé à Québec qu'à Regina. De plus, en raccourcissant la période d'attente, un effet dans le même sens s'exerce sur le prix relatif entre les deux villes puisqu'à Québec on charge .15 par minute d'attente dès la première minute alors qu'à Regina on ne charge rien pour le temps d'attente avant la cinquième minute.

43 C'est probablement aussi le cas de Charlottetown et Kingston, mais on ne s'est pas rendu dans ces villes pour le constater sur place.

44 Dans une grande ville, ce facteur d'offre peut s'avérer important car d'une part les immigrants sont bien souvent des travailleurs non spécialisés et d'autre part le travail d'opérateur de taxi exige peu de formation de base.

45 Voir note 7, tableau 2.2, annexe 2.

46 Nous faisons ici référence aux relations (3) au début de la section D. Pour simplifier la présentation nous n'avons pas fait la distinction entre taxi individuel (i) et taxi collectif (c); nous traitons implicitement du taxi individuel mais le cas du taxi collectif pourrait se déduire de la même façon à une constante près.

47 La pente négative des courbes d'offre dans le graphique 3 reflète ces économies de densité.

48 Ces chiffres font référence à des unités de T_1.

49 La réglementation, par définition, établit des règles et ces règles conditionnent dans une large mesure le comportement des opérateurs de services de taxi et de la clientèle pour ces services.

50 Voir Alchian, A. et Allen, W.R., 1977, chapitre 5.

51 En effet, si le centre de régulation ne peut mettre de nouveaux taxis sur la route, chaque client devra attendre un peu plus longtemps à mesure que la clientèle augmente, ce qui aura vite fait de retourner tout supplément de clientèle - après une première augmentation - vers les autres centres de régulation.

52 Nous disons bien "tenter" car il s'agit pour la réglementation de substituer, au pouvoir effectif de l'ensemble des consommateurs de sélectionner l'opérateur répondant le mieux à leurs besoins, de nouveaux règlements - et de nouveaux fonctionnaires et policiers pour en assurer l'application - aux fins d'orienter l'industrie dans le sens des besoins de la collectivité et de surveiller le comportement de chacun de ses membres. Cette observation nous amène à poser l'hypothèse à savoir que l'origine de la réglementation peut être en partie la réglementation elle-même.

53 Dans les villes d'Edmonton, Calgary, Halifax, Dartmouth, Saint-Jean et Fredericton que nous avons visitées, cette différence d'avec les autres villes limitant le nombre de taxis est très perceptible.

54 Il est d'ailleurs intéressant de noter que les centres de régulation dans une ville ne limitant pas le nombre de taxis, exerceront un contrôle indirect sur le nombre total de taxis car chaque centre de régulation s'adjoindra un nombre limité de taxis, fonction de la clientèle, de telle sorte que l'opérateur de chaque taxi aura assez de clientèle pour se faire des revenus suffisants. L'expérience a appris aux centres de régulation dans ces villes qu'une telle attitude était une condition de survie à long terme, un centre de régulation ne se souciant pas ainsi du revenu des opérateurs qui lui sont affiliés ne conservera dans ses rangs que des chauffeurs incompétents et irresponsables. Un tel centre aura tôt fait de perdre sa clientèle qui se tournera vers d'autres centres.

55 Suivant une terminologie déjà utilisé par Dales (novembre 1975), la réglementation sur un marché fermé transforme le droit commun et non-exclusif à la concurrence dans le taxi (i.e., du droit reconnu à chacun de qualifié de se faire opérateur de taxi quand bon lui semble) en un droit exclusif et transférable; le permis de taxi représente ce droit-ci.

56 Ceci dit la concurrence entre les centres de régulation ne disparaîtra pas aussitôt qu'une réglementation limitant le nombre de taxis sera imposée, mais cette concurrence ira en s'affaiblissant à mesure que les restrictions seront plus sévères. Car plus les restrictions seront sévères, plus la marge de manoeuvre (en termes d'augmentations de la capacité en sièges-milles offerte par un centre) de chaque centre leur permettant de se concurrencer effectivement sera faible, l'achalandage commercial réel faisant de plus en plus place à un achalandage sous contrainte. La sévérité des restrictions sur le nombre de taxis peut croître de trois façons : la réglementation peut réduire le nombre de taxis face à une demande constante, la réglementation peut réduire le nombre de taxis face à une demande croissante, la réglementation peut garder le nombre de taxis constant face à une demande croissante. Pratiquement, c'est de la dernière façon que les restrictions sur l'offre de services de taxi se font de plus en plus sévères car les opérateurs de taxi obtiennent un gel du nombre de taxis mais jamais un retrait de certains taxis, et à mesure que le temps passe un nombre gelé de taxis face à une demande croissante représentera une restriction de l'offre de plus en plus sévère. Cette plus grande sévérité des restrictions sur l'offre ne sera pas nécessairement évitée en limitant le nombre de taxis par une proportion per capita, car la population n'est qu'une variable parmi d'autres de la demande de services de taxi et qui est loin de rendre compte de toute augmentation de cette demande.

57 Nous expliquerons en détail à la partie A du chapitre III comment s'établit la valeur marchande des permis de taxi.

58 En effet, en l'absence d'une limite du nombre de taxis, le consommateur peut faire valoir ses préférences et influencer le comportement des opérateurs de taxi par l'intermédiaire des centres de régulation.

59 Par exemple des préférences pour un taxi propre, pour un chauffeur adroit et poli, etc.

60 Par exemple, même si des restrictions sur le nombre de taxis avaient été effectives à Montréal de façon continue pendant plus d'une quinzaine d'années, les opérateurs de taxi de la région de Montréal ont proposé à Alfred Bossé lors de son enquête que le nombre de taxis soit davantage limité. Ce comportement est caractéristique des opérateurs de taxi qui ont obtenu une première limite du nombre de taxis.

61 Ceci répond en partie à la question qu'on se posait au chapitre I (partie B-3 et note 75), à savoir comment des autorités peuvent se permettre de charger si cher pour une licence par rapport à d'autres? Les frais très élevés que chargent certaines villes sur l'octroi ou le transfert d'un permis de taxi sont un moyen de partager une rente de monopole avec les opérateurs de taxi jouissant d'une position de monopoleur grâce à une réglementation de ces mêmes villes. Ce n'est donc pas une simple coïncidence si toutes les trois villes chargeant des frais extraordinairement élevées, soit Toronto, Oakville et Ottawa (cf. chapitre I, partie B) sont en même temps des villes limitant le nombre de taxis et où le permis de taxi a une valeur marchande très élevée. Comme tendent à l'affirmer certaines théories sur la réglementation, le monopoleur n'est pas seul à profiter de la situation, il doit parfois partager sa rente avec le niveau politique qui a légiféré pour rendre son droit de produire exclusif.

62 Neuf réglementations de notre échantillon imposent une affiliation des opérateurs de taxi à un centre de régulation, les villes les plus importantes (parmi celles où s'appliquent ces réglementations), i.e., celles où il serait possible de rencontrer un nombre significatif d'opérateurs indépendants sont Calgary et Edmonton, mais si on compare ces villes à des villes de même taille n'imposant pas une telle affiliation, par exemple Winnipeg et Ottawa, il ne semble pas que sans cette affiliation imposée, le nombre d'indépendants serait de toute façon très important car on ne retrouve que quelques indépendants à Ottawa (2 au moment de notre enquête) et à Winnipeg (5 au moment de notre enquête). Il est bon de faire remarquer ici que huit des neuf réglementations auxquelles nous faisons référence ci-haut ne limitent pas le nombre de taxis alors que c'est le cas à Ottawa et Winnipeg; à cause des barrières à l'entrée qui résultent d'une telle limitation du nombre (valeur marchande élevée pour les permis), les indépendants à temps partiel sont tenus à l'écart. Dans des villes comme Calgary et Edmonton, un plus grand nombre d'indépendants à temps partiel occuperaient donc en l'absence d'affiliation imposée la part du marché qu'occupe un nombre plus restreint d'indépendants à temps plein dans une ville comme Ottawa ou Winnipeg; mais la présence ou l'absence d'une limitation du nombre de taxis ne pouvant en soi influencer la proportion de courses de taxi obtenues sur la rue dans ces villes, le nombre d'opérateurs (même à temps partiel) occupant cette part du marché ne pourra être important, étant donné l'utilisation actuelle qu'on y fait des taxis.

63 Par exemple à Washington (D.C.), le nombre de taxis n'est pas limité et la tarification par zone permet une utilisation collective aussi bien qu'individuelle des taxis; bien que moins de 25 % de ces derniers soient munis d'une radio, il n'y a que 5 % d'indépendants (Palmer, J. et autres, 1978). La vaste majorité des indépendants sont donc affiliés à un centre de régulation ou une association de service. Le désir de l'opérateur d'afficher sur son taxi un nom et ainsi éviter l'anonymat s'ajoute vraisemblablement aux autres raisons pour s'affilier : réductions sur le prix de l'essence, accès aux concessions, assurance, ...

64 Des taximètres permettant de calculer en même temps le prix de plusieurs courses avec différents points de départ et différents points d'arrivée ont été mis au point récemment (Transport Canada, Développement, mars/avril 1977, p. 3).

65 Cet avantage de la tarification par zones et l'avantage précédent expliquent pourquoi le taux d'occupation des taxis dans les villes ayant une tarification par zone est plus élevé, permettant ainsi les tarifs plus bas qu'on y a observés (voir tableau 5).

66 A notre connaissance aucune des villes canadiennes ayant une tarification par zone ne prévoit de tels suppléments, par contre à Washington (D.C.) où une tarification par zone est en vigueur les autorités ont prévu des suppléments dans certaines circonstances : les heures de pointe, tempête de neige, etc. (Palmer, J. et autres, 1978).

67 De l'avis d'un fonctionnaire de la Commission des transports du Québec, il semblerait qu'à Montréal les tarifs en vigueur incitent les opérateurs de taxi à rechercher des courses courtes et rapides et donc de fréquenter le centre-ville en dehors des heures de pointe.

68 Dans le chapitre III nous expliquons en détail les modalités de ce transfert et nous l'estimons pour certaines villes canadiennes.

69 Les opérateurs de taxi, comme bien d'autres groupes de producteurs, sont susceptibles de se constituer en un groupe d'intérêt privé pouvant influencer des décisions politiques dans le sens qui leur est favorable, et cela même au détriment des consommateurs dont les coûts de mobilisation pour s'opposer à des décisions politiques affectant un bien ou un service particulier - le plus souvent vital à un groupe donné de producteurs - dépassent bien souvent les bénéfices à en tirer. Pour une discussion plus approfondie de l'influence des producteurs et des consommateurs au niveau politique on peut consulter Breton, A., 1974, ou Bond, D.E., dans Officer, L.H. et Smith, L.B., 1974.

70 On ne remet pas ici en question l'intégrité des gens en charge d'appliquer la réglementation mais la suffisance des moyens mis à leur disposition pour jouer leur rôle d'arbitre, pour défendre l'intérêt public. Tant que le consommateur ne jouira pas d'une représentation aussi forte devant les organismes de réglementation que les opérateurs de taxi, il sera très difficile pour les membres de ces organismes de se situer au-dessus de la dynamique politique actuelle; c'est comme si

on demandait à un juge de ne pas prendre partie, mais qu'il n'y a que des avocats de la défense qui plaident devant lui, la couronne n'étant pas représentée. "... c'est faire preuve de naïveté que de postuler qu'un régulateur public s'assimile à une espèce de despote bienveillant animé du seul souci de garantir l'efficacité, c'est-à-dire de réaliser l'intérêt public" (Migué, Bélanger et Boucher, 1978, p. 287). Dans le même ordre d'idées, voir aussi Kane, G., 1978.

71 Quand le nombre de taxis est limité, une telle insuffisance est inévitable en soi à plus ou moins long terme pour peu que la demande croisse.

72 Il est essentiel d'avoir à l'esprit la distinction entre les variations de la demande (déplacement de la courbe de demande) et les variations des quantités demandées (déplacement le long de la courbe).

73 Vraisemblablement le rapport Asselin (voir chapitre I, partie C) a pu recevoir un appui populaire suffisant à cause du nombre insuffisant de hausses de tarifs qui ont été accordées pendant la guerre, une période au cours de laquelle la demande de services de taxi avait considérablement augmenté; l'insuffisance réelle de taxis n'a pu donc être masquée et à partir de ce moment une réforme était possible. Quand on observe les hausses de tarifs obtenues récemment par les opérateurs de taxi (à Montréal par exemple une hausse de près de 20 % est entrée en vigueur le 4 septembre 1979, et ceci même si la dernière hausse remontait à il y a moins d'un an), il est fort peu probable qu'une nouvelle réforme emprunte la même voie que la réforme découlant du rapport Asselin.

74 Nous reconnaissons que la hausse de qualité de service accompagnant la hausse de tarifs et l'abaissement subséquent du taux d'occupation des véhicules-taxis peut entraîner une hausse de clientèle pouvant retarder l'abaissement du taux d'occupation. Mais outre le fait qu'une telle hausse de clientèle est très peu probable en soi, si elle se produit de nouveaux taxis entreront en service et l'abaissement du taux d'occupation se produira effectivement apès un certain temps; car l'offre des services de taxi est très élastique à plus ou moins long terme (voir partie C de ce chapitre), et cela implique que le revenu par véhicule-mille des opérateurs de taxi pour les nouveaux tarifs plus hauts redeviendra égal au revenu avant la hausse des tarifs, le taux d'occupation s'abaissant donc nécessairement avec la hausse des tarifs pour contrebalancer cette dernière.

