

Présenté par :

TAXELCO

» CITOYENS EN MOUVEMENT »

Le client au cœur de la solution



Table des matières

1	Présentation de Taxelco	3
1.1	Électrifier les taxis de Montréal.....	3
1.2	Le projet pilote	4
1.3	Les gagnants	5
1.4	Les perdants	6
1.5	En résumé	6
2	Portrait de l'industrie	8
2.1	Les intermédiaires de taxi.....	9
2.2	Les opérateurs de flotte de taxis	10
2.3	Les détenteurs de permis de taxi	10
2.4	Les chauffeurs professionnels.....	12
2.5	Les opérateurs de taxi de contrebande.....	13
2.6	Les chauffeurs de taxi de contrebande	13
3	Les permis de taxi	16
3.1	La raison derrière un quota pour le taxi.....	16
3.2	Le marché secondaire pour les permis	16
3.3	La valeur des permis	16
3.4	Une proposition pour le rachat des permis.....	17
4	Nos principes	20
4.1	Mettre le client au cœur de la solution	20
4.2	Investir dans le transport individuel de personnes	20
4.3	Favoriser la concurrence en assouplissant la réglementation	21
4.4	Appliquer les mêmes règles pour tous	21
4.5	Permettre l'essor de plusieurs grands joueurs dans l'industrie.....	22
5	Recommandations	23
5.1	Un cadre modernisé pour le taxi.....	23
5.2	Un nouveau cadre légal et fiscal pour le taxi amateur	25
5.3	Des décisions cruciales pour l'industrie et pour la société.....	26
5.4	Le respect de la démocratie	26
	Annexe A : Valeurs de référence.....	28

1 Présentation de Taxelco

XPND Capital est le promoteur de Taxelco, un nouvel acteur dans l'univers du taxi montréalais qui envisage une croissance importante de ses activités courantes et l'exportation de son savoir-faire ailleurs au Québec et dans le reste du monde.

Taxelco est propriétaire de Taxi Hochelaga, le deuxième intermédiaire de taxi à Montréal et le chef de file du transport adapté au Québec.

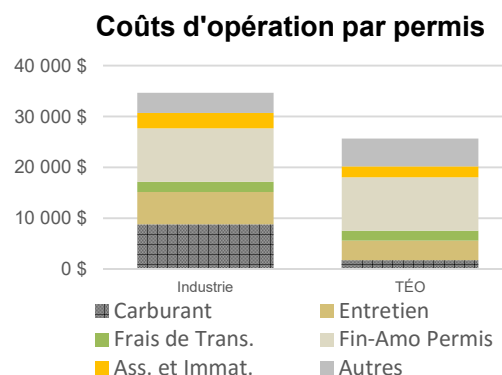
Taxelco a également lancé Téo, un projet qui vise à améliorer la qualité et la rentabilité de l'industrie du taxi, ainsi qu'à offrir une solution de rechange performante et écologiquement responsable à la voiture personnelle. Téo est un projet novateur qui va contribuer à l'image de marque de Montréal et de tout le Québec. Il est structurant pour l'industrie du taxi et crée de la valeur pour tous les acteurs de l'industrie en offrant un modèle de redistribution plus juste.

Taxelco a investi à ce jour plus de 20 millions de dollars dans la modernisation de l'industrie en déployant un réseau de voitures électriques et une plateforme technologique qui va augmenter la productivité des chauffeurs et la qualité du service offert aux usagers. À terme, c'est plus de 200 millions de dollars qu'elle compte investir dans la modernisation de l'industrie.

1.1 Électrifier les taxis de Montréal

Taxelco entend continuer le développement de Taxi Hochelaga tout en mettant en place un joueur majeur dans l'industrie du taxi par le biais de notre service de Taxi électrique Téo. Nous allons créer de la valeur en misant sur deux volets :

- » **L'utilisation des véhicules électriques.** Actuellement, la principale dépense de fonctionnement d'un taxi, en dehors du coût de la main-d'œuvre, est le coût de l'énergie. En électrifiant les taxis, cette dépense peut être de façon importante. L'économie peut varier de 72 % à 86 % dépendamment du prix d'un litre d'essence entre 75 cents et 1,50 \$. C'est dire que les économies liées à l'électrification sont toujours très importantes, peu importe l'évolution du prix du litre d'essence. Des économies additionnelles substantielles proviennent aussi des coûts d'entretien réduits associés aux véhicules électriques. L'utilisation de véhicules électriques nous permet de réduire nos coûts d'opération d'entre 12 et 16 % en fonction du prix du pétrole.



- » **Une gestion optimisée par une intelligence centralisée et les technologies.**
Actuellement, le taxi fonctionne essentiellement sur un mode artisanal. Il n'existe aucune planification centralisée et chaque chauffeur prend ses propres décisions. Même si, à court terme, ces décisions peuvent apparaître profitables à l'artisan, elles deviennent à la longue complètement délétères pour l'industrie. Taxelco va optimiser tous les aspects liés à l'opération du taxi de façon à offrir un meilleur service à la clientèle, à diminuer le nombre de kilomètres parcourus à vide et à diminuer les temps d'attente des chauffeurs. Plus spécifiquement, nous visons à nous attaquer à deux variables peu efficaces de l'industrie actuelle : le pourcentage de kilomètres effectués à vide, c'est-à-dire non facturés qui atteint 65 % et le pourcentage du temps qu'un chauffeur passe à attendre un client qui atteint en moyenne 75 %. L'optimisation de ses deux variables nous permet d'envisager une réduction des coûts d'opération de près de 20 %.

Ces deux volets permettront d'augmenter la rentabilité globale de l'industrie. Cette valeur ainsi créée va permettre :

- » D'offrir un meilleur service aux utilisateurs ;
- » D'améliorer les conditions socio-économiques des chauffeurs ;
- » De protéger les actifs des titulaires de permis de taxi ;
- » D'augmenter les recettes fiscales des gouvernements ;
- » De générer un bénéfice pour les investisseurs.

Téo exploite des permis de taxi qu'elle loue à la semaine, en fonction d'un engagement pluriannuel. Nous sommes propriétaires de notre flotte uniforme de voitures de taxi. Nous investissons dans une infrastructure de recharge performante.

1.2 Le projet pilote

Afin d'optimiser son modèle, Téo a lancé un projet pilote pour permettre l'utilisation de véhicules électriques (VÉ) pour le transport commercial de personnes. Ce projet pilote vise à développer le savoir-faire, à raffiner les processus et les technologies nécessaires et à tester les métriques économiques et techniques afin de s'assurer de la viabilité de l'utilisation des VÉ pour le taxi au Québec. Pour ce faire, Taxelco s'associe aux chefs de file dans le domaine du transport et de la logistique pour développer la première solution intégrée pour gérer une flotte de VÉ pour le taxi de façon efficace et économiquement viable.

