



FÉVRIER 2016

COLLECTION RÉGLEMENTATION

UBER ET LES TAXIS : L'AUSTRALIE OUVRE LA VOIE AUX RÉFORMES

Par Youri Chassin et Youcef Msaid

Dans la majorité des villes nord-américaines, les activités liées aux applications de covoiturage commercial ne sont pas prévues ni encadrées par les lois existantes. De fait, elles opèrent dans une zone grise. À l'instar de certaines villes européennes, Vancouver et Montréal ont choisi de s'opposer aux activités de tels services. Une solution plus réaliste et plus profitable pour l'économie et pour l'ensemble des citoyens serait de légaliser les applications de covoiturage commercial, simplifier le cadre réglementaire et offrir une compensation raisonnable aux détenteurs de permis de taxi, en s'inspirant des endroits dans le monde qui ont adopté de telles réformes.

LES RÉFORMES AUSTRALIENNES

L'un des premiers pays où les activités de transport ont été libéralisées est l'Australie. Le Territoire de la capitale australienne (comprenant la ville de Canberra) et l'État de la Nouvelle-Galles du Sud (incluant la ville de Sydney) ont choisi il y a quelques mois de légaliser les applications de covoiturage commercial. Dans la foulée, ces gouvernements s'affairent à grandement simplifier et moderniser le fardeau réglementaire entourant l'industrie du taxi.

D'une part, la réforme introduite par le Territoire de la capitale australienne en octobre 2015 élimine le statut privilégié des compagnies de répartition de taxi existantes pour les mettre en concurrence directe avec les applications comme Uber sous le même statut légal de Service de réservation de transport (*Transport Booking Service*). Pour les chauffeurs liés aux applications, il y aura

Tableau 1

Nombre et prix des licences de taxi		
	NOMBRE DE LICENCES	PRIX MOYEN D'UNE LICENCE
Montréal (décembre 2015)	4438	190 000 \$
Sydney (2014)	7347	367 000 \$
Canberra (2014)	316	247 000 \$

Sources : Australian Taxi Industry Association, « State & Territory Taxi Statistics as at December 2014 », 2014; Service Canada, Chauffeurs de taxi, chauffeurs de limousine et chauffeurs, 10 décembre 2015; Ville de Montréal, Statistiques de l'industrie du taxi, 2015.

des exigences à remplir afin de garantir la sécurité du service. Selon les informations disponibles, le coût annuel direct lié à ces exigences sera inférieur à 100 dollars australiens, en plus des coûts d'assurance¹.

D'autre part, le nouveau cadre réglementaire élimine tous les coûts administratifs liés à l'opération d'un taxi traditionnel, sauf l'assurance et le coût annuel de location d'une licence de taxi. Ce dernier coût est payé par les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires de leur propre licence² et passera de 20 000 à 5000 dollars³. Les exigences de formation seront également réduites à ce qui est réellement nécessaire pour assurer la qualité du service et la sécurité des clients.

Une étude estime qu'après cinq ans, cette réforme générera un bénéfice annuel net de 3,5 millions de dollars par année pour les citoyens de Canberra⁴. Certaines distinctions demeurent entre chauffeurs de taxi et chauffeurs

travaillant pour un service de covoiturage, la plus importante étant que les chauffeurs de taxi sont les seuls à pouvoir accepter des courses spontanées.

Ce privilège sera aussi préservé pour les chauffeurs œuvrant dans l’État de la Nouvelle-Galles du Sud. Cette réglementation offre un avantage considérable alors qu’à Sydney, capitale de cet État, les courses spontanées représentent environ 70 % du chiffre d’affaires des taxis⁵. D’ailleurs, le nombre de licences de taxi disponibles continuera d’être réglementé.