75 Revoir discussion à ce propos à la fin de la section précédente (D-2b)).

76 A Fredericton certains taxis chargent un prix par zones et d'autres taxis sont munis d'un taximètre. Le prix d'une course standard au taximètre est de $3.12 alors que suivant les prix par zones cette même course peut coûter environ $2.00 (voir tableau 5). Le client des taxis utilisant le taximètre loue les services de tout le véhicule alors que dans les autres taxis, le client loue premièrement un siège, quoique la réglementation lui réserve un droit à l'exclusivité.

77 Il n'est pas plus vrai d'affirmer que c'est à cause de la concurrence que les opérateurs de taxi posent certains gestes illégaux ou à tout le moins socialement inacceptables que de dire que c'est à cause qu'il y a des pommes que des gens volent des pommes. De la même façon qu'on peut associer les pommes à un certain type d'infractions, soit le "vol des pommes", on peut aussi associer la concurrence à un certain type d'infractions, mais dans aucun cas nous ne pouvons y voir une relation de cause à effet. Pour cette raison, restreindre la concurrence pour pallier à ces conséquences néfastes est un moyen non approprié et qui peut s'avérer indirectement très coûteux comme nous le verrons au prochain chapitre - la concurrence pouvant jouer un rôle positif dans une juste et efficace allocation des ressources. Par ailleurs pour les conséquences néfastes consistant en des pratiques déloyales entre concurrents et/ou en des comportements abusifs des opérateurs au volant de leur véhicule, il est du ressort d'une loi sur la concurrence et/ou des lois sur la circulation d'y pallier en pénalisant les opérateurs qui commettent de tels abus ou adoptent ce genre de pratiques.

78 Par exemple, ce sera le cas pour la distribution de l'électricité où il y a un monopole naturel.

79 Bélanger, G., 1974.

RENVOIS

Chapitre III

1 On pourrait aussi parler de l'efficacité de la concurrence compte tenu de son substitut et parfois son complément qu'est la réglementation.. La formule que nous avons utilisée dans le texte ne reflète aucun ordre hiérarchique entre réglémentation et concurrence, mais tout simplement notre sujet premier de discussion, soit la réglementation.

2 Ceci correspond à la classification des règlements à la partie B du chapitre I.

3 En 1978 les commissions de taxi de Winnipeg et de Calgary avaient respectivement un budget d'approximativement $92,000 et $160,000. Ailleurs il nous a été impossible d'identifier un coût pour la mise en application de la réglementation, cette dernière étant une responsabilité partagée entre divers organismes (police, bureau des licences, ...) et ou les ressources y étant consacrées se noyant à l'intérieur d'un budget beaucoup plus vaste comme le budget des services locaux de police ou le budget de la Commission des transports du Québec.

4 Par exemple tout le monde est conscient que l'usure des pneus et des freins d'une automobile accroît le facteur de risque, mais les gens ne changeront les pneus et les freins de leur voiture que lorsque la probabilité qu'ils soient victimes d'un accident à cause de cette usure aura dépassé un certain seuil - en bas de cette probabilité minimum les gens accepteront de prendre les risques que cela comporte.

5 "1. Information about goods and potential buyers or sellers is not free.

2. The more completely and rapidly it is obtained, the greater its costs. The less rapid a search is, the less costly is each unit of new information obtained. More rapid acquisition may or may not be worth the extra cost."

Alchian, A. et Allen, W.R., 1977, p. 111.

6 Si une proportion plus élevée de la clientèle du taxi s'adresse à un centre de régulation plutôt que de héler un taxi alors que ce dernier mode d'obtenir un taxi a un coût total anticipé moins élevé, alors le coût du transport par taxi sera plus élevé car les gens attendront en moyenne un peu plus longtemps pour obtenir un taxi et aussi le taux d'occupation des taxis sera moins élevé.

7 Un pas dans cette direction a déjà été effectué dans la région de Toronto où la tarification au taximètre est généralement en vigueur; il s'agit de la ville de Mississauga qui impose une tarification par zones aux fins des services à l'aéroport international de Toronto (voir note 94, chapitre I). Mais ce que nous préconisons ici est beaucoup moins contraignant puisque d'une part nous laissons le choix au consommateur entre le taximètre et un prix total à l'avance et que d'autre part la réglementation n'impose aucun prix donné. L'affichage

du prix de déplacements donnés en taxi est aussi une pratique en vigueur dans certains aéroports canadiens.

8 De l'avis de Beesley (1973), telle serait la situation à Londres (Grande-Bretagne). On comprend que ça puisse être le cas car un aspirant-chauffeur doit étudier la ville entre 12 et 15 mois à temps plein pour réussir les examens permettant d'obtenir un permis.

9 Par exemple à Edmonton un membre de l'industrie du taxi a émis l'opinion que la réglementation et ses procédures pouvaient être un facteur décourageant de bons candidats au travail de chauffeur de taxi.

10 La liste de ces réglementations est donnée à la section 1c, partie B, chapitre I.

11 Voir discussion, section 3, partie B, chapitre I.

12 Selon l'article 52 du règlement 6 tout détenteur d'un véhicule-taxi est obligé d'avoir une "police d'assurance responsabilité civile d'une couverture d'un montant d'au moins $100,000 en plus des intérêts et des frais pour dommages résultant de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de personnes moyennant considération".

13 Les villes ne limitant pas le nombre de taxis que nous avons visité au cours de notre enquête n'ont pas semblées afficher une criminalité plus élevée parmi les opérateurs de taxi. Et même on a toutes les raisons de croire que la criminalité y était plus basse que dans les villes limitant le nombre de taxis, car la concurrence dans ces villes-là aura vite fait d'éliminer le centre de régulation ou l'association réputé pour tolérer dans ses rangs des opérateurs indésirables, car l'industrie peut faire appel à d'autres ressources à l'extérieur de l'industrie pour les remplacer.

14 Ce genre d'argument met en balance la liberté de commerce dans notre société et la criminalité chez un groupe d'individus : si la liberté de commerce est trop grande, la criminalité risque d'être élevée chez les chauffeurs de taxi. C'est ni plus ni moins qu'une forme de chantage politique, on demande au législateur d'intervenir pour restreindre davantage la liberté de commerce dans l'industrie du taxi, i.e., pour reconnaître à un nombre limité de gens le privilège de faire du taxi, autrement cela risque de tourner mal. Gouverner en créant des privilèges et en suspendant des libertés afin d'obtenir d'un groupe d'individus qu'ils respectent les lois équivaut à consacrer la loi du plus fort.

15 Cette question de la criminalité est un peu un fantôme de la dépression des années 30 qui hante encore les esprits lorsqu'il est question de réglementation.

16 Par exemple dans le voisinage d'une gare ou d'un hôtel, les opérateurs de taxi auront assez peu d'égards à l'endroit des règles de la

circulation, chaque opérateur se disputant la prochaine place libre dans la file d'attente.

17 Ces coûts sont élevés parce qu'ils nécessitent l'établissement de critères et des forces policières assez importantes pour s'assurer que tous les taxis y satisfont. D'autre part la généralité de tels critères (par exemple nombre d'années maximum d'usure permis pour un véhicule-taxi) nécessitera une attention spéciale des autorités pour les appliquer avec discernement comme en témoigne cette demande considérée par le "Taxicab Authority" de Mississauga le 28 décembre 1977 :

> Mr. Hajjar being the owner and sole driver of a 1973 Dodge Provincial License Plate #BZC 907 serial no. D54163D191676 requests permission to operate this vehicle for one more year under section 38, sub-section (c) of By-law 411-74. The above vehicle was inspected on December 13, 1977 by Inspector S.W. Rose. The exterior body and the interior condition of the vehicle were found to be very good.

Ces coûts sont d'ailleurs tellement élevés que quelles que soient les ressources investies à ce chapitre par les villes excluant la concurrence (par exemple par une limitation du nombre de taxis), l'état des véhicules-taxis dans ces dernières était toujours inférieur et parfois de bien loin à l'état des véhicules-taxis dans les villes permettant la concurrence - parmi l'échantillon de villes que nous avons visitées.

18 Ce fait est bien illustré par deux séries d'articles parus dans le quotidien montréalais La Presse, une première série d'articles du 4 au 7 décembre 1961 signée par Claude Gendron et une deuxième série du 13 au 17 janvier 1979 signée par Georges Lamon. Dans les deux cas on ne s'intéresse qu'au sort de l'opérateur de taxi et celui du consommateur n'est pas abordé sinon pour la forme. La force politique des opérateurs de taxi en comparaison de celle des consommateurs explique en partie ce fait.

19 Parmi les réglementations qui limitent le nombre de permis de taxis, certaines limitent ce nombre de façon absolue, d'autres limitent ce nombre per capita; en introduisant ainsi la variable "population" ces dernières permettent un accroissement du nombre de taxis à mesure que la population croît. Tout au long de notre analyse nous ne ferons pas la distinction entre ces deux types de réglementation et nous allons considérer que le nombre de permis de taxis demeure constant quand la réglementation limite ce nombre. Ceci pour les raisons suivantes : premièrement c'est effectivement le cas dans plusieurs villes comme par exemple Winnipeg ou Montréal. A Montréal, plus particulièrement, la population devra augmenter de près de 30 % avant qu'un seul nouveau permis soit émis et cela même si le règlement 6 fixe un nombre de taxis per capita. Car le règlement 6 limite le nombre de taxis dans cette agglomération à un taxi par 400 habitants, or, lors de l'imposition de ce quota en remplacement de la limite absolue imposée par la ville de Montréal antérieurement, il y avait environ un taxi par

300 habitants : au départ cela créait donc un excédent de plus de 1,000 taxis qui s'est maintenu puisque l'opérateur de taxis qui se retire vend son permis au lieu de l'abandonner - le permis ayant une valeur marchande de plusieurs milliers de dollars.

Deuxièmement la population n'est qu'un facteur de demande parmi d'autres et un facteur relativement stable qui ne permet pas d'augmentations du nombre de taxis ou n'en permet que de très faibles nullement proportionnées à l'évolution de la demande. En effet, outre la population, on a vu au chapitre II que l'activité économique était un facteur appréciable de la demande de services de taxi, il y a aussi l'évolution géographique de la ville, l'expansion des autres modes de transport public, l'innovation technologique dans les transports qui peut entraîner une réorientation des modes de transport urbain par des variations de la demande pour chacun des modes existants y compris le taxi, etc. Il est donc tout à fait irréaliste de considérer le transport par taxi comme une composante éternellement stable, proportionnellement à la population, dans l'éventail des moyens de transport.

20 La grande autonomie dont jouit l'opérateur de taxi dans son travail est un bel exemple d'avantages non pécuniaires inhérent à ce travail. Le titre du premier article d'Andrée Lebel (La Presse, le 1er décembre 1976) est sur ce point très significatif : Le taxi à Montréal (1). D'abord et surtout pour la liberté. Voir aussi note 29, chapitre II.

21 Pour peu que la demande soit inélastique, une limitation du nombre de taxis peut aussi permettre aux opérateurs en place de soutirer une rente de monopoleur sans accroissement de la demande. Mais étant donné les périodes très longues au cours desquelles les restrictions sur l'offre ont le plus souvent été en vigueur (comme par exemple à Montréal où un gel continu du nombre de taxis remonte à 1952, ou à Winnipeg ou Vancouver où un gel du nombre de taxis remonte à encore plus loin dans le temps), périodes ayant vraisemblablement connu pour la plupart des accroissements de la demande; c'est surtout à ce cas que nous référerons.

22 L'expression "valeur capitalisée" désigne le montant de capital produisant aux taux d'intérêt du marché des revenus de placement égaux aux écarts de revenus. Par exemple si les écarts nets de revenus sont de $1,500 par année et que le capital disponible pour l'achat de permis s'offre à 15 %, alors le prix maximum que les nouveaux entrants seront prêts à payer pour obtenir un permis sera $10,000. Il n'y a pas lieu de consacrer une partie des écarts de revenus à l'amortissement de la valeur des permis car de façon générale (à l'exception de Montréal en 1946) cette valeur s'est maintenue et les opérateurs sont convaincus de pouvoir revendre leurs permis au moins au prix qu'ils l'ont payé. Reschenthaler interprète d'une façon similaire la valeur marchande rattachée aux permis d'opération ou "medaillons" :

> In the case of taxi medaillons, the price paid for the right of entry can be viewed as the capitalized value of the stream of excess profits which the investor expects to receive. In short,

> he is buying an annuity of excess profits which will be created by restrictive regulation and the present owner of the annuity expects to be paid for it ... The net effect of restrictive legislation in this area is to transfer income from taxi-users to medaillon-holders. (Reschenthaler, 1976, p. 476).

23 A Montréal, en 1952, la valeur marchande des permis de taxi était nulle et la ville en émettait autant qu'en demandaient les gens qualifiés. Une dizaine d'années plus tard ces permis coûtaient entre $2,500 et $3,000, selon un article dans The Gazette en date du 10 juillet 1963 :

> TAXI PERMIT VALUES GOING UP: Passage of a bill now before the Quebec Legislature freezing the number of taxi permits in the City of Montreal at the present 4,200-odd for an indefinite period will result in an increase of $500 to $1,000 in the cost of a permit purchase. Present prices run in the $2,500-$3,000 range, and will go to $3,500-$4,000, according to industry sources. Reasoning is that with stability probable in the industry for a considerable time, there will be no fear of the value of the permit being depreciated by new competition. Cost of the permit at City Hall remains at $81, but despite administration efforts to squelch it, there is still an active black market in the transfer of taxi permits.

