

Un échec annoncé depuis 1973 :

La gestion de l'offre dans le taxi et les méfaits continus de la restriction de la concurrence pour les consommateurs

Vincent Geloso

Doctorant, London School of Economics

Germain Belzile

Maître d'enseignement, HEC Montréal

Introduction

Il faut établir une chose très clairement dans le débat actuel sur l'industrie du taxi : la situation est causée par une loi archaïque qui réduit la concurrence en créant des barrières artificielles à l'entrée de nouveaux chauffeurs et ce sont les consommateurs qui paient les frais sous la forme de prix plus élevés, de temps d'attente plus longs et d'une qualité de service inférieur. Le seul coupable de l'état déplorable de la situation, c'est la loi entrée en vigueur en 1973 qui institue un cartel qui a force de loi. À cet égard, la législature est la seule institution à blâmer en la matière. Aucune solution qui n'élimine pas les permis de propriétaire de taxi avec une compensation adéquate ne résoudra la situation.

Le système des permis de propriétaire de taxi, depuis son instauration au niveau provincial il y a près de quatre décennie, a eu les effets suivants :

- A) Il a réduit de moitié l'offre de taxi relativement à la population ;
- B) Il a réduit de 28% à 38% le revenu net des nouveaux chauffeurs de taxi ;
- C) Il a privé les consommateurs des bénéfices d'un marché concurrentiel, tel qu'observé en Irlande.

Si le législateur veut agir de manière pertinente et corriger son erreur passée, il faut discuter de comment libéraliser – c'est-à-dire comment ouvrir le marché à la concurrence en rachetant les permis de propriétaires.

Réduction de l'offre

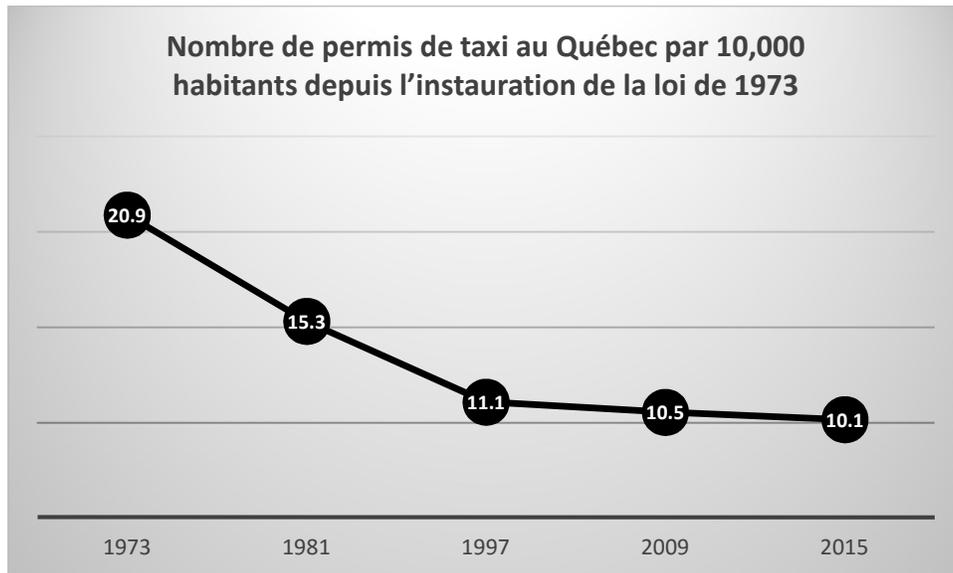
En 1973, le gouvernement du Québec s'arroge la gestion de l'offre de taxi. Au moment de la réforme, les chauffeurs de taxi possédant un permis municipal ont obtenu sans frais la licence du gouvernement québécois. Depuis ce moment, il est légalement impossible d'opérer sans avoir obtenu une telle licence qu'on doit acheter (ou louer) d'un chauffeur qui en possède une. Depuis plusieurs années, le nombre de permis est virtuellement gelé. En fait, les rares nouveaux permis ajoutés depuis novembre 2000 (environ 200 dans tout le Québec) sont valides pour un maximum de cinq ans et ne peuvent pas être transférés¹. À toutes fins pratiques, cette limitation du nombre de permis en circulation a pour effet de réduire l'offre de service relativement à la demande. Le résultat peut être observé dans le graphique 1 du présent document : une baisse continue du nombre de permis de taxi par 10,000 habitants au Québec.