Depuis novembre 2015, plus de 50 voitures électriques ont été mises en service, incluant une dizaine de véhicules électriques à longue portée de marque Tesla. Le projet pilote devrait durer 18 mois pendant lesquelles la flotte test sera portée à plus de 100 voitures électriques.

Le projet pilote va permettre :

- » De quantifier, d'analyser et d'optimiser les performances des véhicules électriques en exploitation en mode taxi, particulièrement en ce qui a trait au comportement dans les conditions hivernales ;
- » D'identifier les paramètres permettant la sélection du modèle final qui sera déployé comme taxi électrique ;
- » D'analyser et de valider les modifications réglementaires que nous voulons suggérer pour améliorer la productivité de l'industrie du taxi ;
- » De valider le modèle financier développé ;
- » De familiariser le public aux taxis électriques et aux véhicules électriques en général ;
- » D'identifier des solutions électriques pour le transport adapté.

Durant le projet pilote, le grand public peut demander un taxi électrique par le biais d'une application mobile d'une qualité égale ou supérieure à toutes les solutions — légales ou non — présentement disponibles sur le marché. D'autres modes pour demander un taxi seront introduits tout au long du projet pilote, comme le hélage, la commande par application web et la mise en disponibilité dans des postes publics et des postes privés. Une entente est également intervenue avec Aéroport de Montréal afin de tester des véhicules électriques auprès d'un marché qui représente plus de 10 % du marché du taxi montréalais. Bien que les termes de l'entente commerciale soient confidentiels, Téo assure aux membres de la commission qu'ils ne sont en aucun cas plus favorables que ceux actuellement en place avec le reste de l'industrie.

1.3 Les gagnants

Le projet Téo fait plusieurs gagnants :

- » **Les utilisateurs.** Le projet de Taxelco va permettre d'offrir un service efficace, homogène, performant et agréable pour les utilisateurs — actuels et futurs — du taxi.
- » **Les chauffeurs.** Le projet de Taxelco va permettre d'améliorer les conditions socio-économiques des chauffeurs. Actuellement, la plupart d'entre eux ont un revenu — après dépenses — souvent inférieur au salaire minimum.
- » **Les titulaires de permis de taxi.** En optimisant les revenus associés à un permis de taxis, et en offrant aux usagers un service plus performant que celui offert par le taxi amateur, Taxelco va protéger l'actif des titulaires. Dans la majorité des cas, le permis de taxi constitue le principal — si ce n'est le seul — actif de retraite du titulaire.
- » **Le gouvernement.** En fiscalisant l'ensemble des transactions et en payant taxes et impôts au Québec, Taxelco et ses partenaires vont générer d'importantes retombées fiscales pour le gouvernement.

- » **Notre économie.** Plutôt que d'envoyer à l'étranger l'argent des Québécois, Taxelco va investir au Québec et stimuler notre économie. De plus, le remplacement de l'essence par de l'hydroélectricité va améliorer notre balance commerciale.
- » **Nos enfants.** En remplaçant le pétrole par l'hydroélectricité, nous contribuons à léguer une meilleure planète à nos enfants. En effet, par une utilisation à un rythme moyen de 100 000 kilomètres annuellement, le taxi à essence pollue 5 à 6 fois plus qu'une auto conventionnelle. L'ensemble de l'industrie du taxi du Québec émet plus de 200 000 tonnes de GES par année. Qui plus est, avec des moteurs qui tournent souvent au ralenti, les taxis contribuent fortement au smog urbain et à la pollution atmosphérique et occasionnent ainsi des coûts sociaux importants.

1.4 Les perdants

Le projet de Taxelco fait quelques perdants :

- » **Les actionnaires des services de taxis de contrebande étrangers.** Le projet de Taxelco va offrir un service plus performant, plus efficace et plus écologique que celui des services de taxis de contrebande étrangers. Ceux-ci vont rapidement perdre des parts de marché. Qui plus est, Taxelco entend exporter le savoir-faire québécois ainsi développé dans de nombreuses villes à travers le monde.
- » **Les pétrolières.** En réduisant notre dépendance au pétrole et en sensibilisant le grand public à l'efficacité des véhicules électriques, le projet de Taxelco va contribuer à diminuer nos importations de pétrole.
- » **Les manufacturiers automobiles.** En participant efficacement au cocktail de transport alternatif et en facilitant les déplacements multimodaux, le projet de Taxelco rendra moins attrayant l'achat d'une deuxième voiture par les familles québécoises.

1.5 En résumé

Le projet de Taxelco est un projet structurant pour l'économie du Québec. Il investit dans une industrie en déclin et permettra l'amélioration des conditions socio-économiques des différents acteurs. Il permettra une réduction importante des émissions de GES et contribuera positivement au marché du carbone.

Il fera de Montréal une plateforme internationale en matière de transport urbain, de technologie et de développement durable et sera source de fierté pour tous les Québécois.

Finalement, le projet de Taxelco ne s'inscrit pas dans une approche de confrontation. Et cela se traduit par l'appui de la population. En effet, un sondage omnibus effectué par Substance Stratégie¹ auprès de la population montréalaise, entre le 3 et le 9 novembre 2014, indique que :

- » **96 %** de la population est favorable à l'utilisation des voitures électriques pour les taxis ;
- » Une forte majorité de Montréalais se déclarent en faveur d'une industrie du taxi plus propre, tant sur le plan environnemental qu'en ce qui a trait à l'apparence des taxis en soi ;
- » **94 %** des personnes sondées qui connaissaient le projet sont en faveur de cette initiative ;
- » L'écologie et le positionnement de Montréal sont les principaux arguments en faveur du projet de Taxelco.

¹ Échantillon de 500 personnes. La marge d'erreur est de 4,4%, 19 fois sur 20

2 Portrait de l'industrie

Actuellement, l'industrie professionnelle est composée principalement de quatre types de joueurs :

1. Les intermédiaires de taxi
2. Les opérateurs de flotte de taxis
3. Les détenteurs de permis de taxi
4. Les chauffeurs professionnels

Il existe par ailleurs un certain nombre d'acteurs qui agissent en marge de l'industrie. Certains d'entre eux qualifient leur service de « covoiturage commercial », appellation tout aussi absurde que celle de « bénévolat commercial ». La dure réalité est que ces individus agissent en toute illégalité. Bien qu'originellement, ces derniers aient pu prétendre que leur application mobile était une innovation intéressante, force est de constater qu'aujourd'hui leur avantage concurrentiel se résume essentiellement au non-respect des lois et au traitement fiscal préférentiel qu'ils se sont auto-attribués.

C'est pour cette raison que Taxelco désigne cette activité comme du taxi de contrebande. Il s'agit bien sûr d'un clin d'œil aux cigarettes de contrebande qui ne sont ni de meilleure qualité, ni plus efficaces, ni plus innovantes que les cigarettes légales. Leurs seuls avantages sont liés à l'absence de respect des règles — dont les règles fiscales — auxquelles doivent se soumettre les cigarettiers.