24 Le taux de rendement sur le capital investi dans son entreprise de location par le propriétaire de taxi(s) louant un ou des véhicule(s)-taxi(s) dépendra entre autres du prix qu'il aura payé son ou ses permis de taxi et de l'évolution de la demande et du prix des services de taxi depuis qu'il en a fait l'acquisition.

25 Cette plus grande latitude de l'opérateur de taxi explique pourquoi l'insuffisance de taxis pendant les périodes où la plupart des gens sont peu intéressés à travailler (par exemple le dimanche après-midi) est plus marquée dans les villes limitant le nombre de taxis que dans celles ne le limitant pas.

26 Une multitude de circonstances peuvent engendrer une telle instabilité. Par exemple, une révision de la politique d'aide au transport en commun, ou une grève dans ce mode de transport. Le développement de l'aide publique aux transports urbains personnalisés - substituts du taxi - s'adressant à des groupes particuliers : étudiants, handicapés, malades chroniques, retraités, etc., est un autre exemple de telles circonstances. On peut songer aussi aux événements marquant l'activité économique d'une ville comme par exemple l'exposition mondiale de 1967 à Montréal; suite à cet événement la valeur marchande des permis de taxi à Montréal aurait diminué de plus de 20 % selon un article de Dimanche/Dernière Heure en date du 12 septembre 1971.

27 Les montants du tableau 6 (et on pourrait dire la même chose du tableau 7 à venir) seront plus ou moins précis pour l'année en cours, dépendant de la vitesse à laquelle s'ajuste la valeur des permis aux excédents de revenus récoltés par les propriétaires. Ainsi une valeur

marchande observée en 1978 reflète peut-être la valeur capitalisée des excédents de revenus réalisés l'année précédente. Aucune circonstance spéciale n'ayant été portée à notre attention au cours de l'enquête, nous avons supposé que les excédents de revenus réalisés en 1978 se reflétaient assez bien dans la valeur marchande des permis observée au cours de cette même année.

28 Ce pourcentage reflète la hausse de prix et/ou la baisse de qualité de service résultant de la réglementation limitant le nombre de taxis.

29 Posner, R.A. (1971) a développé cette même idée de "taxation par réglementation" mais dans le contexte d'industries peu concurrentielles (par exemple certains services publics); ceci explique pourquoi ses observations quant à l'existence d'un financement compensatoire entre différentes classes de clients ne sont pas vérifiées ici. Par contre comme c'est le cas pour le financement compensatoire remarqué par R.A. Posner, c'est la clientèle ayant la demande la plus inélastique qui supporte la taxe qu'impose les réglementations limitant le nombre de taxis.

30 Voir partie A du chapitre II.

31 La formation n'est ni plus ni moins qu'un capital et la rémunération de ce capital nécessitera des excédents de revenus.

32 Voir partie C du chapitre I.

33 Dans toutes les grandes villes, le transport en commun est subventionné et dans plusieurs d'entre elles ces subventions peuvent représenter la moitié et parfois plus du coût total des services du transport en commun (voir tableau 1 du chapitre II).

34 Le taux d'occupation des automobiles privées est de 1.22 (Transports Canada, Développement, février 1976). Celui des taxis est de 1.37 passager par voyage rémunéré, ce qui leur donne un taux d'occupation global d'environ .25 (voir chapitre II, partie C).

35 Un exemple de mesures serait d'accorder l'accès aux corridors actuellement réservés aux autobus à tous les véhicules ayant trois passagers ou plus à leur bord. Un autre exemple serait une tarification des autoroutes rendant les voyageurs plus conscients des coûts de la congestion aux heures de pointe.

36 Voir section 2, partie C, chapitre I, pour plus de détails.

37 Rien n'empêche une utilisation privée collective de l'automobile, mais comme l'observe Thomas Sowel pour expliquer l'échec des programmes municipaux cherchant à développer ce type de transport, les coûts d'information sont trop élevés.

> Ironically, years later, some municipalities have tried to encourage car pools to reduce traffic congestion, but car-pooling through nonmarket mechanisms requires far more knowledge than

through the market for jitneys, and conveys far less incentive for dependability and cooperation. Because car pools are advance agreements among particular small subsets of persons, rather than a systemic arrangement for all the cars and passengers in the whole set of travelers, enormous sorting and labeling costs are involved in car-pooling - determining specifically who is going where and discovering how dependable and punctual each other person in the subset happens to be. By contrast, the jitney owner made profits by picking up people (usually on his own way to work) and had every incentive to pick them up on time every day, or some other jitney owner would pick them up before he got there. But with nonmarket car pools, a particular set of riders is waiting for a particular car - and it remains illegal for other cars to sell their services to them without a city franchise as taxis. Under these constraints, car pools have done little to relieve traffic congestion, despite much exhortation (Sowel, T., 1980, p. 185).

38 Voir aussi graphique 1, chapitre II.

39 Alan Altshuler explique comme suit le changement de priorités - du développement d'autoroutes au soutien du transport en commun - des politiques américaines en matière de transport urbain :

> The explanation, we judge, lies in the fact that transit proved to be a policy for all perspectives on the urban problem. Though its direct constituency was relatively small, its ideological appeal proved to be extremely broad. Whether one's concern was the economic vitality of cities, protecting the environment, stopping highways, energy conservation, assisting the elderly and handicapped and poor, or simply getting other people off the road so as to be able to drive faster, transit was a policy that could be embraced. This is not to say that transit was an effective way of serving all these objectives, simply that it was widely believed to be so. (Altshuler, A. et al. 1979, p. 36).

40 Ce traitement de faveur étant expliqué dans certains milieux par un mystérieux complot entre les grands de l'industrie américaine de l'automobile et les autorités politiques.

41 Continuant dans la même veine que ci-dessus (voir note 37), Thomas Sowel critique aussi ce genre d'argument :

> The rush-hour traffic congestion caused by thousands of people going to work separately in individual automobiles has been denounced by social critics as "irrational" and explained by some mysterious psychological attraction of Americans to automobiles. It is, however, a perfectly rational response to the incentives and constraints conveyed. The actual costs and benefits of automobile-sharing are forcibly prevented from being conveyed by prices. As in other areas, claims of public irrationality are a prelude to arguments for a government-imposed rational "solution" to the "problem". (Sowel, T., 1980, p. 185).

42 Voir chapitre II, partie A.

43 Déjà à la fin des années 50, alors que le niveau de revenus qu'on connaît aujourd'hui n'était pas encore atteint, une étude américaine faite à Chicago révélait que la gratuité des services de transport en commun ne convaincrait que 13 % des automobilistes d'accéder au centre-ville par ce mode (Moses, L.N. et Williamson, H.F., 1963).

44 Plus précisément, si on prend l'ensemble des déplacements urbains au Canada, les transports en commun accapareraient 11 % de ces déplacements et le reste des déplacements, c'est-à-dire 89 %, se feraient en automobile.

45 Au cours des dernières années, le transport en commun à Frédéricton a été subventionné à près de 80 % si on tient compte des déficits d'opération (entre 55 % et 60 % du coût total d'opération) comblés par les gouvernements local et provincial et des subventions totalisant un peu plus de $1 million (gouvernement federal : $854,000, provincial : $106,000 et municipal : $106,000) pour le programme d'investissement (autobus, garage et équipement) sur cinq ans de $1.6 millions, en cours actuellement. A la note 7 du chapitre II, on a estimé l'effet de ces subventions au transport en commun sur le taxi à une réduction de plus de 40 % du nombre de taxis en plus d'une baisse d'environ 30 % du taux d'occupation des taxis.

46 Outre le cas de Fredericton, la valeur de cette hypothèse nous est confirmée par les résultats d'une étude du Centre de développement des transports (Alternative Roles for the Taxi in Urban Transport par Denis Couture, juin 1976). L'auteur de cette étude, en accordant une certaine valeur monétaire au temps d'attente montre que le taxi avec trois passagers et plus est moins coûteux que l'autobus, étant donné la proportion actuelle de milles avec passagers à bord pour les taxis et le taux actuel d'occupation des autobus.

47 Le "skycab" est un service de livraison qui utilise l'avion pour transporter les colis d'une ville à l'autre alors que la collection et la distribution de ces derniers à l'intérieur des villes sont assumées par le taxi qui combine cette activité au transport de personnes. Ce service de transport existe depuis 1973 pour quelques villes américaines. Cela permet par exemple la livraison d'un colis de porte à porte de New York à Washington (D.C.) en quelques heures (Kirby, R.F. et autres, 1974, p. 125). De telles initiatives sont très improbables dans plusieurs villes canadiennes à cause de la réglementation du taxi qui y est en vigueur. C'est notamment le cas du règlement 6 québécois dont l'article 17 se lit en partie comme suit :

> "Sous réserve de l'article 6.18 nul ne peut pendant le service transporter à la fois dans un véhicule-taxi :
>
> ...

c) un passager autre que celui que le requérant consent à amener avec lui dans sa course, ou

d) un bien que ne fait pas partie des baggages du requérant ou d'un passager."

48 Par exemple, Herbert Mohring (1976) a estimé les montants de subvention qu'il serait nécessaire de verser selon différents niveaux de clientèle pour rencontrer cet objectif. Beaucoup d'autres auteurs ont traité des subventions au transport en commun dans ce même contexte.

49 Rosalind S. Seneca arrive aux mêmes conclusions suite à une discussion des différents modes de transport de marchandises :

> Consider first the problem of cost. From the models presented above it is clear that where a fixed amount of transportation service is to be allocated between two modes, it is total cost and not marginal cost which must be the basis of rational allocation. Moreover any change in total demand means that the optimal share of commodity to be carried by each mode will change, since a change in demand involves a whole new solution to the cost-minimization problem. It is possible that small changes in demand could be dealt with by comparing marginal costs and allocating the extra commodity to the mode with the lowest marginal cost at the point of the previous solution. Also it would be possible to discover a misallocation of resources if differences were observed in marginal costs. However, if there were substantial changes in demand a simple comparison of marginal costs would not lead to the correct solution. (Seneca, R.S., 1973, p. 953).

Annexe 1-A

LISTE DES RÉGLEMENTATIONS ANALYSÉES[1,2]

Yukon

By-Law 617, City of Whitehorse.

Territoires du Nord-Ouest

By-Law 2137, City of Yellowknife.

Colombie-Britannique

By-Law 3102, District of Burnaby,
By-Law 38, District of Coquitlam,
By-Law 28-3, 1975, City of Kamloops,
By-Law 2548, Township of Richmond,
Taxi By-Law, 1976, City of Victoria,
By-Law 4299, City of Vancouver.

Alberta

Taxi Commission Regulation 1/78, City of Calgary[3],
By-Law 1285, City of Edmonton.

Saskatchewan

By-Law 5628, City of Regina,
By-Law 5049, City of Saskatoon.

Manitoba

Revised Regulation T10-R1 (Winnipeg)[4],
By-Law 2393, City of Brandon,
By-Law 902-77, City of Thompson.

Ontario

By-Law 22 of the Board of Police Commissioners, City of Brantford,

By-Law 52 of the Board of Police Commissioners, City of Guelph,

By-Law 2(1978) of the Board of Police Commissioners, City of Kingston,

By-Law 1/69 of the Board of Police Commissioners, City of North Bay,

By-Law 45 of the Board of Police Commissioners, City of Peterborough,

By-Law 43 of the Board of Police Commissioners, City of Sarnia,

By-Law 29 of the Board of Police Commissioners, City of Sault-Ste-Marie,

By-Law 2-72 of the Board of Police Commissioners, Regional Municipality of Niagara,

By-Law 20-1971 of the Board of Police Commissioners, City of Thunder Bay,

By-Law 73-342, City of Hamilton,

By-Law L. 87-328, City of London,

By-Law 411-74, City of Mississauga,

By-Law 29-74, City of Oshawa,

By-Law L-6 (Schedule No. 19), City of Ottawa,

By-Law 78-100, City of Sudbury,

By-Law 24-75, Regional Municipality of Waterloo,

By-Law 5900 (Schedule No. 26), City of Windsor,

By-Law 107-78 (Schedules Nos. 8, 29), Municipality of Metropolitan Toronto,

By-Law 120-1974 (Schedules A-A, A), Town of Burlington,

By-Law 96(1973), Township of Gloucester,

By-Law 45-74, Town of Markham,

By-Law 34-73, Township of Nepean,

By-Law 1973-179, Town of Oakville.

Québec

Règlement n° 6 sur le transport par véhicule-taxi.

Nouveau-Brunswick

By-Law 110, City of Fredericton,

A By-Law respecting the regulating and licensing of owners and operators of taxicabs in the City of Saint John, City of Saint John,

By-Law 241, City of Moncton,

Nouvelle-Écosse

Ordinance Number 116, City of Halifax,

By-Law C-278, City of Dartmouth.

Ile-du-Prince-Édouard

By-Law respecting taxicabs and the licensing thereof, City of Charlottetown.

Terre-Neuve

The Taxi By-Law, City of St. John's,

The Taxi By-Law, City of Corner Brook.

---

1 Cette liste ne fait pas mention des amendements parfois nombreux qui accompagnaient ces réglementations au moment où nous les avons obtenues.