Simultanément, la demande a continué d'augmenter. Puisque l'offre est figée par la législature, le résultat qui apparaît est celui d'une augmentation constante du prix du permis. Et ce sont les nouveaux chauffeurs qui doivent assumer le fardeau constant de l'augmentation du prix du permis. Seuls les chauffeurs qui ont eu leur permis gratuitement au cours des années 1970 ou qui l'ont à

¹ Ministère des Transports du Québec, *Rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi*, octobre 2005, p. 12.

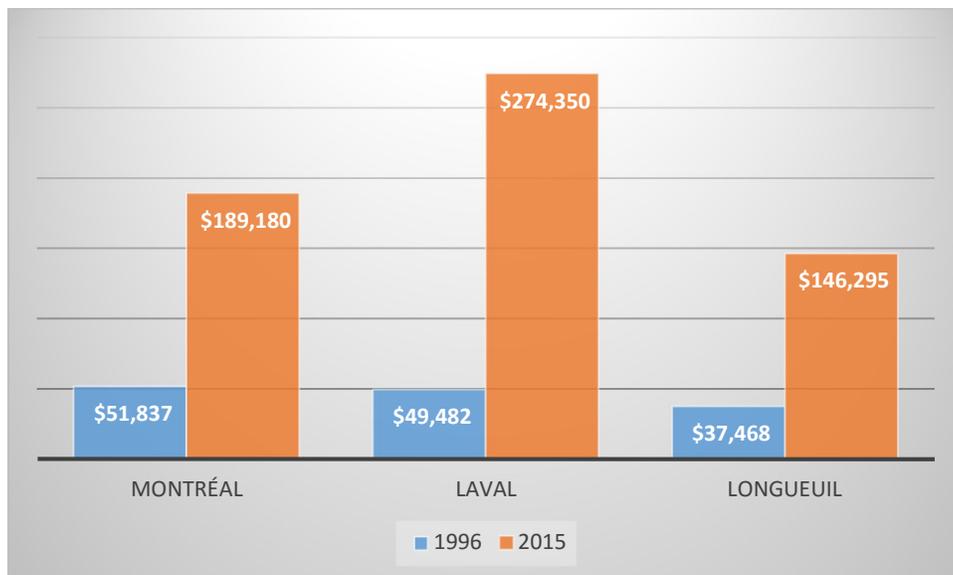
faible prix dans les années subséquentes sont gagnants. Et la seule manière de demeurer gagnant, c'est de faire constamment augmenter le prix du permis en restreignant l'offre.

Graphique 1 : Nombre de permis de taxi au Québec par 10,000 habitants depuis l'instauration de la loi de 1973



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique – Bilan 2014* (et éditions précédentes), Ministère du Commerce et de l'Industrie. *Annuaire Statistique du Québec*, plusieurs éditions.

Graphique 2 : Valeur moyenne de vente des permis de taxi par agglomération du Grand Montréal, 1996-2015