Le taxi de contrebande présente une banale application mobile comme une innovation exceptionnelle. La réalité est plutôt que le taxi de contrebande nuit à l'innovation. Il prive les joueurs locaux des moyens pour investir dans de véritables innovations comme l'introduction de voitures respectueuses de l'environnement et le déploiement d'infrastructures de recharge. Elle appauvrit de plus davantage les chauffeurs, affectant à moyen terme l'attraction de ce secteur pour des travailleurs et travailleuses qui voudraient en faire un métier.

Le taxi de contrebande est constitué principalement de deux types de joueurs :

1. Les opérateurs de taxi de contrebande
2. Les chauffeurs de taxi de contrebande

2.1 Les intermédiaires de taxi

Les intermédiaires de taxi sont des sociétés qui offrent différents services à leurs membres, qui sont les chauffeurs de taxi. Les membres des intermédiaires sont les propriétaires de permis de taxi dont les chauffeurs reçoivent les différents services de l'intermédiaire.

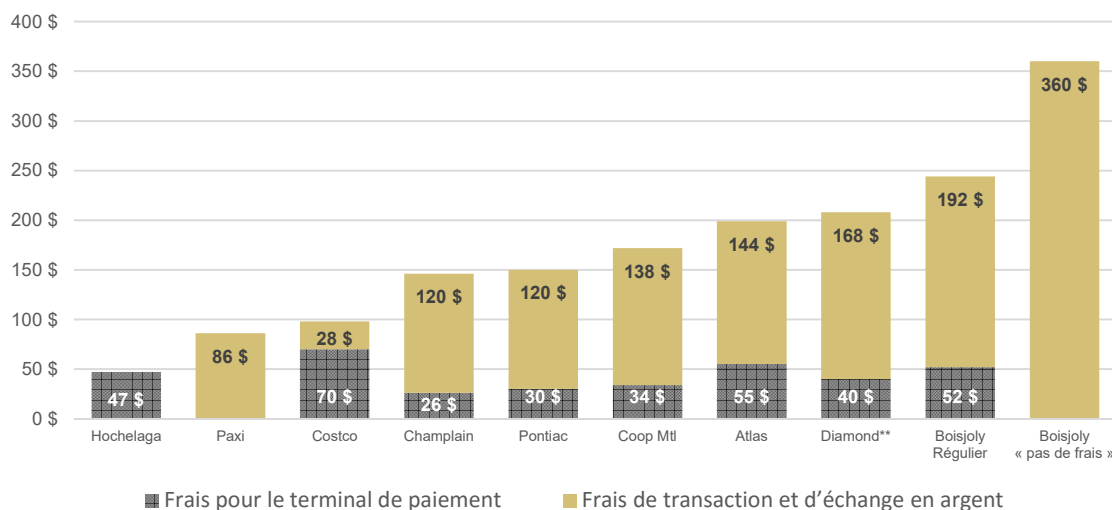
La gamme de services offerts varie d'un intermédiaire à l'autre, mais comporte à la base un service d'attribution des appels (dispatch) et une solution de paiement.

Notons que le client direct de l'intermédiaire est le membre, et non pas l'utilisateur qui, lui, est le client du chauffeur. En effet, les revenus d'un intermédiaire de taxi sont essentiellement proportionnels au nombre de membres, et non pas au nombre d'utilisateurs. Il en résulte d'un certain nombre d'effets néfastes dont l'absence d'encouragement à discipliner ou à expulser les membres qui ne respectent pas une certaine norme de qualité.

Solution de paiement

La plupart des intermédiaires de taxi offrent des solutions de paiement à leur membre. Dans une étude réalisée à l'automne 2015, Taxelco a constaté que les frais exigés aux chauffeurs pouvaient varier grandement d'un intermédiaire à l'autre :

Frais de transaction pour l'utilisation du terminal de paiement



* Basé sur un volume mensuel moyen de transaction de 2 400 \$, soit 600 \$ par semaine.

** La portion des frais mensuels attribuée au terminal de paiement est estimé à 40 \$.

Taxelco a constaté que, dans certains cas, l'intermédiaire pouvait réclamer jusqu'à 15 % de frais pour l'utilisation du terminal. Il va de soi que cette mesure décourage l'utilisation du terminal dans la voiture. C'est pour cette raison que Taxelco a décidé d'abolir les frais de transactions par cartes de crédit pour les chauffeurs membres de Taxi Hochelaga. Ainsi, le chauffeur n'a aucun motif — bien au contraire — pour décourager son client d'utiliser le paiement électronique.

Taxelco a procédé à une analyse en profondeur des intermédiaires de taxi au Québec. Il est important de noter que ces intermédiaires sont peu profitables par rapport à la taille globale du marché et qu'il leur est très difficile actuellement d'investir les montants requis pour compétitionner avec de grands joueurs mondiaux, faute de moyens.

2.2 Les opérateurs de flotte de taxis

Les opérateurs de flotte de taxis exploitent directement leurs taxis. Ils sont propriétaires des véhicules, et les chauffeurs sont des salariés. Ils contrôlent des permis de taxi en les louant ou en les détenant. Dans ce dernier cas, il faut noter que la loi ne permet pas de détenir plus de 20 permis.

Contrairement à l'intermédiaire de taxi, le client direct de l'opérateur est l'utilisateur. Le chauffeur quant à lui n'est plus un client, mais plutôt un prestataire du service. La dynamique des opérateurs de taxi est donc largement favorable au client du service de taxi.

Dans le cas de Téo Taxi par exemple, cette approche permet un encadrement très serré du service. Les chauffeurs sont formés, suivis et, lorsque nécessaire, sanctionnés pour tout comportement affectant la qualité du service. Cela permet bien sûr de rehausser l'expérience globale pour l'utilisateur. Mais, encore plus important, cette approche permet d'assurer une expérience homogène.

Lorsqu'un client choisit Téo Taxi, il sait à quoi s'attendre. Les chauffeurs, quant à eux, apprécient que la réputation de leur prestation ne soit pas affectée par le comportement de quelques chauffeurs isolés comme c'est souvent le cas dans l'industrie traditionnelle.

2.3 Les détenteurs de permis de taxi

Les détenteurs de permis de taxi sont les personnes qui détiennent un permis délivré à cet effet par la Commission des transports du Québec (CTQ). Il y a deux types de détenteurs de permis de taxi :

- » **Propriétaire locateur.** Le propriétaire locateur n'exploite pas directement son taxi. Il loue plutôt son véhicule à un ou à plusieurs chauffeurs.
- » **Propriétaire-artisan.** Le propriétaire-artisan détient un permis de chauffeur de taxi et exploite directement son taxi. Il peut en outre louer son véhicule lors des plages horaires pendant lesquelles il ne l'exploite pas lui-même.