2 Cette liste n'inclut pas les réglementations générales sur le commerce que les villes édictent et qui ne contiennent pas de règlement spécifique au transport par taxi. Par exemple la ville de Kelowna (By-Law 4151) charge $80.00 aux taxis et autres transporteurs routiers empruntant ses rues; on peut aussi citer le "by-law 3149" de la ville de Saanich, toujours en Colombie-Britannique, portant encore sur le commerce en général et qui charge annuellement aux centres de régulation ("taxi stand") de $300 à $600 par centre, suivant le nombre d'opérateurs de taxi qui y sont associés.

3 La commission de taxi qui édicte les règlements sur le transport par taxi a été créée en vertu du "By-Law 91/77 - By-Law dealing with the Taxi Business" de la ville de Calgary qui transfère les pouvoirs de cette dernière à la commission.

4 Ces règlements sont édictés par une commission sous juridiction provinciale, "The Taxicab Board", créée en vertu du "Taxicab Act" - "an Act to provide for the regulation of taxicabs in Greater Winnipeg", (c.c.s.m., c. T10).

Annexe 1-B

Liste de personnes interviewées*

ALBERTA

Edmonton

H. Wilson	"City Solicitor"
A. Maurer	"Director", Traffic Operations
R. Berghuys	"Licence Inspector"
W. Robinson	"Manager", City Cab
K. Atterbury	"Manager", Co-op Taxi

Quelques opérateurs de taxi

Calgary

F.L. Byrne	"City Clerk"
F. Shaw	"General Manager", Taxi Commission
A. Enders	"Owner-Manager", Shamrock Taxi
Mr. Gregory	"Manager", Yellow Cab

Quelques opérateurs de taxi

SASKATCHEWAN

Saskatoon

D. Trail	"Licence Inspector"
Mr. Swan	"Owner-Manager", United Cab
J. Waters	"Owner-Manager", Radio Cab

Quelques opérateurs de taxi

MANITOBA

Winnipeg

L. Olijnek	"Former Manager", Taxicab Board
H. Boyd	"Office Manager", Taxicab Board

Mr. Kapoosta	"Manager", Duffy's Taxi
K. Chadwell	"Manager", Unicity Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

ONTARIO

Ottawa

R. Pepper	Greffier-adjoint
W. French	Blue Line Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

Vanier

G. Riendeau	Propriétaire, Beacon Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

QUÉBEC

Montréal

P. Jourdenais	Secrétaire, Conférence du Taxi de Montréal
G. Brunet	Président, Taxis Lasalle (1964) Inc.
J.P. Ste-Marie	Directeur général, Ligue nouvelle des propriétaires de taxi de Montréal
Quelques opérateurs de taxi	

NOUVEAU-BRUNSWICK

Fredericton

S.R. Thornburn	"City Clerk"
A. Cuthbertson	"Transit Manager"
F. Sullivan	"Owner-Manager", Sullivan Taxi
G. Wheatney	"Owner-Manager", Trius Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

St-Jean

D.H. Gary	"City Clerk"
J. McCarthy	"Taxicab Inspector", Police Department

L.D. Ecker	"Transit Manager"
Mr. Swan	"Owner-Manager", Bill's Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

NOUVELLE-ÉCOSSE

Halifax

B. Smith	"Executive Assistant", City of Halifax
G. Haley	"Inspector", Police Department
T. Herritt	"Owner-Manager", Casino Taxi
Mrs. Lowness	"Manager", "Y" Taxi
B. Murphy	"Manager", Yellow Cab
Quelques opérateurs de taxi	

Dartmouth

N.C. Cohoon	"City Clerk-Treasurer"
Mr. Wright	"Inspector", Police Department
P. Morrow	"Owner-Manager", Crown Taxi
B. Frank	"Owner-Manager", Blue Bells Taxi
Quelques opérateurs de taxi	

*Cette liste n'inclut que les personnes rencontrées, et ne fait pas mention des personnes rejointes par téléphone dans chacune des juridictions mentionnées à l'annexe 1-A.

En ce qui concerne le Québec, l'industrie et sa réglementation avaient déjà été l'objet d'une recherche antérieure, cela explique le peu de rencontres effectuées dans le cas de cette province. A l'occasion de cette recherche antérieure, un représentant de chacune des agglomérations telles que définies au règlement 6 avait été interrogé par téléphone. D'autre part les personnes suivantes ont été rencontrées : Mario Gagné, Claude Rodrigue, Jean-Jacques Milot et Loïs Lachapelle du ministère des Transports du Québec, Pierre Simard de la Commission des transports du Québec, R.-Henri Paquette et Robert Poirier de l'industrie du taxi.

Annexe 2

Information complémentaire sur la demande de services de taxi et les coûts d'opération d'un véhicule-taxi

Tableau A-2-1

Statistiques sur les courses de taxi (1970)

BESOIN JUSTIFIANT LA COURSE DE TAXI	Pourcentage de courses de taxi selon l'heure de départ de la course						Pourcentage des déplacements de personnes selon le besoin		Longueur en milles des déplacements de personnes	
	4h00-9h00	10h00-12h00	13h00-15h00	16h00-18h00	19h00-3h00	TOTAL	Par taxi (% de courses de taxi)	Dans l'ensemble des transports publics	Par taxi	Dans l'ensemble des transports publics
TRAVAIL	33.3	5.8	11.8	18.4	20.7	100.0	34.4	30.5	6.5	11.4
BESOINS DU MÉNAGE										
Soins médicaux et dentaires	11.2	39.5	27.5	11.1	10.7	100.0	*	*	3.8	9.6
Magasinage	7.8	2.3	44.0	26.0	19.9	100.0	*	*	2.7	4.6
Autres	21.0	47.9	23.7	*	7.4	100.0	*	*	2.9	6.9
TOTAL	*	*	*	*	*	100.0	46.5	30.4	3.1	6.0
EDUCATION, AFFAIRES CIVILES ET RELIGIEUSES	5.6	27.0	13.1	54.3	*	100.0	8.2	14.8	1.8	4.5
RENCONTRES SOCIALES ET LOISIR	*	7.5	29.0	15.2	48.3	100.0	10.9	23.1	4.6	15.5
ENSEMBLE DES BESOINS	21.7	18.9	23.0	18.2	18.2	100.0	100.0	100.0	4.3	9.7

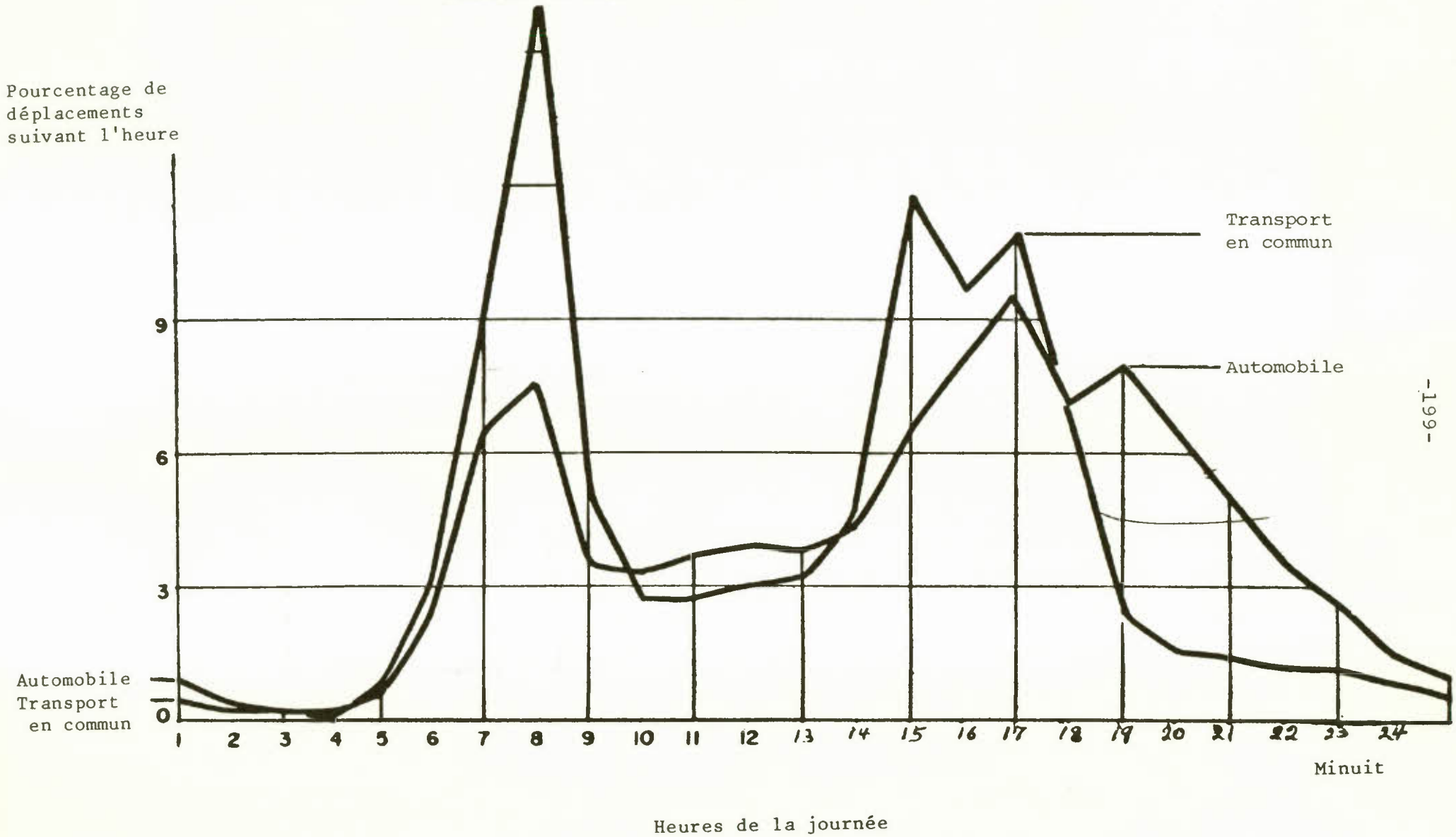
* Information non disponible ou insuffisante pour produire des résultats.

Source Webster, Weiner et Wells, 1974, pp. 3-16, 3-17, 3-19 - que nous avons traduits.

Remarque Nous n'avons pas inscrit la classe résiduelle, aussi certaines totalisations peuvent être légèrement inférieures à 100.0.

Graphique A-2-1

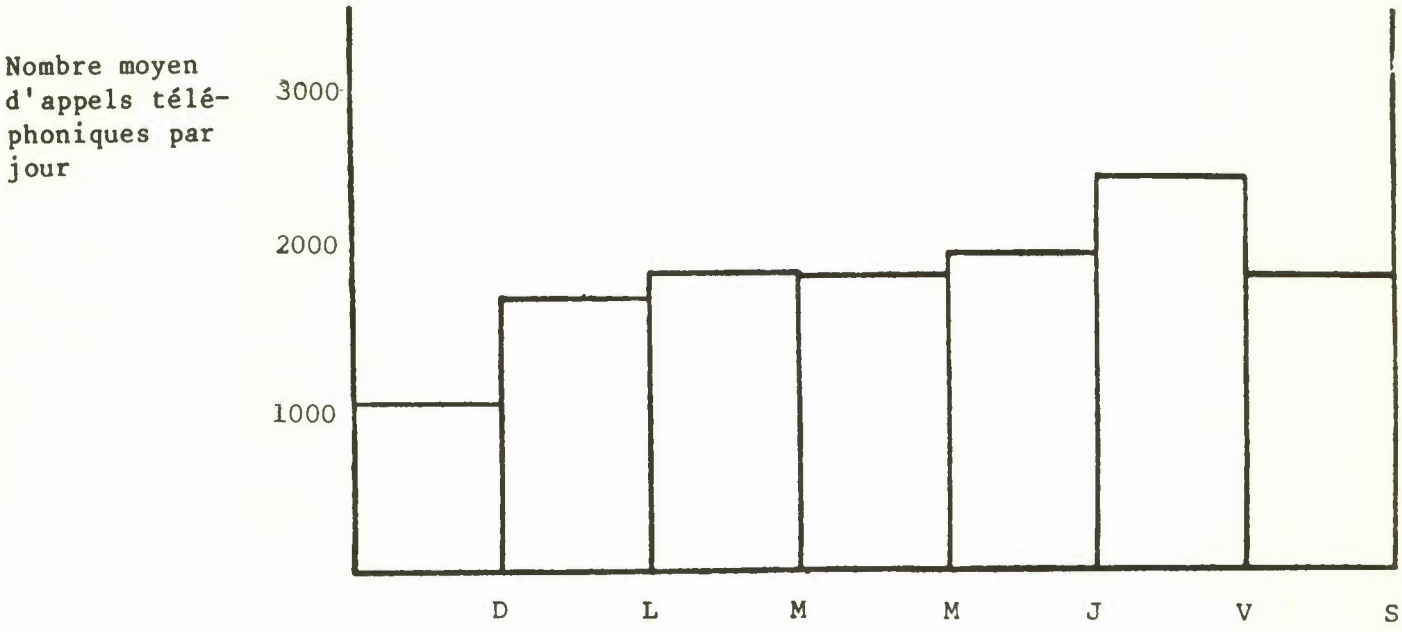
Variation dans les déplacements urbains de personnes suivant les heures de la journée



Source Parkinson, T.E., 1971.