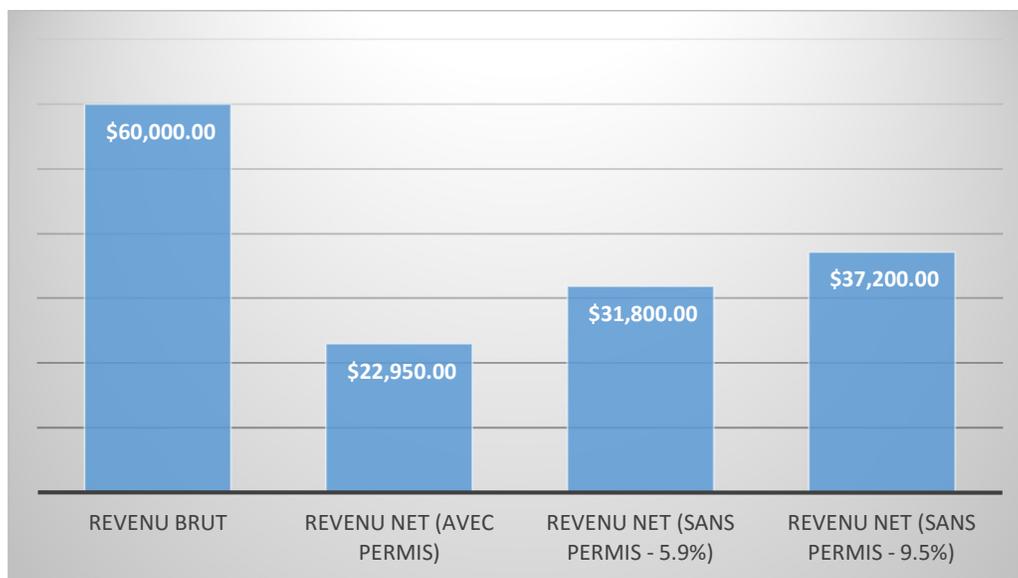


Source : Vincent Geloso et Germain Belzile. 2010. *Industrie du taxi : en route vers une réforme*. Montréal : Institut économique de Montréal. Montréal : Institut économique de Montréal ; Jason Magder. 2016. "Montreal-area taxi permits got more expensive, not less, after UberX started: data" *The Gazette*, 9 février 2016.

Le permis nuit aux nouveaux chauffeurs aussi

Pour des permis du centre-ville de Montréal, en 2012, il était estimé que les prêteurs avancent un maximum de 150,000\$ aux acheteurs de permis avec un taux d'intérêt qui fluctue entre 5.9% et 9.5%.² On peut se servir de ces chiffres, en combinaison avec ceux de Taxelco³, voir quel est l'effet sur les coûts des permis. À la vue de ces chiffres, on réalise que sans changer les prix, le revenu net des chauffeurs de taxi pourrait augmenter d'entre 39% et 62% par an. Autrement dit, sans les permis de taxi, les chauffeurs de taxi pourraient baisser les prix de 39% à 62% *sans* affecter leur revenu net. À la vue de ces chiffres, il est clair que le problème est celui d'un fardeau substantiel imposé par la gestion de l'offre dans le domaine des taxis.

Graphique 3 : Effet des paiements associés à l'acquisition du permis de propriétaire de taxi sur le revenu net des chauffeurs de taxi



Source : voir texte

Même si nous nous trompons par un facteur du simple au double, les effets sur la structure des coûts demeureraient considérables. Il faut aussi considérer un autre facteur associé aux permis qui heurte dramatiquement les chauffeurs. Les paiements d'intérêts pour rembourser les prêts accordés forcent les chauffeurs à travailler davantage que nécessaire. Puisqu'ils commencent la journée avec une perte d'argent (le paiement des intérêts), les chauffeurs doivent rentrer travailler simplement pour s'assurer de ne pas perdre de l'argent. En l'absence des permis, il serait plus facile pour les chauffeurs de choisir de travailler selon les moments les plus opportuns pour maximiser leur bien-être. Notons aussi qu'ils pourraient perdre moins de temps à attendre à une station, en choisissant les bons moments pour travailler.

² Carl Renaud. 2013. *Le prix des permis de taxi dégringole à Montréal*. TVA Nouvelles, 21 février 2013

³ Taxelco. 2015. *Présentation du projet Taxelco, les taxis 100% électriques de Montréal*. Montréal : Association des Véhicules Électriques du Québec.

Nuire aux consommateurs

La littérature économique est assez claire. Un consensus se dégage que le système des permis de taxi réduit la concurrence, ce qui fait augmenter les prix et les temps d'attente tout en réduisant la qualité du service.⁴ À New York, on a estimé qu'une augmentation de 1% du prix du permis de taxi (qui nécessite une diminution de près 0.9% du nombre de taxi) fait augmenter les prix de 0.12%.⁵

Les cas de libéralisation du secteur du taxi sont assez étonnants et démontrent les bienfaits de la libéralisation (et par définition, ils montrent les méfaits de la réglementation). En 2010, nous soulignons les faits suivants dans notre étude publiée à l'Institut économique de Montréal⁶ :

