

**MARS 2019****COMMENT MODERNISER L'INDUSTRIE DU TAXI**

Par Germain Belzile

Le gouvernement du Québec doit bientôt déposer un projet de loi afin de moderniser l'industrie du taxi¹. Sur quels principes devrait se baser une nouvelle réglementation qui servira aussi de cadre pour les innovations futures dans le secteur?

Au Québec, comme dans bien d'autres endroits dans le monde, il est obligatoire de posséder un permis pour faire du taxi². Pendant longtemps, cela a entraîné un manque de concurrence et ses effets : mauvais service, voitures malpropres, absence d'innovations, suivi insatisfaisant des plaintes et même discrimination³.

Parce que le nombre de permis n'a pas suivi l'augmentation de la population et des revenus, leur valeur a fortement augmenté avec les années, jusqu'à dépasser les 200 000 \$ par permis à Montréal⁴. Même si cette valeur a baissé depuis, elle représente encore une barrière considérable à l'entrée dans cette industrie. La majorité des chauffeurs sont ainsi contraints de louer un permis, ce qui affecte négativement leurs revenus nets, mais représente une source majeure de revenus pour leurs propriétaires⁵.

C'est dans ce contexte que l'entreprise Uber est entrée sur le marché québécois. Après bien des délais, le gouvernement a démarré un projet-pilote avec Uber. Aujourd'hui, alors que la valeur des permis de taxis a chuté dans certaines régions et que le public semble satisfait de l'offre accrue dont il bénéficie⁶, l'industrie est à la croisée des chemins : le projet-pilote sera bientôt remplacé par une loi qui encadrera non seulement Uber mais toutes les entreprises fournissant des services semblables, ce qui inclut le taxi.

LE TOURNANT DE LA LIBÉRALISATION

Le gouvernement doit profiter de cette occasion pour assouplir la réglementation et prendre le tournant de

Tableau 1

Ventes taxables dans le secteur du taxi, millions			
	2013	2016	Croissance
Grand Montréal	270	334	23,7 %
Capitale nationale et Outaouais	57	59	3,5 %
Autres régions	49	55	12,2 %
Total	376	448	19,1 %

Source : Revenu Québec, cité aussi dans Nicolas Vigneault, « Valeur des permis de taxi : guerre de chiffres en vue », Radio-Canada, 14 mars 2018.

la libéralisation. Les raisons plaidant en faveur d'une réforme en ce sens de l'industrie du taxi sont nombreuses.

D'abord, il ne fait aucun sens d'un point de vue économique d'avoir à acheter le droit de produire ou de travailler dans un domaine, pas plus qu'il y en a à limiter le nombre de personnes qui ont ce droit; ce qui ne serait pas acceptable pour les comptables ou les mécaniciens ne l'est pas davantage pour les personnes qui désirent en transporter d'autres. Ensuite, les technologies qui ont permis la création d'Uber sont là pour rester, et les innovations vont continuer à arriver sur le marché. Celles-ci ont permis une réduction importante des coûts pour les consommateurs⁷ et devraient être encouragées, de même que la concurrence accrue, qui a mené à une amélioration de l'expérience client⁸.

Selon une étude américaine récente⁹, l'arrivée de services comme Uber et Lyft dans une ville donnée promet même le transport en commun, qui augmente en moyenne de 5 % après deux ans aux États-Unis. La multiplication des options de transport permet ainsi à de plus en plus de citoyens de faire le choix de ne pas acheter de voiture, diminuant un important poste budgétaire¹⁰. En somme, aucun modèle d'affaires n'est éternel¹¹ et les avantages d'une réforme majeure sont impossibles à ignorer.

On doit également noter que les ventes dans l'industrie du taxi ont augmenté ces dernières années (voir le Tableau 1). Bien que les raisons derrière cette hausse alors que la concurrence s'intensifie soulèvent plusieurs questions, elle montre à tout le moins que l'industrie du taxi n'est pas en train de s'effondrer, contrairement à ce que certains voudraient laisser croire¹².

Deux grands principes devraient guider la réforme annoncée. Le premier est l'abolition de toute forme de permis liés à des quotas, dont l'effet principal a été de créer toutes sortes de distorsions coûteuses pour le consommateur, tout en empêchant l'industrie d'évoluer.

Le second est celui de la simplicité et de la souplesse, afin d'accommoder toutes les innovations récentes, mais aussi celles à venir, qu'elles soient prévues aujourd'hui ou non. On peut penser à la voiture autonome, qui fera tôt ou tard partie de l'équation. Cette souplesse de la réglementation devrait inclure la tarification, qui serait laissée au marché, ainsi que le choix du modèle d'affaires : le gouvernement ne devrait pas légiférer sur les organisations contractuelles entre les différents acteurs du secteur, comme il le fait présentement pour les entreprises de taxi et les chauffeurs. On devrait aussi laisser la plus grande latitude dans la façon de livrer les services. Par exemple, il est présentement interdit de prendre des passagers à des endroits différents sur un même trajet¹³.