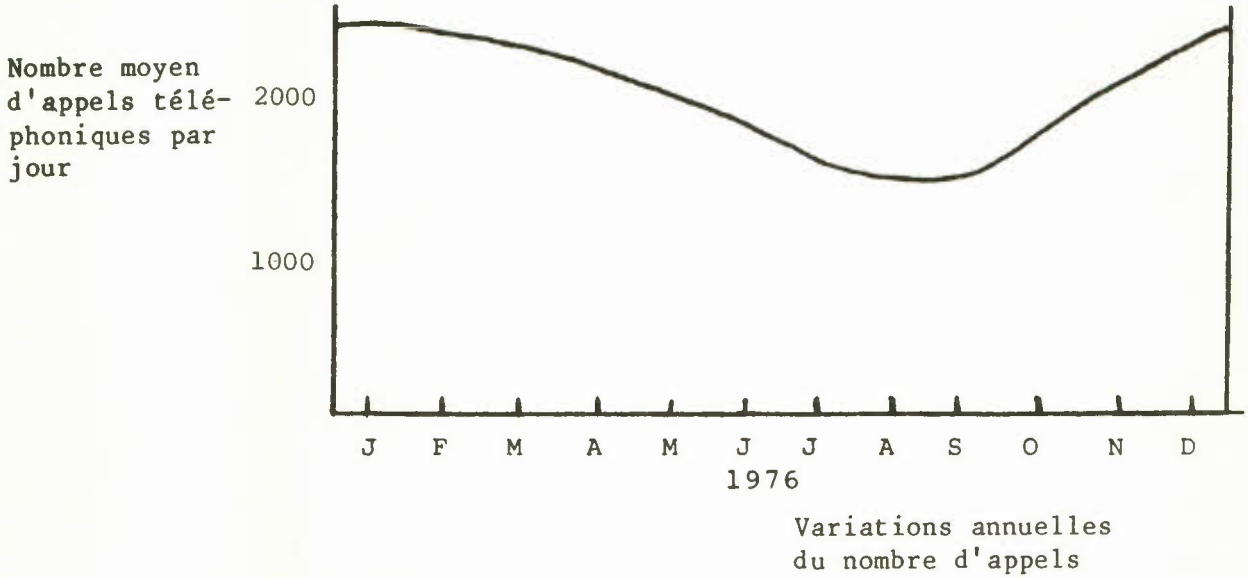
Graphique A-2-2

Résultats compilés des opérations, suivant les jours de la semaine d'une centrale de taxi à Mississauga, Ontario



Graphique A-2-3

Résultats compilés des opérations, suivant les mois de l'année d'une centrale de taxi à Mississauga, Ontario



Source International Aeradio Limited, 1978.

Tableau A-2-2

Coûts annuels d'opération d'un véhicule-taxi[1]

Coûts		1974	1975	1976	1977	1978	Montants moyens	Pourcentage du total[2]	Coût passager-mille (1976)	Coût véhicule-mille (1976)	Coût siège-mille (1976)
Coûts de propriété											
Amortissement		1,425[3]	1,509	1,590	1,690	1,805					
Coût du capital		382[4]	403	423	447	476					
Sous-total		1,807	1,912	2,013	2,137	2,281	2,030	11.1	0.07	0.05	0.017
Immatriculation et permis		60	60	62	65	77					
Assurance		850	1,011	1,227	1,305	1,288					
Sous-total		910	1,071	1,289	1,370	1,365	1,201	6.6	0.04	0.03	0.011
Coûts de fonctionnement											
Entretien et réparation du véhicule		1,152	1,327	1,449	1,610	1,637	1,445	7.9	0.05	0.04	0.012
Essence		2,000	2,490	2,798	3,040	3,084	2,722	14.9	0.09	0.07	0.023
Main-d'oeuvre		7,500[5]	8,302	9,337	9,894	10,306	9,068	49.6	0.30	0.23	0.079
Sous-total		10,852	12,119	13,634	14,544	15,027	13,235	72.4	0.44	0.34	0.114
Coûts de localisation de la clientèle		480	540	600	660	720	600	3.3	0.22	0.015	0.005
Frais généraux de l'entrepreneur		1,000	1,107	1,245	1,319	1,374	1,208	6.6	0.04	0.03	0.01
Total[6]	(T)	15,049	16,749	18,781	20,030	20,767	18,274	100.0	0.61	0.47	0.16
Prix moyen d'une course standard	(a)[7]	2.37	2.70	3.01	3.23	3.40	2.94				
Nombre de courses standards	(b)	6,349	6,203	6,239	6,201	6,108	6,216				
Nombre de milles parcourus avec passager(s) à bord (3.6 milles/course standard)	(c)	22,856	22,331	22,460	22,324	21,989	22,378				

Tableau A-2-2 (suite)

Coûts		1974	1975	1976	1977	1978	Montants moyens	Pourcentage du total	Coût passager-mille (1976)	Coût véhicule-mille (1976)	Coût siège-mille (1976)
Proportion de milles parcourus avec passagers à bord ((c)/40,000)	(d)	.571	.558	.562	.558	.550	.559				
Nombre de milles-passagers effectués ((c) x 1.37)	(e)	31,313	30,593	30,770	30,584	30,125	30,658				
Taux d'occupation des taxis ((e)/120,000), où 120,000 = 3 x 40,000[8]	(f)	.261	.255	.256	.255	.251	.255				
Coût total moyen d'un passage-mille ((T)/(e)	(g)	0.48	0.55	0.61	0.65	0.69	0.60				
Coût total moyen d'un siège-mille (T)/120,000)	(h)	0.13	0.14	0.16	0.17	0.17	0.15				
Coût total moyen par mille-véhicule ((T)/40,000)		0.38	0.42	0.47	0.50	0.52	0.46				

1 Nous considérons ici les coûts pour l'opération d'un taxi parcourant environ 40,000 milles et se vendant $4,500 à l'état neuf en 1974.

2 Il s'agit du pourcentage moyen pour les cinq années.

3 L'amortissement du véhicule compte pour $1,320 (amorti sur une période de trois ans) et l'amortissement des équipements évalué à $1,050 (radio : $850 et taximètre $200) est fait sur dix ans et compte pour $105. Il n'y a que la valeur marchande du véhicule qui est indexé, nous avons supposé constante la valeur des équipements de 1974 à 1978; l'innovation technologique dans le domaine de l'électronique et la faible part que l'amortissement des équipements représente dans les coûts totaux sont les deux facteurs qui nous ont amené à poser cette hypothèse.

Tableau A-2-2 (suite)

4 Les coûts du capital représentent le rendement annuel d'une somme d'argent équivalant à la valeur marchande de l'automobile et de l'équipement (non indexé), cette valeur marchande étant la valeur moyenne ($325) pour les années ($57) de vie de la voiture et de l'équipement.

5 Ce chiffre correspond à la valeur moyenne du salaire des chauffeurs de taxi au Canada estimée lors d'un relevé transcanadien effectué par la Presse Canadienne (dans Information Taxi, avril 1976, vol. 2, n° 4). Par ailleurs, nous avons alloué $1,000 pour les frais généraux de l'entrepreneur, c'est-à-dire pour la rémunération de l'entrepreneur étant donné ses responsabilités car les deux principales sources dont nous disposions estimaient toujours à $8,500 et plus les revenus nets d'un propriétaire artisan.

6 L'absence d'information sur le plus important des coûts, celui de la main-d'oeuvre, après 1974, posait une indétermination qui rendait impossible l'estimation directe du total des coûts réels après 1974. Pour lever cette indétermination, nous avons eu recours aux indices de prix dans les transports; sachant que l'élasticité de la demande de services de taxi par rapport aux prix se situe autour de 1 (donc toute augmentation du prix entraîne une diminution de la quantité consommée dans la même proportion, gardant ainsi le revenu des producteurs constant), nous avons indexé le total des coûts réels par le minimum entre l'indice des tarifs de taxi et l'indice composé à la ligne 9 du tableau 2.3. Ce dernier indice a été composé selon l'importance respective des transports privés (automobile) et des transports en commun dans les villes canadiennes.

7 Une course standard transporte en moyenne 1.37 passager, soit le taux moyen d'occupation des véhicules-taxis par voyage rémunéré, et a une longueur moyenne de 3.6 milles. On a calculé ce prix en considérant que le montant de départ était en 1974 de .55, le tarif par mille était de .45, et que le tarif par minute d'attente (c'est-à-dire, quand la vitesse du véhicule-taxi est inférieure ou égale à 5 milles/heure) était de .10. De plus, on a supposé qu'il y avait en moyenne 2 minutes d'attente par course standard.

8 En calculant ainsi le taux d'occupation on surestime sans doute légèrement le taux réel d'occupation des taxis car les taxis disponibles ne circulent pas toujours, ils s'arrêtent parfois en attendant une nouvelle course. Au maximum, il semble que cela pourrait représenter si les taxis circulaient toujours une augmentation de 10 % du nombre de milles parcourus, n'ayant pu obtenir aucune information sur la valeur minimum de ce pourcentage (relativement faible au maximum), nous n'avons pas jugé bon d'en tenir compte.

Sources Résultats obtenus à partir de Lea, N.D. and Associates Ltd., septembre 1974; Papillon B.-M., 1979; Sorès Inc., avril 1975. Calculs de l'auteur.

Tableau A-2-3

Indices de prix

		1974	1975	1976	1977	1978*
1	Achat d'une automobile	100.00	106.4	112.5	120.1	128.8
2	Utilisation et entretiens d'une automobile	100.00	115.2	130.1	139.8	142.1
3	Essence	100.00	113.2	127.2	138.2	140.2
4	Assurance	100.00	119.0	144.4	153.5	151.5
5	Frais d'immatriculation	100.00	100.0	103.8	108.2	128.1
6	Tarifs de taxi	100.00	114.0	127.1	136.5	140.9
7	Transport en commun	100.00	110.6	132.6	139.4	143.9
8	Transport privé	100.00	111.5	122.8	131.5	136.5
9	(.8) x 8) + (.2) x 7) =	100.00	111.3	124.8	133.1	138.0

*On a pris la valeur médiane pour les trois mois déjà disponibles.

Source Statistique Canada, n° de catalogue 62-010, trimestriel.

Tableau A-2-4

Coûts annuels d'opération d'un véhicule-taxi
suivant différents niveaux d'utilisation (1974)

Coûts	Nombre de milles parcourus au cours de l'année			
	20,000	40,000	60,000	80,000
Coût de propriété				
Amortissement	1,265	1,425	1,750	2,075
Coûts du capital	287	382	428	448
Sous-total	1,552	1,807	2,178	2,517
1 Composante fixe [1]	1,392	1,392	1,392	1,392
2 Composante variable [2]	160	415	786	1,125
Immatriculation et permis	60	60	60	60
Assurance	850	850	850	850
3 Sous-total	910	910	910	910
Coûts de fonctionnement				
Entretien et réparation du véhicule	576	1,152	1,776	2,400
Essence	1,100	2,200	3,300	4,400
Main-d'oeuvre	3,750	7,500	11,250	15,000
4 Sous-total	5,426	10,852	16,326	21,800
5 Coûts de localisation de clientèle	480	480	480	480
6 Frais généraux de l'entrepreneur [3]	500	1,000	1,500	2,000
Total	8,868	15,049	29,394	27,707
Composante fixe totale (1 + 3 + 5)	2,782(.31)[4]	2,782(.18)	2,782(.18)	2,782(.10)
Composante variable totale (2 + 4 + 6)	6,086(.69)	12,267(.82)	18,612(.87)	24,925(.90)
Coût total moyen par véhicule-mille	0.443	0.376	0.357	0.346
Coût total moyen par siège-mille[5]	0.148	0.125	0.119	0.115
Nombre de passagers-milles effectués [6]	15,657	31,313	49,970	62,626
Coût total moyen par passager-mille	0.566	0.480	0.455	0.442
Moyenne de la composante fixe du coût total par passager-mille	0.178	0.088	0.059	0.044
Moyenne de la composante variable du coût total par passager-mille	0.388	0.392	0.396	0.398

1 La composante fixe est la somme d'un amortissement de base pour le véhicule ($1,000), d'un coût de base du capital ($230) et du coût total du capital et de l'amortissement total pour l'équipement (respectivement $57 et $105).

2 La composante variable est obtenue en faisant la différence entre le sous-total pour les coûts de propriété et la composante fixe.

Tableau A-2-4 (suite)

3 Nous avons choisi de faire varier les frais généraux de l'entrepreneur car, en se référant aux modes d'opération possibles d'associer aux niveaux d'utilisation, il n'est pas réaliste de maintenir ces frais constants, les responsabilités de l'entrepreneur n'étant pas les mêmes. Ne disposant pas d'autres critères pour pondérer en termes monétaires cette variabilité dans les frais généraux de l'entrepreneur, nous avons opté pour la règle de proportionnalité entre ces frais et le niveau d'utilisation.

4 Les chiffres entre parenthèses sur ces deux lignes représentent la proportion des composantes respectives dans le total des coûts.

5 Les montants sur cette ligne ont été obtenus en divisant le total des coûts par trois fois le nombre de véhicules-milles où le chiffre "trois" correspond au nombre de sièges par véhicule.

6 Nous avons supposé que le taux d'occupation estimé en 1974 pour un véhicule-taxi parcourant 40,000 milles est représentatif de l'ensemble des véhicules-taxis, indistinctement de leur niveau d'utilisation.

Sources Lea, N.D. and Associates Ltd., septembre 1974; Papillon, B.-M., 1979; Sorès Inc., avril 1975. Calculs de l'auteur.