Examinons le cas de l'Irlande. En 1978, ce pays adopta une réglementation du taxi très rigide, qui limitait considérablement l'accès au marché⁷. De 1978 à 1991, le nombre de taxis à Dublin, la capitale, n'a pas changé⁸. Au cours de cette période, la demande de déplacements en taxi a cependant fortement augmenté, en raison de la croissance économique rapide de l'Irlande, du resserrement de la législation sur la conduite en état d'ébriété et de l'augmentation de la population. Malgré une faible augmentation du nombre de taxis en 1991, si leur nombre avait suivi l'augmentation du PIB, la flotte de taxis aurait atteint 4200 véhicules, plutôt que les 1974 taxis existant en 2000⁹. Comme l'offre a stagné, les temps d'attente ont augmenté. Selon une étude, 75 % des gens sondés croyaient que les taxis étaient difficiles à trouver en période de pointe et 46 % des appels menaient à des attentes de plus de vingt minutes¹⁰. Cette rareté s'est reflétée dans la valeur des permis, qui est passée de 3500 livres irlandaises par taxi en 1980 à 90 000 en 2000¹¹. En 2000, à la suite d'un jugement des tribunaux, l'entrée sur le marché a été libéralisée¹². Du jour au lendemain, les restrictions au nombre de taxis ont disparu. (...) [le nombre de taxi] a triplé en deux ans et quintuplé en dix ans. Les temps d'attente ont chuté dramatiquement : à Dublin, la proportion de clients ayant attendu moins de 10 minutes pour prendre un taxi est passée de 58 % en 1997 à 81 % en 2008¹³. Ces réductions de temps d'attente représentent

⁴ Moore, A.T. and Balaker, T., 2006. "Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation", *Econ Journal Watch*, 3(1), pp.109-132.

⁵ Çetin, Tamer, and Kadir Yasin Eryigit. 2013. "The economic effects of government regulation: Evidence from the New York taxicab market." *Transport Policy*, Vol.25, pp.169-177.

⁶ Vincent Geloso et Germain Belzile. 2010. *Industrie du taxi : en route vers une réforme*. Montréal : Institut économique de Montréal.

⁷ Jennifer Daly, « Taxi deregulation: Three Years On », *Student Economic Review*, vol. 18 (2004), p. 227.

⁸ Sean D. Barrett, « Regulatory Capture, Property Rights and Taxi Deregulation: A Case Study », *Economic Affairs*, vol. 23 (2003), no 4, p. 34.

⁹ John Fingleton, John Evans et Oliver Hogan, *The Dublin Taxi Market: Re-regulate or Stay Queueing*, Trinity College (Dublin), 1997.

¹⁰ Oscar Faber, *Review of the Taxi and Hackney Services in the Dublin Area*, Goodbody Economic Consultants et Irish Marketing Surveys, juin 1998.

¹¹ Sean D. Barrett, *op. cit.*, note 7, p. 35.

¹² *Id.*, p. 34.

¹³ Goodbody Economic Consultants, *Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry*, Ireland's Commission for Taxi Regulation, mars 2009, p. 49.

environ 300 millions d'euros par année d'économies pour les consommateurs à Dublin seulement et ce chiffre monte à 780 millions d'euros pour l'ensemble de l'Irlande¹⁴. Finalement, la satisfaction des consommateurs a augmenté considérablement¹⁵.

Le cas de l'Irlande n'est pas le seul. Une étude qui est concernée avec le cas australien démontre qu'à Sydney seulement, la libéralisation est susceptible de générer une augmentation du bien-être des consommateurs d'une somme de 265 million de dollars australiens (260 millions en dollars canadiens).¹⁶ Une autre étude sur le cas d'une libéralisation partielle et modeste en Norvège a dévoilé des résultats positifs en dépit de la modestie de la réforme.¹⁷ En fait, il convient de comparer l'évolution des prix d'une course de 1km entre Montréal et plusieurs villes qui ont libéralisé leurs marchés tel que Dublin, Kansas City, Milwaukee, Phoenix, Raleigh, San Diego, Indianapolis et Minneapolis. La tendance qui se dégage est claire : les prix augmentent à Montréal alors qu'ils stagnent ou diminuent dans les endroits libéralisés.

Tableau 1 : Prix réel (dollars ou euros de 2015) d'une course de 1km à Montréal et des villes avec un marché du taxi libéralisé

	MTL	KC	MN	RL	DU	ML	ID	PH	SD
2011	\$ 1.30	\$ -	\$ 1.54	\$ -	€ 1.18	\$ 1.63	\$ 1.63	\$ 1.34	\$ 1.77
2012	\$ 1.39	\$ 1.41	\$ 1.65	\$ 2.24	€ 1.02	\$ -	\$ -	\$ 1.28	\$ 1.38
2013	\$ 1.43	\$ -	\$ 2.07	\$ 1.26	€ 1.17	\$ 1.58	\$ -	\$ 1.42	\$ 1.52
2014	\$ 1.48	\$ 1.37	\$ 1.49	\$ -	€ 1.00	\$ 1.78	\$ 1.40	\$ 1.38	\$ 1.52
2015	\$ 1.53	\$ 1.15	\$ 1.55	\$ 1.55	€ 1.25	\$ 1.55	\$ 1.24	\$ 1.24	\$ 1.86
2016	\$ 1.70	\$ 1.31	\$ 1.54	\$ 1.54	€ 1.25	\$ 1.77	\$ 1.31	\$ 1.38	\$ 1.81
	CAD	USD	USD	USD	EUR	USD	USD	USD	USD