La structure de coût et revenus typique d'un détenteur de permis de taxi est la suivante :

PROPRIÉTAIRE – LOCATEUR	Semaine	Année
Revenus	550 \$	28 600 \$
Location Permis-Voiture	550 \$	28 600 \$
Dépenses	537 \$	27 774 \$
Entretien, Réparations et Pneus	81 \$	4 193 \$
Frais "Dispatch"	69 \$	3 600 \$
Assurance Commerciale	38 \$	2 000 \$
Immatriculations	18 \$	912 \$
Inspection Bisannuelle	4 \$	200 \$
Financement-Amortissement Voiture	122 \$	6 370 \$
Bénéfice avant Permis	218 \$	11 326 \$
Financement-Amortissement Permis	202 \$	10 500 \$
Bénéfice Net	16 \$	826 \$

PROPRIÉTAIRE – ARTISAN	Heure	Semaine	Année
Revenus Net	16,61 \$	1 163 \$	60 470 \$
<i>Revenus Brut de Taxi</i>	17,36 \$	1 215 \$	63 205 \$
<i>TPS/TVQ</i>	2,26 \$	158 \$	8 232 \$
Revenus Net de Taxi ⁽¹⁾	15,10 \$	1 057 \$	54 973 \$
Pourboires	1,51 \$	106 \$	5 497 \$
Dépenses	9,56 \$	669 \$	34 787 \$
Essence	1,57 \$	110 \$	5 715 \$
Entretien, Réparations et Pneus	1,15 \$	81 \$	4 193 \$
Frais de Transactions	0,33 \$	23 \$	1 217 \$
Financement-Amortissement Permis	2,88 \$	202 \$	10 500 \$
Financement-Amortissement Voiture	1,75 \$	122 \$	6 370 \$
Frais "Dispatch"	0,99 \$	69 \$	3 600 \$
Assurance Commerciale	0,55 \$	38 \$	2 000 \$
Immatriculations	0,25 \$	18 \$	912 \$
Inspection Bisannuelle	0,05 \$	4 \$	200 \$
Permis 4C et Vérifications Antécédents Judiciaires	0,02 \$	2 \$	80 \$
Bénéfice Avant Impôt	7,06 \$	494 \$	25 684 \$

Note: Situation d'un chauffeur propriétaire qui travaille 70 heures par semaine

Note 1: Course Étalon Net de \$12.59, moyenne de 1.2 courses par heure

Dans le cas des propriétaires-artisans, l'on constate que ces derniers peinent à dégager un surplus susceptible d'assurer leurs besoins et de constituer un revenu de retraite. Dans bien des cas, la valeur de leur permis de taxi constituera leur unique actif de retraite.

2.4 Les chauffeurs professionnels

Les chauffeurs professionnels sont des détenteurs de permis de chauffeur de taxi (« pocket number »). Exception faite des propriétaires-artisans, les chauffeurs doivent louer leur taxi à des propriétaires-locateurs à la semaine. Cette modulation de l'industrie, sous forme d'un ou de deux shifts hebdomadaires, entraîne une grande pression économique qui obligent la plupart d'entre eux à faire de trop nombreuses heures de travail et qui les entraîne dans des conditions sociales extrêmement précaires.

La structure de coût et revenus typique d'un chauffeur de taxi est la suivante :

CHAUFFEUR – LOCATAIRE	Heure	Semaine	Année
Revenus Net	16,61 \$	1 163 \$	60 470 \$
<i>Revenus Brut de Taxi</i>	17,36 \$	1 215 \$	63 205 \$
<i>TPS/TVQ</i>	2,26 \$	158 \$	8 232 \$
Revenus Net de Taxi ⁽¹⁾	15,10 \$	1 057 \$	54 973 \$
Pourboires	1,51 \$	106 \$	5 497 \$
Dépenses	9,78 \$	685 \$	35 612 \$
Essence	1,57 \$	110 \$	5 715 \$
Frais de Transactions	0,33 \$	23 \$	1 217 \$
Location Permis-Voiture ⁽²⁾	7,86 \$	550 \$	28 600 \$
Permis 4C et Vérifications Antécédents Judiciaires	0,02 \$	2 \$	80 \$
Bénéfice Avant Impôts	6,83 \$	478 \$	24 858 \$

Note: Situation d'un chauffeur locataire qui travaille 70 heures par semaine

Note 1: Course Étalon Net de \$12.59, moyenne de 1.20 courses par heure

Note 2: Coût fixe très élevé qui doit être amorti sur de nombreuses heures de travail

2.5 Les opérateurs de taxi de contrebande

Les opérateurs de taxi de contrebande offrent des services de taxi amateur en dehors du cadre réglementaire et fiscal. L'essentiel de leur activité consiste à offrir une application mobile à l'intention des chauffeurs de contrebande et une autre à l'intention des utilisateurs.

Les opérateurs de taxi de contrebande ne perçoivent pas la TPS ni la TVQ au nom de leurs chauffeurs et n'émettent pas non plus de relevés de revenus.

La plateforme de transaction des opérateurs de taxi de contrebande souvent à l'étranger dans des pays offrant des avantages fiscaux importants.

Il est difficile d'établir avec précision leur structure de coûts et revenus typique mais nos estimations démontrent qu'il s'agit d'une activité extrêmement lucrative puisque leurs seuls coûts directs sont les frais de transaction liés à l'utilisation d'une carte de crédit. Nous pouvons affirmer que la marge brute générée par ses entreprises se situe autour de 90 %, d'où la valorisation extrêmement élevée que les investisseurs leur attribuent.

2.6 Les chauffeurs de taxi de contrebande

Les chauffeurs de taxi de contrebande utilisent leur propre voiture ainsi que l'application mobile des opérateurs de taxi de contrebande pour offrir des services de transport de personnes rémunéré.

L'opérateur de taxi de contrebande n'exige pas de ses chauffeurs de preuve d'assurance commerciale. De plus, il ne perçoit pas la TPS et la TVQ au nom des chauffeurs et n'émet aucun relevé de revenus. Les médias ont déjà fait état du faible revenu net qu'il reste en poche pour les chauffeurs de taxi de contrebande. Leur opérateur a publiquement répondu par une question : pourquoi alors y a-t-il autant de chauffeurs sur la plateforme ?

Le lecteur avisé comprendra que c'est essentiellement parce que beaucoup de chauffeurs de taxi de contrebande ne respectent tout simplement pas leurs obligations fiscales.

Cette opacité rend difficile l'obtention d'un portrait réel des chauffeurs de taxi de contrebande. C'est pour cette raison que Taxelco a décidé de mener une enquête auprès d'un échantillon de chauffeurs de taxi de contrebande.