Tableau A-2-5

Coûts annuels d'opération d'un taxi
pour des véhicules[1] de tailles différentes (1974)

Coûts	Nombre de sièges disponibles outre celui du chauffeur pour chaque type de véhicule	
	3	6
Coûts de propriété [1]		
Amortissement	1,425	2,405
Coûts du capital	328	584
Sous-total	1,807	2,989
Immatriculation et permis	60	60
Assurance	850	925
Sous-total	910	985
Coûts de fonctionnement		
Entretien et réparation du véhicule	1,152	1,152
Essence	2,200	2,600
Main-d'oeuvre	7,500	7,500
Sous-total	10,852	11,252
Coûts de localisation de la clientèle	480	480
Frais généraux de l'entrepreneur	1,000	1,000
Total	15,049	16,706
Coût total moyen par mille-véhicule	0.38	0.42
Nombre de sièges-milles	120,000	240,000
Coût total moyen d'un siège-mille	0.125	0.070
Coût total moyen par passager-mille sous H_1 [2]	0.48	0.53
Coût total moyen par passager-mille sous H_2 [3]	0.48	0.27

1 Nous considérons ici un véhicule valant respectivement $4,500 et $7,000 à l'état neuf en 1974; l'amortissement annuel se chiffre respectivement à $1,320 et $2,300; à cela vient s'ajouter l'amortissement des équipements identiques dans les deux cas et se chiffrant à $105. Le coût du capital associé aux véhicules est respectivement de $325 et $527; auquel coût vient s'ajouter le coût capital pour l'équipement qui est de $57 dans les deux cas.

2 L'hypothèse H_1 suppose un nombre moyen de courses standards identiques pour les deux véhicules, soit 6,349, la course standard étant celle que nous avons déjà définie : 1.37 passager et 3.6 milles.

3 L'hypothèse H_2 suppose un taux d'occupation constant pour les deux véhicules, soit .261, i.e., .261 du total de sièges-milles sont effectivement occupés. Pour le premier véhicule (3 sièges) cela représente 31,313 passagers-milles et pour le deuxième véhicule cela représente 62,624 passagers-milles.

Tableau A-2-6

Taux d'occupation (%) des véhicules-taxis[1] pour différents taux moyens d'occupation des véhicules-taxis par voyage rémunéré (V1) et pour différentes proportions de milles parcourus avec passager(s) à bord (V2)

V1 \ V2	0.30	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00
1.00	10.0	13.3	16.7	18.6	23.3	26.7	30.0	33.3
1.37	13.7	18.3	22.8	25.5	32.0	36.5	41.1	45.7
1.50	15.0	20.0	25.0	27.9	35.0	40.0	45.0	50.0
2.00	20.0	26.7	33.3	37.3	46.7	53.3	60.0	66.7
2.50	25.0	33.3	41.7	46.6	58.3	66.7	75.0	83.3
3.00	30.0	40.0	50.0	55.9	70.0	80.0	90.0	100.0

1 Nous considérons des véhicules-taxis parcourant en moyenne 40,000 milles par année, et disposant de 3 sièges pour des passagers (outre le chauffeur). Le taux d'occupation représente la proportion de passagers-milles effectués par siège-mille disponible.

Tableau A-2-7

Coût total moyen[1] par passager-mille
selon différents taux d'occupation[2] (%) des véhicules-taxis

Taux d'occupation des véhicules-taxis (en pourcentage)	10	15	20	25.5	30	35	40	45	50	55	60	70	80	90	100
Coût total moyen par passager-mille - 1974	1.254	0.836	0.627	0.492	0.418	0.358	0.314	0.279	0.251	0.228	0.209	0.179	0.157	0.139	0.125
Coût total moyen par passager-mille - 1975	1.396	0.931	0.698	0.547	0.465	0.399	0.349	0.310	0.279	0.254	0.233	0.199	0.174	0.155	0.140
Coût total moyen par passager-mille - 1976	1.565	1.043	0.783	0.614	0.522	0.447	0.391	0.348	0.313	0.285	0.261	0.224	0.196	0.174	0.157
Coût total moyen par passager-mille - 1977	1.669	1.113	0.835	0.655	0.556	0.477	0.417	0.371	0.334	0.303	0.278	0.238	0.209	0.185	0.167
Coût total moyen par passager-mille - 1978	1.731	1.154	0.865	0.679	0.577	0.494	0.433	0.385	0.346	0.315	0.288	0.247	0.216	0.192	0.173

1 Les coûts totaux utilisés sont ceux-là estimés au tableau 2.2, soit les coûts de production pour des véhicules-taxis (3 sièges disponibles outre celui du chauffeur) parcourant en moyenne 40,000 milles par année.

2 Le taux d'occupation représente le nombre de passagers-milles effectués sur le nombre de sièges-milles disponibles (120,000).

Annexe 3

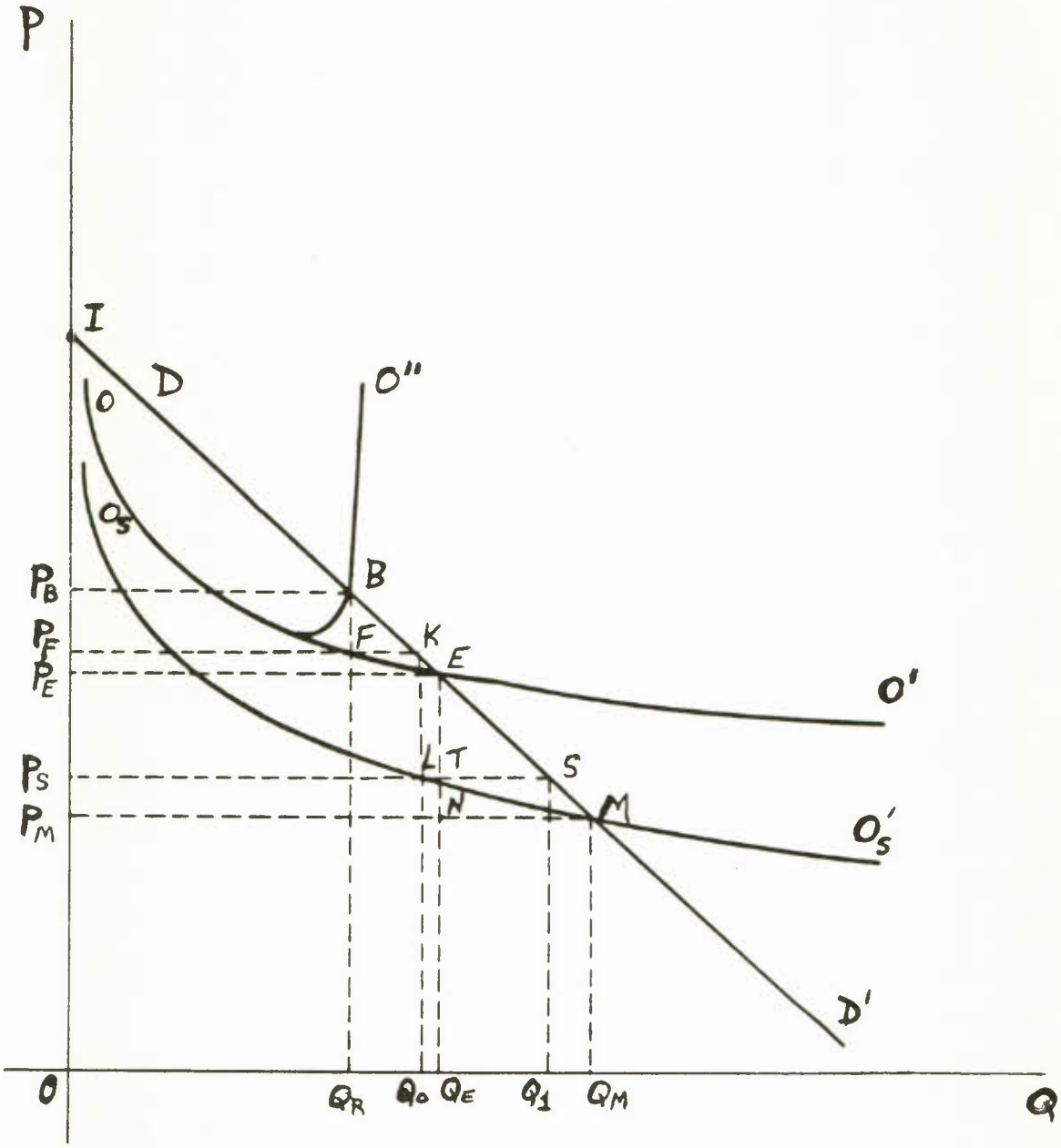
Estimation de la perte sèche de bien-être résultant des formes restrictives de réglementation

Au graphique A-3, nous avons représenté une courbe de demande de services de taxi, c'est-à-dire une courbe de demande de services de transport sans parcours ni horaire établi. Nous y avons aussi représenté trois courbes d'offre OO', OO" et O_SO_S'; la courbe O_SO_S' représente l'offre de services de taxi en l'absence de règlements interdisant l'utilisation collective des taxis ou limitant leur nombre. La OO' représente l'offre de services de taxi en présence de règlements interdisant l'utilisation collective des taxis mais en l'absence de règlements limitant leur nombre. La OO" représente l'offre de services de taxi en présence de règlements interdisant l'utilisation collective des taxis et limitant leur nombre.

Le prix P_E représente le prix des services de taxi, pour un niveau de qualité donné, sur un marché sans limite effective du nombre de taxis. Normalement nous devrions nous référer à ce prix P_E dans notre estimation de la perte sèche de bien-être résultant d'une limitation du nombre de taxis; mais puisque nous n'avons aucun moyen de mesurer les économies de densité associées à une plus grande consommation de services de taxi, nous allons nous référer au prix P_F. Cela nous fera sous-estimer le gaspillage de ressources ou perte de bien-être, mais puisqu'il est préférable de rechercher avant tout une estimation conservatrice rien ne s'oppose à une telle procédure.

La théorie économique nous dit que la satisfaction totale des consommateurs sera donnée par la surface OQ_OKI. Le rectangle OQ_OKP_F représente le montant que devront payer les consommateurs pour obtenir cette satisfaction et la surface KP_FI représente le surplus aux consommateurs. Avec une limitation du nombre de taxis, la quantité consommée de services de taxi n'est plus que de OQ_R et la satisfaction que les utilisateurs du taxi obtiennent de la consommation de services de taxi est représentée par la surface OQ_RBI. En comparant

Graphique A-3



avec la situation antérieure alors qu'il n'y avait pas de limitations du nombre de taxis nous remarquons une diminution de la satisfaction égale à la surface Q_RQ_oKB; la partie Q_RQ_oKF de cette surface représente l'argent non dépensé par le consommateur pour l'achat de services de taxi suite aux restrictions sur l'offre. Cet argent peut être utilisé pour l'achat de biens et/ou services procurant une satisfaction équivalente à Q_RQ_oKF; par contre la partie KFB de la surface Q_RQ_oKB représente une perte irrécupérable de satisfaction ou de bien-être et par le fait même un gaspillage de ressources.

La surface P_FKBP_B représente la perte de surplus au consommateur suite au transfert de revenus des consommateurs aux producteurs constitués en cartel grâce à la réglementation limitant le nombre de taxis (les montants dans la colonne "D" du tableau 6 correspondent à cette surface). Cela explique pourquoi il n'y a que la partie KFB du surplus P_FKBP_B perdu par le consommateur qui constitue une perte de bien-être pour la collectivité.

L'estimation de la perte de bien-être ou du gaspillage de ressources résultant de la réglementation limitant le nombre de taxis se ramène donc à l'estimation de la surface du triangle KFB :

$$KFB = \frac{(BF \times FK)}{2}$$

Nous avons vu au chapitre II (partie A) que l'élasticité de la demande de services se situait autour de 1; nous allons donc supposer que l'élasticité égale 1 (pour simplifier le graphique nous avons représenté la courbe de demande par une droite). Au tableau 6 (colonne E), nous avons déjà estimé BF en pourcentage et à la note 4 de ce même tableau nous avons donné le montant que ce pourcentage représente. L'élasticité de la demande étant égale à 1, la diminution en pourcentage du prix de P_B à P_F engendrera une augmentation égale en pourcentage des quantités demandées; il est donc très facile d'estimer Q_RQ_o (égale à FK) à partir de OQ_R, et OQ_R, il est très facile de l'estimer en nombre

de courses standards. A la note 4 du tableau 6 nous avons estimé le nombre moyen de courses standards par taxi dans différentes villes à partir du prix d'une telle course et du coût total moyen d'opération d'un taxi; en multipliant ce nombre par le nombre de taxis dans chaque ville (voir tableau 2 au chapitre II), nous pouvons en déduire OQ_R, par la suite Q_RQ_O et de là la surface du triangle KFB, c'est-à-dire la perte de bien-être. C'est ainsi que nous avons estimé les valeurs inscrites à la colonne A du tableau 7. Aucun montant n'a été inscrit pour les villes d'Halifax, de Calgary et d'Edmonton puisque les taxis n'y sont pas limités en nombre.

Les chiffres obtenus à la colonne B ont été obtenus en divisant Q_RQ_O par le nombre moyen de courses standards par taxi estimé à la note 4 du tableau 6. Ce supplément de taxis ne réduit pas le revenu moyen par taxi qui demeure toujours égal à $20,767; une telle chose est possible car, d'une part, le transfert de revenus des consommateurs aux producteurs qu'entraîne la limitation du nombre de taxis n'ajoute rien à long terme au revenu net moyen par taxi puisque ce transfert est utilisé pour couvrir le coût du capital immobilisé dans l'achat du permis, d'autre part, en réduisant d'autant le prix des services de taxi la consommation de services de taxi augmentera permettant la venue de nouveaux taxis sans réduire le revenu moyen net par taxi puisque le permis n'immobilisera plus aucun capital.

