

Uber à Montréal : Changement institutionnel et urbanisation néolibérale

15e Colloque de la Relève VRM
Baril, Émile (emile.baril@gmail.com)
Maîtrise avec mémoire
Département de Géographie
Université du Québec à Montréal
Sous la direction de Anne Latendresse

L'entreprise de taxi « Uber » s'est rapidement implantée dans la plupart des grandes villes du monde. Elle gagne en popularité grâce à son application mobile qui met directement en contact ses « chauffeurs-partenaires » et des clients et clientes, et offre des déplacements à des tarifs concurrentiels. Son apparition s'est produite en tension, voire en confrontation avec les principaux acteurs de l'industrie du taxi traditionnelle, car le modèle Uber, associé à l'économie de plateforme, repose sur l'idée de la libre entreprise. La concentration des richesses, des pouvoirs et des populations au sein de certaines des grandes villes du monde a permis le développement rapide de ce nouveau modèle d'entreprise. Ce processus qu'on associe à la métropolisation se conjugue avec la présence de nouveaux travailleurs et travailleuses qualifiés, mais aussi comme Sassen (2004) l'a démontré, de nombreux migrants (légaux et/ou illégaux) qui occupent des emplois précaires et informels.

La reconfiguration socio-spatiale de l'organisation du monde se caractérise par une importance des métropoles et des réseaux de villes à l'échelle globale et un nouveau rôle de médiateur de l'État national (Brenner 2004). La concentration des capitaux dans les centres et le retour à la ville des classes aisées sont une cause du processus de gentrification des quartiers centraux (Smith 2007). Nouvelles classes aisées, sièges sociaux et districts technologiques périurbains font en sorte que les enjeux liés à la mobilité urbaine s'imposent désormais comme un enjeu majeur du développement urbain (Orfeuil et Ripoll 2016).

Pour attirer les travailleurs qualifiés, les entreprises et les municipalités vont miser sur l'aménagement des quartiers, la présence d'infrastructure haut de gamme (salle de concert, musée, grande bibliothèque, place publique, aménagement de rue, etc.) et de

projets d'habitation de luxe (Béal et Rousseau 2008 ; 2014). L'expérimentation de nouvelles offres de transport et la facilitation des déplacements dans les centres-villes, vers les pôles technologiques et les aéroports, sont une préoccupation importante des villes. Afin de répondre aux besoins de cette nouvelle classe de travailleurs et des touristes venus en provenance des différentes régions du monde, émerge au sein des métropoles un discours de performance, de renouvellement et de mise à jour des offres de transports existantes.

C'est le cas notamment de la modernisation des industries de taxi de plusieurs grandes villes, dont Montréal. L'industrie du taxi de Montréal est dépeinte par les médias traditionnels et les tenants de l'Économie de plateforme comme étant peu performante, en besoin de renouvellement et incapable de s'adapter aux nouvelles technologies. Il s'agirait d'un système ancien, brisé, inadapté et désuet qui fait face à un nouveau monde de possibilité où clients et chauffeurs sont libres des contraintes étatiques.

Notre recherche se penche sur les principaux éléments nécessaires à l'implantation d'Uber dans la région métropolitaine de Montréal. Nous posons comme hypothèse que l'arrivée de l'entreprise s'accompagne de changements institutionnels, aux lois et règlements de l'État qui encadrent l'industrie du taxi. De plus, des transformations à l'industrie du taxi de Montréal depuis l'arrivée d'Uber, comme de nouvelles pratiques et de nouvelles règles, s'inscrivent dans le processus de néolibéralisation des métropoles. Nous avons été en mesure de voir que la stratégie adoptée par Uber vise la « destruction » ou le démantèlement de certains arrangements institutionnels mis en place pendant la période keynésienne-fordiste et la « création » de nouveaux arrangements favorables à la libre-concurrence et à l'économie de plateforme.

Notre approche théorique relève de la géographie critique et radicale et de l'étude du néolibéralisme et de ses manifestations concrètes (Brenner, Peck et Theodore 2011). Plusieurs travaux portant sur le sujet proposent des modèles d'analyses pour mieux saisir les manifestations concrètes des transformations économiques et sociales mises en œuvre au nom du néolibéralisme théorique (Wacquant 2012 ; Hilgers 2012 ; Peck et

Theodore 2012). Notre cadre conceptuel emprunte aux études urbaines critiques la grille d'analyse des mécanismes de l'urbanisation néolibérale (Brenner, Peck et Theodore 2011) et au néo-institutionnalisme la grille d'analyse des changements institutionnels (Greenwood et al. 2002). Notre enquête terrain repose sur la constitution d'un dossier de presse, de même que des entrevues semi-dirigées avec les principaux acteurs de l'industrie du taxi pour interpréter les transformations des règles et pratiques. Grâce au dossier de presse, nous avons été en mesure de reconstituer les principaux événements entourant l'arrivée d'Uber à Montréal.