Évidemment, un nouveau cadre réglementaire ne devra pas créer de nouvelles barrières à l'entrée; ce serait contraire à son objectif premier. La mise en application d'un nouvel environnement pour l'industrie, où les permis ne seraient plus requis, devra aussi tenir compte du fait que bien des chauffeurs ont acheté ces permis en toute bonne foi, avec l'assurance de pouvoir les revendre, par exemple à leur retraite. Les permis ont déjà été abolis ailleurs¹⁴ et des mécanismes intelligents de compensation ont été mis sur pied¹⁵.

CONCLUSION

«[O]n ne devrait jamais s'occuper de l'intérêt du producteur, qu'autant qu'il le faille seulement pour favoriser l'intérêt du consommateur», écrivait un grand économiste¹⁶. Cette évidence devrait être la base de toute réforme proposée par l'État. Alors que la réglementation actuelle, moribonde, vise avant tout à favoriser les propriétaires de permis de taxis, le nouveau cadre de l'industrie devrait encourager l'innovation et avoir comme objectif de maximiser le bien-être de ceux qui sont souvent laissés pour compte, soit ceux pour qui ce service existe : les consommateurs.

RÉFÉRENCES

1. Marc-André Gagnon, « Uber vs taxis : bientôt la fin des projets pilotes », TVA nouvelles, 20 février 2019.
2. Gouvernement du Québec, *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ, chapitre S-6.01, à jour au 31 décembre 2018; Germain Belzile et Vincent Geloso, « Industrie du taxi : en route vers une réforme », Note économique, IEDM, 25 août 2010.
3. Anne Elizabeth Brown, *Ridehail Revolution: Ridehail Travel and Equity in Los Angeles*, UCLA, 2018.
4. Principalement à Montréal et dans des régions avoisinantes. Commission des transports du Québec, Valeur moyenne des transferts de permis de propriétaire de taxi – agglomérations sélectionnées, 1999 à 2016.
5. Il y avait 8950 chauffeurs de taxi à Montréal en décembre 2017 pour 4423 permis. Ville de Montréal, Bureau du taxi à Montréal, Le taxi, Statistiques de l'industrie du taxi, 31 décembre 2017.
6. Les revenus de l'industrie du taxi ont continué à progresser malgré l'arrivée d'Uber et les revenus croissants de cette dernière. Voir le Tableau 1 et Marc-André Gagnon, « Popularité d'Uber : l'industrie du taxi crie à la "catastrophe" », *Le Journal de Montréal*, 22 janvier 2019.
7. Vincent Geloso et Jasmin Guénette, « Les applications de covoiturage commercial et l'avenir du transport urbain », *Le Point*, IEDM, 21 novembre 2014.
8. À Montréal, par exemple, les chauffeurs de taxis sont maintenant soumis à Engagement à la qualité des services, et doivent notamment accepter le paiement par carte et être munies d'un dispositif de géolocalisation. Voir Tristan Pélouquin, « Le Bureau du taxi distribue un code de bonne conduite », *La Presse+*, 20 janvier 2017.
9. Jonathan D. Hall, Craig Palsson et Joseph Price, « Is Uber a substitute or complement for public transit? », *Journal of Urban Economics*, vol. 108, octobre 2018, p. 37. Voir aussi U of T News, « Are Uber and public transit friends or foes? It depends on size of city, U of T study finds », University of Toronto, 25 octobre 2018.
10. Jim Edwards, « There is evidence that Uber is destroying the demand for cars », *Business Insider*, 30 juin 2017.
11. Germain Belzile, « Create level playing field between taxis, competition », *The Province*, 14 mars 2017.
12. Nicolas Vigneault, « Valeur des permis de taxi : guerre de chiffres en vue », *Radio-Canada*, 14 mars 2018.
13. Jenna Moon, « Lyft launches carpooling service », *Toronto Star*, 3 avril 2018.
14. Germain Belzile et Vincent Geloso, *op. cit.*, note 2.
15. Youri Chassin et Youcef Msaid, « Uber et les taxis : l'Australie ouvre la voie aux réformes », *Le Point*, IEDM, 8 février 2016.
16. Adam Smith, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, 1776, livre IV, chapitre 8, paragraphe 49.



Ce Point a été préparé par **Germain Belzile**, chercheur associé senior à l'IEDM. La **Collection Réglementation** de l'IEDM vise à examiner les conséquences souvent imprévues pour les individus et les entreprises de divers lois et règlements qui s'écartent de leurs objectifs déclarés.

L'IEDM est un think tank indépendant sur les politiques publiques. Par ses publications et ses interventions, l'IEDM alimente le débat sur les politiques publiques au Québec et à travers le Canada en proposant des réformes fondées sur les principes de l'économie de marché et de l'entrepreneuriat. Il n'accepte aucun financement gouvernemental.

IEDM 910, rue Peel, bureau 600, Montréal QC H3C 2H8 - T 514.273.0969 F 514.273.2581 iedm.org