Les valeurs obtenues de Q_OQ_R (obtenues dans les estimations ci-haut) pour les différentes villes étaient : Québec - 271,728, Montréal - 1,840,629, Ottawa - 266,021, Toronto - 2,572,570, Winnipeg - 209,664, Vancouver - 490,195.

La perte sèche de bien-être résultant des règlements défendant le taxi collectif est représentée par le triangle MNE sur le graphique A-3, où la différence de prix P_EP_M est la baisse de prix que permettrait une utilisation collective des taxis via une tarification per capita et/ou une tarification par zones des services de taxi. Etant donné qu'on ne dispose d'aucune mesure des économies de densité, nous

avons dû estimé la surface du triangle SLK au lieu de celle du triangle MNE. Une telle procédure nous fera vraisemblablement sous-estimer la perte réelle de bien-être car on ne tient pas compte des économies de densité sur l'augmentation de quantité consommées Q_EQ_M et que d'autre part le quadrilatère TLKE que nous sommes forcés d'inclure dans notre estimation de la perte de bien-être (car on connaît le point K mais on ne connaît pas le point E) est beaucoup moins grand que le quadrilatère MNTS que nous négligeons. En effet, d'une part nous continuons de supposer que l'élasticité de la demande est égale à 1 et d'autre part les réductions de prix P_BP_F que nous avons considérées étaient au maximum de 21.1 % (Vancouver) alors que la variation de prix P_FP_S que nous allons considérer pour mesurer l'effet des règlements défendant le taxi collectif est de 35 %, il s'en suit que l'augmentation de quantités consommées Q_EQ_M est beaucoup plus importante que la première augmentation Q_RQ_E et donc TN est plus long que TL et donc MNTS est plus grand que TLKE.

Nous avons supposé que le taxi collectif entraînerait une diminution de 35 % du prix par rapport à P_F car c'est à peu près la différence entre le prix d'une course standard en taxi individuel et le prix d'une course standard en taxi collectif à Fredericton ($3.12 et $2.50, tableau 5 au chapitre II).

La surface du triangle SLK représentant notre estimation de la perte de bien-être résultant des règlements défendant le taxi collectif nous est donnée par :

$$SLK = \frac{(KL \times LS)}{2}$$

Il nous est très facile de calculer KL et LS (ou Q_oQ_1) à partir de ce que nous disposons déjà.

$KL = P_FP_S = (.35)\ OP_F$

$LS = Q_oQ_1 = (.35)\ OQ_o = (.35) \times (OQ_R + Q_RQ_o)$.

Le tableau A-3 nous donne pour différentes villes les valeurs des différentes variables nous ayant permis d'estimer la surface de SLK donnée à la colonne C du tableau 7.

Pour obtenir les nombres de la colonne "D" (tableau 7) nous avons divisé les nouveaux revenus de l'industrie du taxi (Q_oQ_1 x OP_s) par $20,767 (le revenu annuel brut moyen d'un taxi au Canada en 1978, voir tableau 2.2 de l'annexe 2).[1] C'est donc dire que ces augmentations du nombre de taxis tout comme les augmentations précédentes inscrites à la colonne "B" ne supposent aucune réduction du revenu moyen par taxi. Par ailleurs cela présuppose que les nouveaux taxis seront tous opérés plus ou moins à temps plein (le montant de $20,767 correspond à cette situation); si les nouveaux taxis sont en partie opérés à temps partiel, l'augmentation réelle de taxis pourra être plus importante que celle inscrite aux colonnes "B", "D" ou "E".

Avant de présenter les calculs sous-jacents au tableau 8, quelques considérations s'imposent sur la méthode que nous avons utilisée pour estimer la perte de bien-être résultant des règlements interdisant le taxi collectif. Nous avons simplement considéré une baisse de prix de 35 % en conservant notre hypothèse d'une demande d'élasticité égale à 1. Or une objection majeure qu'on peut opposer à une telle procédure est qu'il ne s'agit plus du même type de transport, on passe d'un service de taxi individuel à un service de taxi collectif. Mais c'est une objection qui perd énormément de son poids quand on se réfère à un cas pratique, par exemple le marché des services de taxi à Fredericton; pour une majorité des services de taxi consommés, il n'y a qu'un prix indistinctement du service individuel ou collectif que le client réclame. Compte tenu du faible taux d'occupation actuel des taxis[2] et des économies de densité réalisables, la baisse de prix de 35 % qu'on suppose n'implique d'ailleurs pas une baisse excessive de la qualité de service en termes de partage ou non partage des taxis; et d'autre part cela produit vraisemblablement une borne inférieure[3] pour la taille de la perte de bien-être résultant des règlements interdisant l'utilisation collective des taxis et limitant leur nombre.

Au tableau 8, nous avons fait une projection du nombre optimal de taxis qui tient compte à la fois des effets restrictifs de la réglementation et des effets restrictifs des politiques d'aide au transport en commun - politiques qui permettent à ce dernier d'envahir des marchés et d'y chasser le taxi qui y serait un moyen de transport collectif plus efficace. Pour ce faire nous avons ajouté au nombre actuel de taxis N, le nombre de taxis N_E présenté à la colonne "E" du tableau 7. A partir de $N + N_E$, nous avons obtenu les chiffres de la colonne A du tableau 8 comme suit :

$$N + N_E = X - cX \qquad \text{(I)}$$

où c représente la moitié du pourcentage de subventions reçues par les transports en commun par rapport à leurs coûts totaux. Par exemple à Vancouver le nombre actuel de taxis est de 363, l'augmentation estimée au tableau 7 est de 177, ce qui fait un total de 540 taxis. D'autre part les transports en commun sont subventionnés à 56 % à Vancouver (la colonne "G" du tableau 1 au chapitre II donne la proportion de revenus autonomes dans le coût total du transport en commun, .56 est obtenu en faisant 1 moins cette proportion), on obtient donc X comme suit :

$$540 = X - (.28)X$$
$$540 = (.72)X$$
$$X = 750 \text{ taxis.}$$

La population de Vancouver étant de 410,000 habitants, le nombre optimal de taxis par 1,000 habitants sera de

750/410 = 1.83, ce qui représente une augmentation totale de 107 % ((750 - 363)/363)

Nous avons utiliser la formule (I) pour faire les projections du tableau 8, suite à l'effet des subventions au transport en commun sur le nombre de taxis que nous avons observé à Frédéricton (voir note 45, chapitre III).

Tableau A-3-1

	OP	OP	OQ	Q Q
Halifax	$3.18	$2.07	5,414,199	1,894,970
Montréal	3.70	2.40	37,931,401	13,275,990
Québec	3.70	2.40	3,902,530	1,365,885
Toronto	2.88	1.87	20,562,572	7,196,900
Ottawa	3.82	2.48	4,178,100	1,462,335
Winnipeg	3.61	2.35	2,513,664	879,782
Calgary	4.13	2.68	3,997,260	1,399,041
Edmonton	4.34	2.82	4,354,350	1,524,022
Vancouver	3.25	2.11	2,813,395	984,688

RENVOIS

1 Une telle méthode suppose au départ qu'avec la nouvelle possibilité offerte au consommateur de services de taxi d'opter pour un service collectif à moindre coût, les revenus pour l'industrie générés par l'ancienne clientèle (ces revenus sont donnés par la surface du rectangle OQ_oKP_F) ne diminueront pas, et que par conséquent les nouveaux revenus donnés par le rectangle Q_oQ_1SL au graphique A-3 s'ajoutent de façon nette aux anciens revenus. Nous avons posé une telle hypothèse car avec le taux actuel d'occupation des taxis par voyage rémunéré, qui est de 1.37, la possibilité d'une diminution des revenus générés par l'ancienne clientèle est faible.

2 En effet au chapitre II, partie D, nous avons vu que la proportion moyenne de milles parcourus par un taxi avec passager(s) à bord est de .559, ceci combiné au fait que le taux actuel d'occupation des taxis par voyage rémunéré est de 1.37, il s'ensuit que le "taux moyen d'occupation" d'un taxi est de .255.

3 Pour obtenir une estimation plus précise de cette perte de bien-être, au lieu d'une simple borne inférieure, une méthode plus élaborée d'estimation sera nécessaire. De telles méthodes ont été utilisées pour estimer la perte de bien-être associée à l'allocation inefficace entre le train et le camion résultant de l'imposition de tarifs minimum, mais les auteurs s'étant penchés sur la question en sont arrivés à des résultats sensiblement différents (R.C. Levin, 1978 et K.D. Boyer, 1977); compte tenu de l'état des données sur le transport urbain, on peut donc être sceptique quant à l'utilisation d'une méthode tentant d'estimer directement l'inefficacité de l'allocation des ressources entre l'autobus et le métro, le taxi individuel et collectif et l'automobile privée, résultant de la réglementation du taxi.

BIBLIOGRAPHIE

Aex, Robert P., "Demand Responsive Transit and the Integration of D/R Systems with Traditional Transit," Transportation, 4 (1975) 419-428, Amsterdam.

Alchian, A. et Allen, W.R., Exchange and Production : Competition, Coordination and Control, Wadsworth Publishing Company Inc., 1977, Belmont, California.

Altshuler, A. avec Womack, J.P. et Pucher, J.R., The Urban Transportation System. Politics and Policy Innovation, The MIT Press, Cambridge (Mass.) et Londres, 1979.

Arango, J., The Urbanization of the Earth, Beacon Press, Boston, 1970.

Asselin, J.-O., Rapport du Président du comité exécutif sur l'industrie du taxi, Montréal, le 25 mars 1946.

Baldwin, J.R., "The Evolution of Transportation Policy in Canada," Administration publique du Canada, hiver 1977, vol. 20, nº 4.

Becker, G.S., Economic Theory, Alfred A. Knopf, Inc., New York, 1971.

Beesley, M.E., "Regulation of Taxis," The Economic Journal, mars 1973, pp. 150-172.

Bélanger, G., "La syndicalisation des professeurs d'université", Industrial Relations Industrielles, vol. 29, nº 4, 1974.

Bhatt, Kiran, A Comparative Analysis of Urban Transportation Costs, Working Paper: 5002-5, The Urban Institute, Washington (D.C.), 1975.

Bisch, R.L. et Kirk, R.J., Economic Principles and Urban Problems, Prentice-Hall, Inc., New Jersey, 1974.

Black, W.R., "The Impact of Transit Subsidy on the Taxi Industry," Traffic Quarterly, octobre 1974.

Bond, D.E., "Consumerism and Consumer Protection," Issues in Canadian Economics, sous la direction de Officer, L.H. et Smith, L.B., pp. 96-106, Toronto, McGraw-Hill, 1970.

Bonsor, N.C., Boucher, M., McRae, J.J., Prescott, D.M., Lord, R.J. et Shaw J., Studies of Trucking Regulation : Vol. II, Mandat sur la réglementation, Working Paper No. 3, Conseil économique du Canada, août 1980.

Bossé, Alfred, Rapport sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal, septembre 1970.

Boyer, K.D., "Minimum Rate Regulation Model Split Sensitivity and the Railroad Problem," Journal of Political Economy, vol. 85, no 3, juin 1977, pp. 493-512.

Breton, A., The Economic Theory of Representative Government, Aldine, Chicago, 1974, ch. 5, pp. 74-98 et ch. 8, pp. 140-160.

Breton, A., The Regulation of Private Economic Activity, Commentary Series of the C.D. Howe Research Institute, 1976.

Brown, T.A., Economic Analysis of the Taxicab Industry in Pennsylvania : Demand and Cost, U.S. Department of Transportation, Washington (D.C.), DOT-OS-30105, août 1973.

Cayne, D.R., Représentation des consommateurs auprès des organismes du Québec investis d'un pouvoir de réglementation, Conseil Canadien de la consommation, octobre 1972.

Coase, R.H., "The Theory of Public Utility Pricing and its Applications," Bell Journal of Economics and Management Science, printemps 1970, pp. 113-128.

Collins, Robert, "Rival disparu du tramway. Il y a 50 ans, pour cinq sous, le jitney vous menait prestement à destination", La Revue, Compagnie pétrolière Impériale Ltée, vol. 57, nº 2, 1973.

Comité des transports de la région de Montréal, Le transport des personnes, Service de planification de la communauté urbaine de Montréal, septembre 1977.

Commission canadienne des transports, Les transports. Tendances et questions particulières, Ottawa, février 1977, mars 1979.

Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, Rapport annuel 1974, 1975.

Commission des transports du Québec, Rapport des activités de la commission des transports du Québec, pour l'année financière terminée le 31 mars 1975, juin 1975.

Conférence du taxi de la communauté urbaine de Montréal Inc., Texte intégral du mémoire présenté à l'Honorable Ministre des transports, 1974-1975.

Conseil économique du Canada, Bulletin, vol. 2, nº 2, mars 1978.

Conseil économique du Canada, Rationalisation de la réglementation publique, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1979.

Couture, Denis, Alternative Roles for the Taxi in Urban Transport, Transportation Development Agency, juin 1976.

Dales, J.H., "Presidential Address: Beyond the Marketplace," Revue canadienne d'Économie, vol. VIII, nº 4, novembre 75, pp. 483-503.

De Jougères, Luc, Les doléances d'un chauffeur de taxi, Les éditions du jour, Montréal, 1962.

De Vany, Arthur S., "Capacity Utilization under Alternative Regulatory Restraints: An Analysis of Taxi Markets," Journal of Political Economy, vol. 83, nº 9, février 1975, pp. 83-94.