Avec les résultats de notre enquête et ceux d'une enquête effectuée par le Journal de Montréal, nous avons été en mesure d'établir que la structure de coûts et revenus typique d'un chauffeur de taxi de contrebande est la suivante :

CHAUFFEUR - UBER X	Heure	Semaine	Année
Revenus	17,37 \$	1 216 \$	63 232 \$
Revenus	17,37 \$	1 216 \$	63 232 \$
Dépenses	9,48 \$	663 \$	34 507 \$
Essence	2,09 \$	143 \$	7 609 \$
Frais "Dispatch UBER"	4,34 \$	304 \$	15 808 \$
Financement-Amortissement Voiture	1,30 \$	91 \$	4 745 \$
Immatriculations	0,07 \$	5 \$	262 \$
Assurance	0,14 \$	10 \$	500 \$
Entretien, Réparations et Pneus	1,53 \$	107 \$	5 583 \$
TPS/TVQ à Payer	2,26 \$	158 \$	8 235 \$
Bénéfice Avant Impôts ⁽²⁾	5,63 \$	394 \$	20 489 \$

Note 1: Situation d'un chauffeur UBER X qui travaille 70 heures par semaine.

Note 2: Le journal de Montréal estime à \$4.60 le bénéfice net horaire d'un chauffeur Uber X.
<http://www.journaldemontreal.com/2016/02/05/la-face-cachee-duber>

Les piètres conditions offertes aux chauffeurs entraînent un taux de roulement élevé, d'où l'importance pour ces entreprises de dépenser énormément d'argent sur le recrutement des chauffeurs.

De nombreuses surprises attendent les chauffeurs qui pratiquent le Taxi Amateur quand vient le temps d'internaliser tous les coûts reliés à l'opération du service qu'ils offrent à partir de leurs voitures personnelles.

3 Les permis de taxi

3.1 La raison derrière un quota pour le taxi

De nombreux commentaires ont été entendus concernant le côté passéiste des permis de taxi. Il s'agit bien entendu d'un quota qui limite l'offre dans un marché.

La seule raison qui justifie l'utilisation de quota dans une société est de permettre aux citoyens qui choisissent une industrie qui comporte une faible barrière à l'entrée de pouvoir en vivre décemment. Le statut de Travailleur Autonome dans l'industrie du taxi est en fait une porte ouverte vers une situation d'emploi précaire, sans bénéfices marginaux, à des conditions bien en deçà du salaire minimum.

Nous sommes d'avis que peu importe la décision du gouvernement liée aux permis de taxi, que le maintien d'une certaine forme de quota est requis afin de maintenir un minimum de rentabilité dans l'industrie. Le taxi est un service essentiel pour de nombreux citoyens et une libéralisation complète du marché se fera inévitablement au détriment d'un service de qualité.

3.2 Le marché secondaire pour les permis

Le gouvernement a permis, dès la mise en place des permis de taxi, que les propriétaires puissent revendre leur permis à des individus ou des entreprises, selon les lois de l'offre et de la demande.

Nous sommes d'avis que l'autorisation de revente des permis a été une erreur et que nul ne devrait pouvoir bénéficier d'une plus-value générée par un quota mis en place par l'état. Si un système de quotas est maintenu, ce que nous proposons, ils devront être attribués par la société en échange d'une certaine rémunération liée aux revenus générés et au maintien d'un niveau de qualité de service bien établi.

Ceci dit, il est clair que l'État a une responsabilité par rapport à la valeur des permis qui pourrait être affectée irrémédiablement par une modification drastique au cadre réglementaire.

3.3 La valeur des permis

Taxelco a procédé à l'analyse des revenus de l'industrie du taxi qui peuvent être attribués de façon isolée à un permis. Cette analyse nous permet d'estimer la valeur d'un permis entre 113 000 \$ et 189 000 \$, en fonction du rendement attendu pour ce type de placement. La valeur intrinsèque estimée en fonction d'un rendement attendu de 8 % est de 166 000 \$.

La valeur de revente actuelle estimée d'un permis est de 150 000 \$ incluant la voiture qui y est associée. Cette valeur est en baisse importante depuis la dernière année, dû à l'incertitude liée à l'arrivée du taxi amateur.

Une différence appréciable existe entre la valeur des permis dans certains territoires. Cette différence est due à une différence entre l'offre et la demande dans chacun des territoires et aux caractéristiques qui leurs sont propres, comme par exemple la présence de l'Aéroport de Montréal dans le territoire A12.

Très peu de transactions ont eu lieu dans la dernière année. Beaucoup de détenteurs de permis qui cherchent à le revendre n'y arrivent tout simplement pas. Cette situation entraîne beaucoup de mécontentement dans l'industrie et oblige des artisans qui souhaitent en sortir de continuer à opérer leur taxi avec mécontentement.

3.4 Une proposition pour le rachat des permis

Taxelco propose 3 mesures pour permettre de régler l'impasse dans laquelle se retrouvent aujourd'hui les détenteurs de permis de taxi, dans un contexte de dérèglementation.

3.4.1 Le rachat d'un certain nombre de permis afin de refléter la demande qui sera transférée vers le Taxi Amateur

Nous proposons qu'entre 10 % et 20 % des permis en circulation soient rachetés par une entité à déterminer et que cette entité reçoive un montant par course entreprise par un Taxi Amateur (voir section 5.2)

3.4.2 Le rachat d'un certain nombre de permis par un fonds spécial financé par un fonds de pension ou un fonds de travailleurs

Nous proposons qu'un fonds qui pourrait être financé par une caisse de retraite ou un fonds de travailleurs procède au rachat sur une base volontaire d'un certain nombre de permis, en mettant en place un mécanisme d'enchère renversée.

Par exemple, une entité pourrait proposer de racheter jusqu'à 2 000 permis (un nombre représentant 50 % des permis en circulation) à un prix maximal de 169 000 \$ en sollicitant des offres de la part des détenteurs actuels et en retenant les 2 000 offres les plus basses reçues. Ces permis pourraient par la suite être loués à des chauffeurs ou à des opérateurs de flotte selon un loyer hebdomadaire procurant un rendement à déterminer.

Les permis pourraient devoir être retournés à l'État sans frais au bout d'une période de 20 ou 25 ans.

Cette proposition nécessite le maintien de quotas liés au Taxi Professionnel pendant la période de détention des permis par l'entité qui procéderait au rachat des permis et un cadre réglementaire clair et équitable, surtout en ce qui a trait à la perception des taxes de vente et le paiement d'une compensation pour les permis de taxis.

3.4.3 L'introduction d'une date de péremption aux permis en place

Parallèlement à la mise en place d'un processus d'enchère inversé, nous proposons que le gouvernement impose que les permis soient retournés à l'État, sans frais, au bout d'une période pouvant varier entre 20 et 25 ans.

Le détenteur d'un permis pourra ainsi choisir entre vendre son permis pour une indemnité déterminée par un processus d'enchère ou le conserver et l'exploiter pendant 20 ou 25 ans.