Note : Mtl = Montreal, KC = Kansas City, MN = Minneapolis, RL = Raleigh, DU=Dublin, ML=Milwaukee, ID = Indianapolis, PH=Phoenix, SD= San Diego. Source: Numbeo.com pour le prix des courses en monnaie nationale. Pour l'ajustement pour en dollars ou euro de 2015, nous nous sommes servis des données du Bureau of Labor Statistics dans le cas des États-Unis, des données de Statistique Canada dans le cas de Montréal et les données du Central Statistics Office de l'Irlande dans le cas de Dublin.

Il est très clair que les Québécois sont perdants de l'état actuel des choses qui vise à réduire la concurrence afin de soutenir *une minorité* de rentiers, propriétaires de permis. Comme nous l'avons souligné, seuls les chauffeurs longtemps établi sont gagnants du système actuel. Les consommateurs et les nouveaux chauffeurs sont les perdants principaux.

Il faut donc libéraliser le marché du transport collectif au Québec. Techniquement, l'avenir d'Uber n'est absolument pas important. Nous devrions vouloir de la concurrence qui améliore le bien-être

¹⁴ *Id.*, p. 75.

¹⁵ Sean D. Barrett, « The Sustained Impacts of Taxi Deregulation », *Economic Affairs*, vol. 30 (2010), no 1, p. 62.

¹⁶ P. Abelson. 2010. "The High Cost of Taxi Regulation, with Special Reference to Sydney". *Agenda: A Journal of Policy Analysis and Reform*, Vol.1, pp. 41-70.

¹⁷ Jørgen Aarhaug. 2015. "Competitive tendering in an entry regulated market—an accident waiting to happen?." *European Transport Research Review*, Vol. 7, no.2, pp.1-9.

des consommateurs et des chauffeurs. Si c'est Uber qui réussit cet exploit, tant mieux. Si ce n'est pas Uber mais plutôt une autre compagnie, tant pis pour Uber.

Comment libéraliser

Des politiciens s'intéressant au bien commun, plutôt qu'à celui des membres d'un cartel qui vise à exploiter les consommateurs, discuteraient simplement de la meilleure façon de libéraliser. C'est-à-dire comment ouvrir le marché à la concurrence sans déposséder les chauffeurs de taxi d'une propriété importante.

En forçant des chauffeurs à acheter un droit d'opérer qui n'est rentable que dans l'éventualité que le prix du permis augmente, le gouvernement a forcé les chauffeurs à spéculer sur la valeur de ceux-ci afin d'avoir le droit de travailler.

Tout plan de libéralisation doit cependant s'accompagner d'un plan de compensation. La meilleure alternative consiste à suivre l'exemple australien dans le cas de l'abolition de la gestion de l'offre laitière. Il s'agit d'imposer une taxe temporaire, dont les revenus iraient à un fonds dédié uniquement au rachat des permis. Cette taxe serait prélevée sur chaque course, pendant une période fixée, jusqu'à ce que les propriétaires soient compensés. Il s'agit de la solution la plus politiquement acceptable et la plus économique, autour de laquelle vous devriez commencer votre discussion.

Conclusion

Depuis longtemps, les économistes ont compris que la plupart des monopoles ne sont que temporaires, car les profits qu'ils dégagent, aux dépens des consommateurs, créent de grandes incitations à innover. Ainsi, les monopoles de Polaroid, Bell et tutti quanti sont maintenant choses du passé. Ceux qui perdurent le font en général grâce à l'aide de l'État.

En 1973, l'Assemblée Nationale a fait l'erreur de voter l'édification d'un cartel légalisé. Ce monopole arrive à sa fin, grâce aux innovations techniques. Il est temps de débattre de la meilleure façon de corriger cette erreur qui nuit à tout le monde, sauf une minorité de propriétaires de permis bien établis dans le processus politique.