Enfin, en Nouvelle-Galles du Sud, les propriétaires des licences de taxi pourront recevoir une compensation pour leurs pertes financières découlant du changement de cadre réglementaire. Le gouvernement reconnaît donc sa part de responsabilité dans la situation difficile de certains propriétaires de taxi qui ont dû encourir des coûts importants pour avoir le droit de pratiquer leur métier. L’objectif est d’indemniser les chauffeurs propriétaires d’une ou d’un maximum de deux licences.

Les détails de l’aide à l’industrie restent à clarifier mais les documents officiels mentionnent un montant de 20 000 dollars par licence pour des détenteurs de longue date⁶. Les propriétaires plus récents seraient compensés plus généreusement, une somme qui pourrait atteindre 175 000 dollars pour un permis acheté en 2015, soit moins de la moitié du prix moyen d’une licence (voir le Tableau 1 pour le nombre et le prix moyen des licences).

Ces compensations seront financées en totalité par une taxe temporaire de 1 \$ par course s’appliquant tant aux taxis traditionnels qu’aux services tels que Uber. Au total, le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud estime que les compensations offertes à l’industrie du taxi traditionnel devraient atteindre 250 millions de dollars sur cinq ans. La réduction du fardeau

administratif devrait quant à elle entraîner des économies de 30 millions de dollars annuellement⁷.

LA SITUATION AU CANADA

Edmonton est devenue il y a deux semaines la première ville canadienne à annoncer officiellement la légalisation des applications de covoiturage commercial⁸. Les compagnies devront payer 70 000 \$ par année à la Ville pour exploiter leur service, en plus de six sous par course pour financer les coûts de la mise en application de la réglementation. Leurs chauffeurs devront tous avoir une assurance pour pouvoir offrir le service. Aucune compensation n’a été offerte aux chauffeurs de taxi, malgré la diminution prévisible de la valeur de leurs licences.

Toronto, Ottawa et Waterloo ont annoncé leur intention de réformer la réglementation pour permettre les opérations des applications de covoiturage. C’est aussi le chemin que propose de suivre le Bureau de la concurrence du Canada⁹.

CONCLUSION

Comme toutes les innovations technologiques qui répondent à un besoin fondamental, les applications de covoiturage commercial vont continuer d’exister et de se développer, malgré l’opposition de certaines villes et les combats d’arrière-garde de l’industrie du taxi. La meilleure façon de débloquer cette impasse est de permettre la concurrence, en accompagnant idéalement cette réforme d’un plan d’indemnisation de ceux et celles qui se trouvent aujourd’hui prisonniers d’un système désuet.

RÉFÉRENCES

1. Government of Australian Capital Territory, Chief Minister, Treasury and Economic Development Directorate, « ACT Taxi Industry Innovation Reforms: Fees and Charges », septembre 2015.
2. Lors d’une réforme précédente, le Territoire de la capitale australienne a cessé de vendre des licences de taxi pour plutôt louer les nouvelles licences sur une base annuelle.
3. *Op. cit.*, note 1.
4. Voir Centre for International Economics, *Modelling of Policy Scenarios for the ACT On-Demand Transport Sector*, août 2015.
5. Government of New South Wales, « Taxi and Hire Car Licence Holders FAQs », février 2016.
6. *Ibid.*
7. Misa Han, « Uber passengers to pay \$1 extra for trips to compensate taxi licence holders », *Financial Review*, 17 décembre 2015.
8. Elise Stolte et Gordon Kent, « Uber: The ins and outs of what Edmonton City Council passed for it and the taxi industry », *Edmonton Journal*, 28 janvier 2016.
9. Bureau de la concurrence, *Modernisation de la réglementation régissant l’industrie canadienne du taxi*, Section 3, 26 novembre 2015.



Ce Point a été préparé par **Youri Chassin**, économiste et directeur de la recherche à l’Institut économique de Montréal, et titulaire d’une maîtrise en sciences économiques de l’Université de Montréal, et **Youcef Msaïd**, chercheur associé à l’IEDM. La **Collection Réglementation** 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’Institut économique de Montréal est un organisme de recherche et d’éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses publications, ses interventions et ses conférences, l’IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et partout au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. 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