COÛT D'UN PERMIS DE TAXI	Heure
Location Permis-Voiture	7,86 \$
Moins: Entretien, Réparations et Pneus	1,15 \$
Moins: Financement-Amortissement Voiture	1,75 \$
Moins: "Dispatch"	0,99 \$
Moins: Assurance Commerciale	0,55 \$
Moins: Immatriculations	0,25 \$
Moins: Inspection Bisannuelle	0,05 \$
Coût Permis / Heure	3,11 \$
Coût Permis / Course	2,59 \$

VALEUR D'UN PERMIS DE TAXI SELON TÉO TAXI	Heure
Location permis – TÉO	13 520 \$
Valeur implicite selon un rendement de 6 %	225 333 \$
Valeur implicite selon un rendement de 8 %	169 000 \$
Valeur implicite selon un rendement de 10 %	135 200 \$

TÉO Taxi loue présentement des permis pour 260 \$ par semaine. La valeur implicite d'un permis selon un rendement de 8 % est de 169 000 \$.

VALEUR D'UN PERMIS DE TAXI SELON LE COÛT D'UN PERMIS DE TAXI	Heure
Coût Permis / Heure	3,11 \$
Coût Permis / Année	11 326 \$
Valeur Implicite selon un Rendement de 6%	188 760 \$
Valeur Implicite selon un Rendement de 8%	141 570 \$
Valeur Implicite selon un Rendement de 10%	113 256 \$

Assumant un coût horaire associé à un permis de 3,11 \$, calculé précédemment, et un rendement de 8 %, la valeur d'un permis serait d'environ 141 570 \$.

4 Nos principes

4.1 Mettre le client au cœur de la solution

Taxelco croit fermement qu'il faut d'abord et avant tout remettre le client au cœur de l'approche requise afin de réinventer le taxi.

Taxelco souhaite bien entendu générer un bénéfice pour ses investisseurs. Nous sommes toutefois d'avis que la motivation mercantile ne peut guider seule la réinvention de l'industrie du taxi avec succès. Les objectifs de Taxelco comprennent une amélioration significative des revenus des chauffeurs, des revenus stables, une simplicité opérationnelle pour les propriétaires de permis et un service dont la haute qualité est offerte de façon homogène pour tous les usagers. À cet égard, l'État doit jouer un rôle fondamental pour s'assurer que les politiques publiques répondent d'abord et avant tout aux besoins des clients.

4.2 Investir dans le transport individuel de personnes

Notre constat est clair : pour mieux servir le client, il faut investir massivement dans l'industrie. Impossible de prétendre pouvoir mieux servir le client sans travailler sur les aspects suivants :

- » Développer des applications mobiles plus performantes et plus conviviales ;
- » Se doter d'un parc de véhicules plus confortables, plus économiques et plus écologiques ;
- » Mettre en place des systèmes d'optimisation du service et des systèmes d'analyse des données permettant de telles optimisations ;
- » Mettre en place des infrastructures de nettoyage, d'entretien et de recharge des véhicules ;
- » Développer des mécanismes de suivi de la satisfaction de la clientèle.

Or, toutes ces actions requièrent **énormément de capital**. En conséquence, Taxelco encourage les parlementaires à promouvoir des mesures qui encourageront l'investissement et à rejeter toutes mesures qui pourraient y nuire.

Pour Taxelco, cela se décline autour de trois axes :

-
- A) Favoriser la concurrence en assouplissant la réglementation
 - B) Appliquer les mêmes règles à tous
 - C) Permettre l'essor de grands joueurs dans l'industrie
-

4.3 Favoriser la concurrence en assouplissant la réglementation

Actuellement, l'industrie du taxi souffre d'une réglementation infantilisante et dépassée. Ancrés dans cette vision, certains acteurs souhaitent continuer dans la voie de la surréglementation. Ce serait une erreur, car la surabondance de l'encadrement a deux effets pervers :

- » Cela nuit à la capacité des acteurs d'innover et d'offrir des produits distinctifs qui répondent aux différents besoins de la clientèle ;
- » Par ailleurs, en restreignant la capacité d'un acteur de se distinguer de ses concurrents, on diminue d'autant sa capacité à tirer un bénéfice de ses efforts. Cela a un effet dissuasif sur l'investissement.

4.4 Appliquer les mêmes règles pour tous

Il nous apparaît incontournable que les mêmes règles opérationnelles et fiscales soient appliquées à tous. Quoiqu'en disent certains acteurs du taxi amateur, leur modèle n'encourage pas du tout l'innovation. Au contraire, il prive de capitaux les acteurs qui souhaitent innover tout en respectant la loi.

L'exemple de Taxelco est éloquent à cet égard. Nous avons décidé d'investir dans l'industrie malgré l'incertitude qui y règne. Il est par contre crucial que l'environnement soit équitable et permette une saine concurrence afin que ces investissements puissent se poursuivre.

4.5 Permettre l'essor de plusieurs grands joueurs dans l'industrie

Pour des raisons qui lui apparaissaient probablement raisonnables à l'époque, le législateur québécois a jugé bon de favoriser le modèle du taxi artisanal et a rendu pratiquement impossible l'avènement de grands joueurs dans l'industrie.

Il est difficile d'attirer les investissements requis pour réinventer le taxi à l'intérieur du modèle artisanal actuel. Il ne s'agit toutefois pas d'empêcher le taxi artisanal. Il représente pour de nombreux chauffeurs un mode de vie qui leur convient. Par contre, le législateur devrait faciliter l'avènement de grands joueurs québécois en leur permettant de détenir des flottes, des actifs et des permis en nombre suffisant, afin de pouvoir créer des économies d'échelle permettant une augmentation de la rentabilité globale de l'industrie.

Il était par exemple inconcevable de mettre en place un système de taxi électrique dans les limites actuelles de la réglementation du taxi. Nous avons dû travailler de concert avec les instances publiques pour créer un projet pilote afin de rendre ce projet possible.

5 Recommandations

Notre proposition afin de créer un environnement permettant un meilleur développement de l'industrie s'articule autour de 3 volets.

- 1) Un cadre modernisé pour le taxi
- 2) Un nouveau cadre légal et fiscal pour le taxi amateur
- 3) Le respect de la démocratie

5.1 Un cadre modernisé pour le taxi

Taxelco est d'avis que le législateur devrait moderniser le cadre réglementaire actuel du taxi par un certain nombre de mesures. Ce cadre s'appliquerait à tous les détenteurs actuels de permis qui détiendraient le privilège exclusif des courses spontanées, c'est-à-dire :

- » Les courses hélées sur la rue
- » Les courses prises à un poste d'attente.

De plus, étant donnée la nature vulnérable de la clientèle du transport adapté et du transport médical, et par le fait même du besoin de formation et de suivi qui en découle, ces deux segments de transport devraient être la responsabilité exclusive des détenteurs de permis de taxi.

Les détenteurs de permis de taxi continueraient bien sûr de pouvoir prendre des courses via une répartition téléphonique ou électronique.