Dehem, R., Précis d'histoire de la théorie économique, Les Presses de l'Université Laval, Québec, 1973.

Douglas, George W., "Price Regulation and Optimal Service Standards, The Taxicab Industry," Journal of Transport Economics and Policy, vol. 6, nº 2, mai 1972, pp. 116-127.

Eckert, R.D., "On the Incentives of Regulators: The Case of Taxicabs," Public Choice, vol. XIV, printemps 1973, pp. 83-99.

Eckert, Ross D. (1970), "The Los Angeles Taxi Monopoly: An Economic Inquiry," Southern California Law Review, vol. 43, 1970, pp. 407-453.

Eckert, Ross D. et Hilton, George V., "The Jitneys," The Journal of Law and Economics, 15, 1972, pp. 293-325.

Frayne, A., Kagan, F., Les coûts des déplacements urbains au Canada, Transports Canada, Surface, TP1594, août 1978.

Friedman, Milton, Price Theory, Aldine Publishing Company, Chicago, 1976.

Glasbeek, Sandra, Legal and Institutional Issues in Implementing Public or Privately Sponsored Carpooling Programs in Canada, préparé pour Transportation Development Agency, octobre 1975.

Glube, C.R., Staff Comments - Taxi Committee Report (including Taxi Limitation Report), Halifax, City Council, septembre 21, 1977.

Grubel, Herbert et Schwindt, Richard, The Real Cost of the B.C. Milk Board. A Case Study in Canadian Agricultural Policy, The Fraser Institute, Colombie-Britannique, 1977.

Gilbert, G. et al., Taxicab User Characteristics in Small and Medium-Size Cities, U.S., Department of Transportation, PB251984, janvier 1976.

Hamelin, Raymond et Gagné, Mario, Financial Assistance to Municipalities provided by the Quebec Ministry of Transport, Ministère des transports, Québec, mars 1977.

Harold, J.J., Dallaire, Guy et Bureau, Léo, Rapport des régisseurs enquêteurs de la régie provinciale des transports. Enquête sur le service du taxi de la cité de Montréal et territoire suburbain, Montréal, janvier 1963, document 142, session 1964.

Higgins, Tom, "Demand Responsive Transportation: an Interpretive Review," Transportation, 5 (1976) 243-256, Amsterdam.

Hughes, J.R.T., The Governmental Habit. Economic Controls from Colonial Times to the Present, Basic Books, Inc., Publishers, New York, 1977.

I.B.I. Group, Winnipeg Study of Transportation for the Handicapped, Toronto, Final Report, 1975.

International Aeradio Limited, A Study of the Effect of Computer Aided Dispatching on the Inter-Cab Dispatch System, juin 1978, Transports Canada, TP 1523.

J.K. Associates Inc., Para-Transit Dispatch Systems, Transportation Development Agency, février 1976.

Johnson, Harry G., The Theory of Income Distribution, Lectures in Economics, 3, Gray-Mills Publishing Ltd, Londres, 1973.

Kahn, Alfred E., The Economics of Regulation: Principles and Institutions, vol. I, John Wiley and Sons, Inc., 1970.

Kane, G., "La protection du consommateur face aux Commmissions de Réglementation", Série de séminaires de recherche, Commission canadienne des transports, automne 1978/printemps 1979, tome 3.

Kitch, E.W., Isaacson, M. et Kasper, D., "The Regulation of Taxicabs in Chicago," The Journal of Law and Economics, vol. 14, 1971, pp. 285-350.

Kirby, R.F. et autres, Para-Transit Neglected Options for Urban Mobility, The Urban Institute, Washington (D.C.), 1974.

Kirby, R.F., Para-Transit. A Summary Assessment of Experience and Potential, The Urban Institute, Washington (D.C.), 1975.

Kirby, R.F. et Miller, G.K., "Some Promising Innovations in Taxicab Operations," Transportation, 4 (1975) pp. 369-386, Amsterdam.

Kneafsey, James T., Transportation Economic Analysis, Lexington Books, 1975.

Lamon, G., "Le taxi va toujours aussi mal", La Presse, Montréal, les 13, 15, 16 et 17 janvier 1979.

Lapointe et David, avocats, Représentations de Diamond Taxicab Association Ltd. et Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. à la Commission parlementaire de l'assemblée nationale du Québec relativement à l'avant-projet du règlement numéro 6 sur le transport par véhicule-taxi, Montréal, janvier 1973.

Lea, N.D. and Associates Ltd., Canadian Taxi Survey, Environment Canada, septembre 1974.

Lea, N.D. and Associates Ltd., Transit Service Options for Small Cities, Transports Canada, TP1608, 1978.

Lebel, A., "Le taxi à Montréal", La Presse, Montréal, les 1, 2, 3 et 4 décembre 1976.

Lee, B. et al., "Taxi Usage in New York City Poverty Areas," Highway Research Record 403, (Washington (D.C.): Highway Research Board, 1972).

Levin, R.C., "Allocation in Surface Freight Transportation," The Bell Journal of Economics, vol. 9, nº 1, printemps 1978, pp. 18-45.

Lévy-Lambert, H., La vérité des prix, Editions du Seuil, 1975.

Migué, J.L., Bélanger, G., Boucher, M., Le prix du transport au Québec, Editeur officiel du Québec, 1978.

Migué, J.L., "Le marché politique au Canada", Analyse de politiques, vol. II, nº 1, hiver 1976, pp. 78-90.

Ministère des transports, gouvernement du Québec, Information Taxi, vol. 2, nº 4, avril 1976, vol. 2, nº 6, janvier 1977, vol. 3, nº 1, juillet 1977.

Mohring, H., Transportation Economics, Ballenger Publishing Company, Cambridge (Mass.), 1976.

Moses, L.N., Williamson, H.F., "Value of Time, Choice of Mode, and the Subsidy Issue in Urban Transportation," Journal of Political Economy, juin 1963.

Morissette, M., "Taxi Charge Doubled since '71," Ottawa Journal, novembre 13, 1978.

Morrall, J., Shaw, F., The Role of Taxicabs in Calgary. An Interim Report on Issues and Opportunities, mai 1976.

Netzer, D., Economics and Urban Problems Diagnoses and Prescriptions, Basic Books, New York, 1974.

Orr, Daniel, "The "Taxicab Problem": A Proposed Solution," Journal of Political Economy, vol. 77, nº 1, janvier/février 1969, pp. 141-147.

Orski, C. Kenneth, "Paratransit: The Coming of Age of a Transportation Concept," Transportation, 4 (1975) 329-334, Amsterdam.

Palmer, J. et al., The Taxicab Industries of London, Ontario, Toronto, Ontario, and Washington, D.C., Consommation et corporations, 1978.

Papillon, B.-M., Analyse de la réglementation du taxi au Québec, Thèse de maîtrise, Université Laval, 1979.

Paquette, R. Henri, Mémoire présenté à Monsieur Alfred Bossé à l'enquête sur le taxi, Montréal, septembre 1970.

Parkinson, Tom E., Passenger Transport in Canadian Urban Areas, Commission canadienne des transports, 3e édition, Ottawa, décembre 1971.

Piettre, André, Les trois âges de l'économie, Fayard, 1964.

Pill, J., ed., Strengths and Weaknesses of the Current Metropolitan Toronto Transportation System, Part 6: The Taxicabs, Toronto, 1974-75.

Posner, R.A., "Taxation by Regulation," Bell Journal of Economics and Management Science, vol. 2, nº 1, printemps 1971, pp. 22-50.

Posner, R.A., "Theories of Economic Regulation," The Bell Journal of Economics and Management Science, automne 1974, pp. 335-359.

Proceedings at a Public Meeting Held to Inquire into the Taxi Industry and its Problems, Ottawa, le 26 mars 1973.

Remak, R., Potential for Flexicab Services: Innovative Uses of Taxis and Jitneys for Public Transportation, U.S., Department of Transportation, PB 248 783, décembre 1975.

Reschenthaler, G.B., "Regulatory Failure and Competition," Administration publique du Canada, 1976, pp. 466-486.

Reschenthaler, G.B., The Performance of Selected Independent Regulatory Commissions in Alberta, Saskatchewan and Manitoba, Conseil canadien de la consommation, octobre 1972.

Ross, Daniel et Alschuler, David, "Paratransit - Existing Issues and Future Directions," Transportation, 4 (1975) 335-350, Amsterdam.

Rosenbloom, Sandi, "Taxis, Jitneys and Poverty," Trans-Action, février 1970, pp. 47-54.

Routhier, Benoît, "Le règlement 6 sur le taxi : un coup raté dû au "lobbying" des associations de services," Le Soleil, le 4 octobre 1973.

Rowat, D.C., Your Local Government, Toronto, The MacMillan Company of Canada Limited, 1965.

Scherer, F.M., Industrial Market Structure and Economic Performance, Rand McNally College Publishing Company, Chicago, 1970.

Schreiner, John, Transportation. The Evolution of Canada's Networks, Shaping Canada's Environment, McGraw-Hill Ryerson Ltd and Maclean Hunter Ltd, Toronto, 1972.

Schubert, J. et autres, Rapport de la commission chargée d'étudier la question du transport par taxi, Montréal, 16 avril 1940.

Seneca, Rosalind S., "Inherent Advantage, Costs, and Resource Allocation in the Transportation Industry," The American Economic Review, vol. 63, nº 5, décembre 1973, pp. 945-956.

Service de la circulation - Ville de Montréal, Tableau numéro TH-1 montrant la liste des postes d'auto-taxi sur le terrain privé dans la ville de Montréal en date du mois de mars 1976.

Shreiber, Chanoch, The Effect of Regulations on the Taxicab Industry, Columbia University, Ph.D., 1973, University Microfilms, A Xerox Company, Michigan.

Shreiber, Chanoch, "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs," Journal of Transport Economics and Policy, vol. IX, nº 3, septembre 1975, pp. 268-279.

Smerk, George M. (sous la direction de), Readings in Urban Transportation, Indiana University Press, 1968.

Smith, Adam, The Wealth of Nations, Books I-III, Penguin Books, 1974.

Sorès Inc., Mirabel. Les services de taxis et de limousines. Rapport préliminaire no 1, les taxis. Préparé pour le Ministère des transports, gouvernement du Québec, Montréal, avril 1975.

Sowel, Thomas, Knowledge and Decisions, Basic Books Inc., New York, 1980.

Stevens, H.L. et autres, Taxicab Inquiry Commission. Report. Winnipeg, le 13 décembre 1972.

Studnicki-Gizbert, K.W., "The Administration of Transport Policy: the Regulatory Problems," Administration publique du Canada, hiver 1975, vol. 18, nº 4.

Studnicki-Gizbert, K.W., Transport Policy-Theory and Practice, Commission canadienne des transports, rapport nº 00-75-10, juillet 1975.

Surette, R., "The Taxi Trade: An Uphill Struggle for Survival," The Montreal Star, Montréal, le 12 janvier 1971.

Transports Canada, Développement, Dial-A-Bus Dossier. Volume I, janvier 1974.

Transports Canada, Développement, Dial-A-Bus Dossier. Volume II, mars 1974.

Transports Canada, Développement, Para-Transit Dispatch Systems, février 1976.

Transports Canada, Développement, Transports Development News, Les quatre numéros suivants : nov./déc. 1976, mars/avril 1977, sept./oct. 1977

nov./déc. 1977, Centre de recherche et de développement- transports Canada, Montréal.

Transportation Development Agency, Para-Transit Development Strategy, Urban Transportation Systems Branch, T.D.A., juillet 1975.

Transportation Development Agency, The Usefulness of a Reverse Telephone Directory, Computer-Graphic Aided Para-Transit Dispatch Project, Report #4, T.D.A., avril 1976.

Transportation Research Board, Paratransit, Proceedings of a conference held November 9-12, 1975, conducted by the Transportation Research Board, and sponsored by the Urban Mass Transportation Administration. National Research Council, National Academy of Sciences, Special Report 164, Washington (D.C.), 1976.

Verkuil, P.R., "The Economic Regulation of Taxicabs," Rutgers Law Review, vol. 24, 1970, pp. 672-711.

Webster, Arthur L., Weiner, Edward et Wells, John D., The Role of Taxicabs in Urban Transportation, U.S. Department of Transportation, Office of Transportation Planning Analysis, décembre 1974.

Weiner, Edward, "The Characteristics, Uses and Potentials of Taxicab Transportation," Transportation, 4 (1975) 351-367, Amsterdam.

Weiner, Edward, "Mass Transportation Needs and Financing in the United States," Transportation, 5 (1976) 93-110, Amsterdam.

Wells, John D. et autres, Economic Characteristics of the Urban Public Transportation Industry, Institute for Defence Analyses, pour le U.S. Department of Transportation, Washington (D.C.), février 1972.

West, E.G., "The Burdens of Monopoly: Classical Versus Neoclassical," Southern Economic Journal, avril 1978, pp. 829-845.

Wilson, F., "Taxi Fares Going Up by a Whopping 18 %," The Gazette, Montréal, le 25 juillet 1979.

Wohl, Martin, "The Taxi's Role in Urban America: Today and Tomorrow," Transportation, 4 (1975) 143-158, Amsterdam.

Wong, Ho-Kwan, Some Demand Models for the Taxicab System in the Washington, D.C. Area, Working Paper 708-39, The Urban Institute, Washington (D.C.), février 1971.

HC/111/.E32/n.9
Papillon, Benoît-Mario
Analyse du transport
par taxi et de ses dijv
c.1 tor mai