À l'aide d'un va-et-vient entre la théorie et l'analyse de nos données, nous sommes en mesure d'établir des liens entre le processus de néolibéralisation des métropoles et les transformations de l'industrie du taxi de Montréal. Nous verrons que plusieurs conditions sont favorables à l'implantation d'Uber et à l'émergence de l'économie de plateforme à Montréal, comme le contexte de métropolisation (compétitivité des villes, nouvelles technopoles, gouvernance par projet, démographie qualifiée et gentrification). Nous démontrons comment les nouvelles règles et pratiques de l'industrie du taxi cadrent avec certains mécanismes de l'urbanisation néolibérale tels que théorisés par Brenner, Peck et Theodore (2011). Un mécanisme à l'œuvre est le recalibrage des relations intergouvernementales. On assiste par exemple à un moment de destruction, le démantèlement des systèmes de soutien du gouvernement aux activités municipales et la dévolution des responsabilités aux municipalités. Il s'agit ici de l'abolition de la Table de concertation de l'industrie du taxi et la fin de l'obligation de posséder un permis de taxi (Article 4 de la Loi sur le transport par taxi). On assiste également à un moment de création, soit l'émergence de nouvelles structures d'incitation pour l'entrepreneuriat et la croissance, où le ministère des Transports du Québec n'assure plus ses responsabilités traditionnelles en matière de transport par taxi et manque de transparence concernant les modifications législatives et les attributions de contrat.

À travers le monde se dégradent les différentes protections des travailleurs et travailleuses des métropoles. On s'attaque à ces « vieux » modèles en prônant nouveauté, innovation et bénéfiques aux travailleurs comme aux clients, mais la fin du

contrôle et de la gestion de l'offre représentent pour les chauffeurs l'abolition du salaire minimum. La perte de valeurs des permis de taxi équivaut, elle, à une perte pour les fonds de pension des chauffeurs-proprétaires. Le cas Uber est loin d'être isolé, avec de nouvelles entreprises de l'économie de plateforme qui apparaissent quotidiennement et qui remettent en question les modèles d'organisation du travail. Comment les États interviendront dans les années à venir face à la croissance fulgurante des entreprises qui remettent en question les cadres légaux et l'organisation du travail ?

Bibliographie

- Béal, V., & Rousseau, M. (2014). Alterpolitiques! *Métropoles*, 15, 1-22.
- Béal, V., & Rousseau, M. (2008). Néolibéraliser la ville fordiste - Politiques urbaines post-keynésiennes et re-développement économique au Royaume-Uni : une approche comparative. *Métropoles*, 4, 160-202.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces - Urban Governance and the Rescaling of Statehood*: Oxford University Press.
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2011). Neoliberal Urbanism: Cities and the Rule of Markets *Companion to the City* (pp. 15-25): The New Blackwell.
- Greenwood, R., Suddaby, R., & Hinings, C. R. (2002). Theorizing Change : The role of professional associations in the transformation of institutionalized fields. *Academy of Management Journal*, 45(1), 58-80.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities : From the Right to the City to the Urban Revolution*. Londres - New York: Verso.
- Hilgers, M. (2012). The historicity of the neoliberal state. *Social Anthropology*, 20(1), 80-94.
- Orfeuil, J.-P., & Ripoll, F. (2016). *Accès et mobilité. Les nouvelles inégalités*. Suisse: Espace populations sociétés.
- Peck, J., & Theodore, N. (2012). Reanimating neoliberalism: process geographies of neoliberalisation. *Social Anthropology*, 20(2), 177-185.
- Purcell, M. (2009). Resisting Neoliberalization : Communicative Planning or Counter-Hegemonic Movements? *Planning Theory*, 8(2), 140-165.
- Sassen, S. (2004). Introduire le concept de ville globale. *Raisons politiques*(15), 9-23.
- Smith, N. (2007). Toward a Theory of Gentrification - A back to the city movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538-548.
- Wacquant, L. (2012). Three steps to a historical anthropology of actually existing neoliberalism. *Social Anthropology*, 20(1), 66-79.