Nous proposons les mesures qui suivent afin de moderniser le cadre réglementaire du taxi et permettre une plus grande innovation, comme demandée de plus en plus par la clientèle :

Favoriser la concurrence en assouplissant la réglementation

- » Permettre aux taxis de faire varier leur tarif en fonction de l'offre et de la demande, et ce, pour les courses via répartition, pourvu que ce tarif ne soit pas inférieur à 50 % du tarif prévu par la Commission des transports du Québec, et ne soit pas supérieur à 200 % du tarif prévu par la Commission. L'utilisateur devrait bien sûr être informé du tarif AVANT la course. Cette mesure ne s'appliquerait pas aux courses spontanées ou aux courses prises à partir d'un poste de taxi qui, elles, resteraient en tout temps au tarif fixé par la Commission.

- » Mettre fin à l'inefficacité engendrée par le système d'agglomérations de taxi. Le système actuel force les taxis à faire un certain nombre de voyages à vide en les empêchant de prendre des clients dans une agglomération autre que celle rattachée au permis. Tout le monde y perd : le nombre de courses totales de l'industrie n'augmente pas, mais les dépenses rattachées à ces courses augmentent inutilement. De plus, ces courses à vide sont une source de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre injustifiable sur le plan environnemental. Par contre, les intermédiaires et les opérateurs de flotte devront garantir un délai maximal afin de s'assurer que tous les clients puissent être desservis à l'intérieur de délais raisonnables, où qu'ils soient dans le Grand Montréal.
- » Permettre une formation plus flexible basée sur une approche d'apprenti chauffeur. Cette approche vise à délivrer rapidement, après une formation de base, un permis d'apprenti chauffeur permettant au candidat chauffeur de terminer sa formation dans un cadre de pratique réel, dans de vrais taxis. C'est l'approche qu'utilisent à peu près tous les ordres professionnels et tous les corps de métier à notre époque. Cette approche plus flexible permettra de recruter une nouvelle génération de chauffeurs qui pourraient être intéressés par des emplois à temps plein ou à temps partiel.

Appliquer les mêmes règles pour tous

- » Obliger les intermédiaires de taxis et les exploitants de flotte de taxis à percevoir directement la TPS et la TVQ auprès des clients, au nom des chauffeurs, pour toutes les transactions qui sont complétées électroniquement.
- » Obliger les intermédiaires de taxis et les exploitants de flotte de taxis à émettre des relevés de revenus et à les transmettre aux chauffeurs et aux autorités fiscales.

Taxelco applique déjà ces règles chez Téo et propose de le faire chez Taxi Hochelaga. C'est plus de 50 millions de dollars que nous prévoyons verser à l'État pour les seules taxes de vente durant les 5 prochaines années.

Portrait d'un chauffeur Téo

Revenu minimum garanti par période de paie (incluant pourboire garanti)	15 \$ / heure
Bénéfices marginaux	2,40 \$ / heure
Heures travaillés	40 heures / semaine
Vacances payés	2 semaines
Protection sociale	Code du travail

Faciliter l'avènement de plusieurs grands joueurs dans l'industrie

- » Généraliser la possibilité de louer un permis de taxi, ce qui est actuellement offert dans le cadre des projets pilotes de taxi électrique.

- » Mettre fin à la limite actuellement fixée à 20 permis. Cette limite a été adoptée dans le passé par le législateur afin de favoriser le mode artisanal aujourd'hui omniprésent dans l'industrie. Bien que Taxelco ne s'oppose pas à la présence d'exploitations artisanales de taxi, nous croyons qu'il est au bénéfice de tous les acteurs de faciliter l'avènement de grands joueurs dans l'industrie. Comme nous l'avons vu à la section 4.5, il n'est tout simplement pas possible d'injecter les sommes d'argent requises afin de moderniser l'industrie avec une flotte qui serait limitée à 20 taxis.

5.2 Un nouveau cadre légal et fiscal pour le taxi amateur

Nous sommes viscéralement contre le taxi de contrebande. Toutefois, si le gouvernement souhaite permettre le taxi amateur, il est impératif que les règles soient équitables, surtout sur le plan fiscal.

Parce que le gouvernement semble pencher vers l'autorisation du taxi amateur parce qu'il est populaire et serait difficilement contrôlable, Taxelco propose que le législateur mette en place un cadre réglementaire et fiscal spécifique au taxi amateur, appelé aussi erronément Covoiturage commercial. Ce cadre s'appliquerait uniquement aux opérateurs enregistrés — et donc détenant un permis qui serait requis par l'État à cet effet — qui ne pourraient offrir que des courses via un système de répartition électronique. Ces opérateurs ne pourraient donc pas faire de courses hélées sur la rue, de courses prises à partir d'un poste d'attente, ni de courses pour le transport adapté ou le transport médical.

Ces opérateurs de taxi amateur seraient tenus de vérifier les antécédents judiciaires et le dossier de conduite automobile de leurs chauffeurs. Ils devraient par ailleurs fournir la liste de leurs chauffeurs aux autorités.

Voici les mesures que nous proposons pour encadrer le taxi amateur.

Favoriser la concurrence en assouplissant la réglementation

- » Permettre aux opérateurs de taxi amateur d'offrir un tarif de leur choix, pourvu que ce tarif ne soit pas inférieur à 50 % du tarif prévu par la Commission des transports du Québec, et ne soit pas supérieur à 200 % du tarif prévu par la Commission. L'utilisateur devrait bien sûr être informé du tarif AVANT la course et l'approuver.

Appliquer les mêmes règles pour tous

- » Obliger les opérateurs de taxi amateur à percevoir directement la TPS et la TVQ auprès des clients et à les remettre à Revenu Québec
- » Confirmer explicitement qu'il n'y pas de dispense en ce qui concerne la perception de la TPS et de la TVQ pour les personnes dont le chiffre d'affaires est inférieur à 30 000 \$ pour l'activité de taxi amateur, comme c'est déjà le cas pour le reste de l'industrie du taxi.

- » Obliger les opérateurs de taxi amateur à émettre des relevés de revenus et à les transmettre à leurs chauffeurs et aux autorités fiscales.
- » Verser une indemnité de 1,10 \$² par course à un fond de compensation des détenteurs de permis de propriétaire de taxi, à être créé afin de couvrir la baisse de revenus liée à l'augmentation de l'offre de transport commercial. Ce fonds serait administré par l'État selon une formule à convenir afin de dédommager les détenteurs de permis de taxis du préjudice subi par la modification des privilèges qu'ils ont achetés à fort prix. Ne pas dédommager ces propriétaires équivaldrait à une confiscation pure et simple de leur bien par l'État.

