

Une subvention indirecte de 814 M\$ à UBER

Chronique du 15 octobre 2019

Entame

- La Loi concernant le **Transport rémunéré des personnes par automobile** a été adopté par l'Assemblée nationale jeudi dernier.
- Cette loi abroge celle concernant les **Services de transport par taxi**.
- Remarquez la différence de vocabulaire.
- Plusieurs auditeurs savent déjà que j'ai été chauffeur de taxi dans ma jeunesse :
 - J'avais appris la carte de Montréal par cœur dans mon Lac Saint-Jean natal;
 - J'ai sauté une journée au CEGEP d'Alma pour venir passer mon « Pocket Number » à Montréal;
 - J'ai pris mes premiers clients en juin 1975 :
 - Je n'étais toujours âgé que de 19 ans;
 - J'avais l'air si jeune que beaucoup de clients hésitaient à embarquer...
- Toujours est-il que je suis bien placé pour affirmer que l'industrie du taxi n'avait guère changé en 40 ans (1975 – 2015) :
 - Le chauffeur du taxi était seul maître à bord;
 - Le client devait se plier à ses caprices :
 - Humeur du jour, poste de radio syntonisé, signes religieux, opinions politiques, muet ou parleur intarissable, fumée de cigarettes, etc.;
 - La voiture pouvait être dans un état de propreté douteux ;
 - Vis-à-vis de l'impôt, nous tous, les chauffeurs, exerçons une activité apparemment déficitaire...
- Et puis BANG ! – tout a changé en un rien de temps.
- C'est ce que nous verrons dans ma chronique d'aujourd'hui.

UBER au Québec

- UBER X, qui permet à tout un chacun de se transformer en chauffeur de taxi, est débarqué à Montréal le 29 octobre 2014.
- UBER n'arrivait pas chez nous après y avoir été invitée. Elle s'est imposée, comme elle l'avait fait dans 150 villes auparavant, dont Toronto et Vancouver.
- Puisqu'aucune réglementation n'existait pour la forme de « covoiturage » et « d'économie du partage » proposés par UBER, celle-ci s'est faite forte de prétendre que son activité n'était pas illégale;
 - Légal, illégal ? Quid de l'industrie du taxi, fortement règlementée ?
- Ont suivi deux années de tergiversations juridico-économico-politiques :

- UBER menaçait chaque fois que la température de l'eau s'élevait de plier bagages et de quitter le Québec.
- En **2016**, une **entente** a été conclue avec le Gouvernement du Québec pour conduire un **projet pilote d'une année : UBER percevrait la TVQ** sur ses courses.
- Le projet pilote fut reconduit en **2017**, avec l'ajout d'une **formation de 35 heures** pour les apprentis conducteurs UBER.
- UBER fut un succès à Montréal comme ailleurs essentiellement pour cinq raisons :
 - 1) Des prix inférieurs de 20 à 30 % par rapport aux taxis locaux;
 - 2) La modulation des prix en fonction de la demande, interdite aux taxis;
 - 3) Aucune barrière à l'entrée pour qui souhaite arrondir ses fins de mois en tant que chauffeur, voire en faire son nouveau métier;
 - 4) Aucun coût réel de main-d'œuvre, un chauffeur conservant simplement pour lui 80 % des revenus générés;
 - 5) Cinquième et plus importante raison, un service jugé impeccable et respectueux par les clients, qui peuvent noter la prestation du chauffeur à chaque course.

Téo Taxi

- Téo Taxi est entré en activité le 26 novembre 2015... une année après UBER.
 - Elle a fait faillite le 29 janvier 2019, à peine trois ans et deux mois plus tard.
- Tous s'accordent à dire que le modèle d'affaires de Téo était déficient :
 - À quelques années près, une technologie électrique à trop faible autonomie;
 - Sauf à payer 100 000 \$ pour une Tesla S;
 - Une coûteuse infrastructure de recharge;
 - Des chauffeurs salariés 15 \$ l'heure.
- La faillite de Téo a englouti 60 M\$, dont 45 M\$ d'argent public de Québec¹.

La nouvelle loi

- **UBER et consorts** ont les coudées franches pour prospérer au Québec :
 - Aucune limite n'est fixée au nombre de voitures et de conducteurs.
- **L'industrie du TAXI :**
 - Conserve l'exclusivité (1) des clients qui hèlent une voiture en circulation, (2) des stations d'attente et (3) du transport adapté;
 - Sera plus sévèrement contrôlée au niveau de la déclaration des revenus;
 - Reçoit au total 814 M\$ de subventions de Québec, essentiellement pour compenser la perte de valeur des permis.
- Pour ce qui est des **COVOITUREURS**, ils peuvent continuer de se partager les frais, sans crainte de se voir imposer quelque contrainte ou technicalité que ce soit

¹ 15 M\$ d'Investissement Québec, 15,8 M\$ de CDPQ, 4,5 M\$ du ministère de l'Économie, 5 M\$ du ministère des Transports, 5 M\$ du ministère de l'Environnement, via le Fonds de modernisation du taxi, pour un total de 45 M\$ pour le Gouvernement du Québec, en plus de 1 M\$ d'argent fédéral.

Une hypothèse à rebours

- Ne pourrait-on pas considérer que les 814 M\$ versés aux propriétaires de taxi sont en fait une subvention indirecte à UBER ?
- Tentons à cet égard une hypothèse à rebours.
- On compte présentement 8 193 voitures taxi au Québec;
- Supposons que les 814 M\$ aient été utilisés à **renouveler l'industrie du taxi** :
 - Québec aurait disposé d'une somme de 99 350 \$ par voiture taxi.
- Ce qui lui aurait permis :
 - Soit d'offrir une Tesla Model S à chaque propriétaire de voiture taxi;
 - Soit de leur offrir une Nissan Leaf à autonomie de 363 km (62 kw/h);
 - Ce qui aurait laissé 400 M\$ pour d'autres innovations dans l'industrie.

Conclusion

- Concernant le **TAXI**, l'histoire s'est faite, à vitesse Grand V:
 - Il n'y a pas de retour en arrière possible;
 - Nos 814 M\$ de subvention indirecte à UBER, il nous faut les avaler... même si le goût est amer.
 - La nouvelle loi sur le Transport rémunéré des personnes par automobile représente un bel effort pour sauver la chèvre et le chou...
 - ... temporairement, jusqu'à la prochaine évolution technologique.
- À quelques semaines des premières neiges, il y a toutefois quelque chose que nous pouvons faire :
 - Profiter des 6 mois d'hiver pour empêcher UBER et consorts de détruire BIXI;
 - En vertu du principe de non-concurrence avec un service public, ne pas autoriser les vélos électriques JUMP le printemps prochain;
 - Non plus que les trottinettes Lime, BIRD et autres;
 - Ce qui signifie que la Ville de Montréal et le CA de BIXI disposent de six mois pour :
 - Augmenter l'offre de vélos électriques;
 - Intégrer à l'offre une trottinette électrique, celle jugée la plus sécuritaire pour le public.