Le choix au consommateur :

CTE - 041M
C.P. – Transport rémunéré de personnes par automobile

La réglementation du Transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA)

Présentation pour

La Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale

Dr Dan Hara et Dr Charles Mallory
Hara Associates inc.

Le 10 mars 2016

Hara Associates en contexte

- Une société d'économistes qui conseille les organismes de réglementation des transports depuis plus de 20 ans.
- Nos recommandations servent l'intérêt public.
- Présence à Montréal et à Ottawa
- Nos clients :
  - Washington DC, Los Angeles, San Francisco, l'État australien de Victoria, l'Arabie saoudite, Edmonton, Sudbury, Halifax, Calgary, Ottawa, Fort McMurray, Hamilton, et Waterloo.
- Projets récents similaires à Uber/Lyft et aux autres TRPA :
  - Ottawa (http://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/documents/otlrsr_taxi_economics_fr.pdf)
  - Vancouver (http://vancouver.ca/files/cov/hara-report-framework-for-choice.pdf)

L’intérêt public est mieux servi par deux régimes

- Idéalement, les consommateurs devraient avoir le choix entre deux services réglementés.

  A. Les taxis traditionnels avec
  - un niveau élevé de sécurité et de qualité de service à
  - un tarif fixe connu.
  - Accessible à tous.

  B. Les TRPA avec
  - un plancher acceptable de sécurité concernant l’assurance, le véhicule et le conducteur.
  - Service fiable à toute heure pour un prix variable.
  - Avantages du téléphone intelligent et de la carte de crédit : garantie de voir les voitures disponibles sur une carte, communication directe avec le chauffeur, autofacturation, évaluation du conducteur.

. . . Politique publique

- Pour atteindre ce modèle, nous avons besoin de
  - La bonne santé et la rentabilité de l'industrie du taxi (pas garanties).
  - Normes minimales *applicables* pour les TRPA.
- Nous devons également faire la distinction entre les marchés de répartition d'appels (« dispatch ») et de signalement dans la rue.
  - Normes flexibles alternatives seulement acceptables lorsque le passager connaît le fournisseur et qu'il y a des traces (par l'application).
  - Normes de sécurité plus élevées pour les taxis qui protègent aussi bien le conducteur que le passager, lorsqu'un véhicule est hélé dans la rue.
- Approche commune : les TRPA ne sont pas autorisés à prendre les clients qui signalent dans la rue (« hail »).

Normes minimales pour les TRPA

- Assurance commerciale : la même que les taxis, y compris lorsqu'ils sont connectés au réseau et sans passager. Le prix de l'assurance peut varier selon si l'activité est à temps plein ou à temps partiel.

- Vérification des antécédents judiciaires, avec une décision d'un agent du gouvernement.

- Les règles pour le conducteur et le véhicule peuvent varier suivant si l'activité est à temps plein ou à temps partiel.
  - Les applications enregistrent les trajets et peuvent produire des rapports (par ex. New York, Washington DC).
  - Formation du conducteur : des cours condensés pour le temps partiel, une formation complète pour le temps plein.
  - Inspections des véhicules : les voitures à temps plein doivent satisfaire aux mêmes normes que les taxis.

Application pratique

- Réglementer les services basés sur application.
- Réglementer les conducteurs et les voitures TRPA.
- Les inspecteurs doivent être en mesure de faire la distinction entre les véhicules immatriculés et non immatriculés qui recherchent des passagers.
  - Des immatriculations physiques discrètes pour les TRPA, visibles à l'arrière.
  - Accès en temps réel au système de réservation pour distinguer un trajet préréservé ou un «e-hail» d'un signalement dans la rue. (par ex. New York).
- Le financement pour une application supplémentaire :
  - Tarifs par trajet réalisables et démontrés pour les TRPA (Edmonton, Washington DC).

Amélioration des services

- Personnes handicapées
  - Services contratuels prévus pour le transport en commun :
    - Si les TRPA sont utilisés : le véhicule et la formation du conducteur devront se conformer aux normes des taxis du plus haut niveau, en plus d'une formation spécialisée obligatoire.
    - Neutralité de formule pour les numéros des taxis immatriculés.
  - Taxis accessibles par fauteuil roulant sur demande.
    - Défi de la politique : offrir un service égal pour le même prix.
    - Opportunité : des tarifs généraux par trajet peuvent être utilisés pour subventionner le service accessible.
    - Élément clé : valeurs des immatriculations des taxis.
- Innovation dans le transport en commun :
  - Utilisation des taxis ou des TRPA pour élargir les itinéraires de bus à faible volume.
  - Si les TRPA sont utilisés : exigences à un niveau supérieur.
  - Les TRPA peuvent offrir la souplesse nécessaire pour l'approvisionnement à temps partiel.

. . . Amélioration des services

- Tarification dynamique
  - Bienfait mitigé.
  - Pénible, mais permet de garantir la disponibilité.
  - Meilleure discipline : système de prix fixe concurrentiel rentable pour les taxis.
  - Pour les TRPA, nous suggérons :
    - Norme sur la visibilité du multiplicateur de tarif (celui d'Uber est déjà plutôt bien).
    - Plafond généreux pour le multiplicateur (par ex. 10x) afin d'éviter des erreurs exorbitantes.

Environnement économique équitable

- Notions importantes :
  - Les tarifs réduits d'Uber ne sont pas seulement dus aux taux d'assurance ou aux coûts d'immatriculation plus élevés des taxis.
  - Les prix inférieurs en dehors des heures de pointe attirent plus de clients et permettent à Uber de s'approprier une part du marché des taxis.
- Pour que l'industrie des taxis reste rentable, elle doit avoir une certaine souplesse pour des tarifs réduits.
- Si la protection de la valeur de l'immatriculation des taxis est également souhaitée, des mesures supplémentaires sont nécessaires.
  - Exemple : il est possible de fixer un tarif par trajet pour les TRPA qui est équivalent au taux de location d'une plaque de taxi.
- Limiter le nombre des TRPA (ainsi que des taxis) irait à l'encontre de certains avantages.

Environnement économique équitable

- Marché secondaire de l'immatriculation des taxis.
  - La valeur de l'immatriculation provient des limites sur le nombre des immatriculations des taxis.
  - On peut masquer la valeur d'une plaque, mais on ne peut pas éliminer sa valeur sous-jacente par décret.
- La régulation de la rentabilité et de la valeur de l'immatriculation dans l'industrie du taxi est plus facilement réalisable en réglementant différemment l'approvisionnement de taxis (et non pas en fixant un nombre déterminé).
- Exemple : le gouvernement pourrait stabiliser le tarif des immatriculations de taxi en proposant de les vendre à un taux réglementé.
  - Résultat net : le nombre d'immatriculations de taxi s'ajustera automatiquement, la rentabilité pour les détenteurs actuels sera protégée,
- Autres méthodes examinées dans un projet australien : «Alternative Methods of Taxi Entry Management». (http://taxi.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0016/20833/Hara-Associates-Alternative-Methods-of-Taxi-Entry-Management-License-Caps-Price-Rationing-or-Performance-Standards.pdf)

Remarques finales :

- L’intérêt public est mieux servi par deux régimes