5.3 Des décisions cruciales pour l'industrie et pour la société

- » Nous sommes d'avis que le gouvernement se doit d'agir avec prudence concernant la modification réglementaire affectant les permis de taxi. L'État est au mieux complice du marché secondaire qui a été établi pour les permis en ayant obligé leur présence pour exploiter un service de transport commercial et en ayant sanctionné les transferts entre individus. Nous croyons qu'une décision qui ferait chuter la valeur des permis sans mécanisme de compensation approprié expose l'État à un recours collectif pouvant représenter plus d'un milliard de dollars. S'affranchir de cette responsabilité en comparant la décision d'acheter un permis de taxi à celle d'ouvrir un club vidéo met de côté le rôle qu'a joué l'État dans l'établissement, la protection et la revente de ces quotas.
- » Le respect de l'environnement fiscal est primordial à l'équilibre de l'industrie. S'assurer que la perception des taxes et des impôts est équitable pour tous et effectuées de la façon la plus efficace possible empêchera une entreprise d'utiliser un avantage indu en transférant la responsabilité du paiement des sommes dues à d'innombrables travailleurs autonomes. La grande majorité des clients qui utilisent les services de taxi amateur mentionnent le prix comme le facteur de différenciation de ce service en ne réalisant pas que la majorité de l'écart proposé est liée aux taxes de vente qui ne sont pas payées.

5.4 Le respect de la démocratie

On dit que le crime ne paie pas. Ce doit très clairement être le cas au Québec. C'est pour cette raison que Taxelco demande qu'une pleine rétroactivité s'applique aux quatre règles de la section « **Appliquer les mêmes règles pour tous** » pour tous les opérateurs de taxi amateur qui ont exercé au Québec depuis les dernières années. S'acquitter de cette obligation devrait être une condition sine qua non afin d'obtenir un permis d'opérateur de taxi amateur.

² Voir l'annexe A pour les valeurs comparatives

Taxelco reconnaît que la rétroactivité se doit d'être une mesure exceptionnelle dans notre État de droit. Nous sommes toutefois d'avis qu'il s'agit bien d'une situation exceptionnelle qui le justifie — et même le requiert — amplement. Certains opérateurs de taxi amateur ont agi dans la totale illégalité en toute connaissance de cause et au mépris de toutes les lois québécoises.

Pour éviter qu'une telle approche devienne un *modus operandi* pour une entreprise désirant se développer au mépris des lois québécoises, le législateur québécois doit livrer un message fort et inflexible :

« Nul ne peut se moquer de la démocratie québécoise et penser s'en tirer impunément. »

Annexe A : Valeurs de référence

Hypothèses des calculs

Voici les hypothèses utilisées pour les calculs dans les tableaux ci-haut :

HYPOTHÈSES TAXI		Heure
Taxes	14,975%	-
Heures / Chauffeur / Semaine	70	-
Revenus		
Courses / Heure ⁽¹⁾	1,20	1,20
Revenu net moyen ⁽²⁾	12,59 \$/Course	15,10 \$
Kilométrage ⁽³⁾		14,4 km
Pourboires	10 %	1,51 \$
Coûts variables		
Essence ⁽⁴⁾	9,4 L/100km	1,57 \$
	1,16 \$L	
Entretien, Réparations et Pneus	0,08 \$/km	1,15 \$
Frais de transactions	5 % Frais	0,33 \$
	35 %	
Coûts fixes		
Location permis — TEO	260 \$/Semaine	3,71 \$
Location Permis / Voiture ⁽⁵⁾	550 \$/Semaine	7,86 \$
Financement — Amortissement permis	-175 000 PV	2,88 \$
	6 %	
	175 000 \$ FV	
	15 An(s)	
Financement — Amortissement Voiture	-30 000 \$ PV	1,75 \$
	4 %	
	2 000 \$ FV	
	5 An(s)	
Frais « Dispatch »	300 \$/mois	0,99 \$
Assurance commerciale	2 000 \$/Année	0,55 \$
Immatriculations	912 \$/Année	0,25 \$
Inspection bisannuelle (Taximètre et Véhicule)	200 \$/Année	0,05 \$
Permis 4C et Vérifications Antécédents Judiciaires	80 \$/Année	0,02 \$

Prendre note qu'il est très difficile d'avoir des données exactes sur l'industrie du taxi

Sources :

1. Données Internes
2. <http://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/secteurs/taxi/2015QCCTQ3036.pdf>
3. Données internes
4. <http://www.toyota.ca/toyota/en/vehicles/camry/overview>
5. <http://www.taxiavendre.com/>

HYPOTHÈSES UBER X		Heure
Courses / Heure ⁽¹⁾	1,51	1,51
Kilométrage ⁽¹⁾	19,2 km/Heure	19,2 km
Revenus		
Revenu moyen ⁽¹⁾	11,47 \$/Course	17,37 \$
Coûts		
Essence ⁽²⁾	9,4L/100km 1,16 \$L	2,09 \$
Entretien, Réparations et Pneus	0,08 \$/km	1,53 \$
Financement — Amortissement Voiture	-30 000 \$ PV 4 % 2 000 \$ FV 7 An(s)	1,30 \$
Immatriculations	262 \$/Année	0,07 \$
Assurance	500 \$/Année	0,14 \$
Frais « Dispatch UBER X »	25 %	4,34 \$

Note : Selon une moyenne de 70 heures par semaine.

Sources :

1. <http://www.journaldemontreal.com/2016/02/05/la-face-cachee-duber>

2. <http://www.toyota.ca/toyota/en/vehicles/camry/overview>

Enquête interne sur chauffeurs Uber X

Calcul de l'indemnité pour le taxi amateur

Le gouvernement pourrait décider de dédommager les détenteurs de permis de taxi en leur versant directement une indemnité ou encore en rachetant un nombre de permis équivalant à la part de marché que les détenteurs ont collectivement perdue au profit du taxi amateur.

Dans ce dernier cas, et en prenant en exemple le cas de Montréal (bien que la même logique puisse s'appliquer partout au Québec), on obtient :

A – Valeur des permis actuellement en circulation (150 000 \$ chacun)	660 M\$
B – Part du marché prise par le taxi amateur	10 %
C – Valeur des permis à racheter	66 M\$
D – Amortissement du rachat des permis	25 ans
E – Coût annuel en capital du rachat	2,64 M\$
F – Coût annuel en intérêt pour le financement du rachat (6 %)	3,96 M\$
G – Coût annuel total du rachat	6,6 M\$
H – Nombre annuel de courses en taxi amateur (estimation)	6 millions
I – Coût par course	1,10 \$ par course

Cette méthode de calcul est d'autant plus robuste qu'elle est indépendante de l'hypothèse de part de marché faite. En effet, si l'on fait varier le paramètre B, on fera varier d'autant les paramètres G et H. Le résultat net restera donc autour de 1,10 \$ par course.

À titre de référence, Taxelco loue ses permis 260 \$ par semaine. On sait par ailleurs que très peu de détenteurs de permis réussissent à faire plus de 20 courses par jour. Le coût par course actuellement associé au permis pour le projet Téo est aujourd'hui d'environ 1,85 \$ par course.