



Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Économie du Partage ?

by

Nicolas Petit
Professor, ULg
nicolas.petit@ulg.ac.be

Introduction – La concurrence d'Uber contre les services de taxi est-elle déloyale? Aussitôt posée, la question interpelle. Écoutons Mme Neelie KROES, ancienne Commissaire à la concurrence, commenter le jugement du Tribunal de commerce de Bruxelles du 31 mars 2014 interdisant les activités d'Uber.ⁱ La sentence du Tribunal, critique-t-elle, n'a d'autre effet que de protéger le « *cartel des taxis* ».

Les propos de Mme Kroes, jadis patronne de l'antitrust européen, sont forts. Ils appellent à nuancer la question, et à se demander s'il n'y pas du bon à introduire de la concurrence dans un secteur cartellisé. Sitôt formulée, l'interrogation soulève un épineux problème qui de longue date divise les économistes: celui de la dose de concurrence optimale à inoculer dans le secteur. Dès 1859, l'économiste anglais Edwin CHADWICK proposait de restreindre le nombre de fiacres en

circulation dans les rues de Londres, pour limiter la concurrence ruineuse résultant de l'investissement en équipements surabondants et sous utilisés.ⁱⁱ Plus près de nous, Milton FRIEDMAN s'interrogeait en 1962 sur le rationnement des « *médailles* » dans les taxis New-Yorkais, suspect d'avoir créé d'immenses rentes de situation.ⁱⁱⁱ

C'est à cette ancienne question qu'invite à resonger l'irruption d'Uber en région de Bruxelles capitale. Pour poser un diagnostic neutre, il faut se garder des caricatures usuelles dans le débat public: d'un côté Uber, start up innovante de l'économie du XXI^{ème} siècle... mais aussi multinationale évaluée à plusieurs dizaines de milliards de \$. De l'autre, les organisations de taxis, corporations sclérosées soutenues par les pouvoirs publics... mais aussi tissu invisible de PME, d'employés et d'indépendants, de toutes tailles, formes et statuts.

Ces précautions faites, la question de la concurrence dans le secteur des taxis peut être envisagée sous trois angles, ceux de la compétition, de l'innovation et de la régulation.

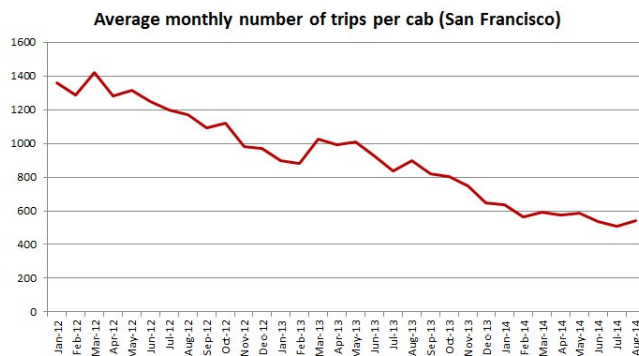
Compétition – Les économistes estiment traditionnellement que la compétition dans le secteur des taxis s'exerce sur trois variables, à savoir les prix, les délais d'attente et l'information. En matière de prix, les données en présence semblent assez simples à lire. Aux tarifs officiellement « maxima » des taxis, soit 2,40€ de prise en charge, puis 1,80 par kilomètre puis 0,5€ par minute en cas de vitesse d'attente inférieure à 19km/h,^{iv} le service UberPOP oppose le tarif suivant : 1€ de prix de base, puis 0,15€ par minute et 0,90€ par kilomètre. En pratique, une simulation sur les sites respectifs d'Uber et de Taxis verts (un des principaux exploitants bruxellois de taxis) dégage ces résultats: sur un trajet Bruxelles centre-aéroport international de Zaventem, Taxis verts renseigne un prix compris entre 36 à 47€ contre 14-19€ pour le service UberPOP. A ce jeu, nul ne s'étonne qu'Uber taille dans les marges des exploitants de taxis. A San Francisco, ville d'origine d'Uber, les autorités municipales ont reporté une réduction de 65% de l'utilisation des taxis traditionnels en deux ans.

Source: Taxis and Accessible Services Division report by SF Municipal Transportation Agency, 2014 (from Bruegel, 2014)^v

Ce nouveau phénomène a même un nom: on parle désormais d'industrie « ubérisée » pour évoquer la situation d'opérateurs historiques marginalisés.^{vi} Et l'appétence des nouveaux opérateurs ne s'arrête pas là: récemment, LeMonde rapportait que Lyft, l'un des principaux concurrents d'Uber propose un prix unique de 2,25\$ pour son service Line, dans l'objectif de concurrencer les transports en commun...^{vii}

En matière de délais d'attente ou d'information, autres paramètres essentiels de la compétition selon la littérature économique, les données empiriques manquent. Sur les délais d'attente, il ne fait guère de doute que l'addition d'Uber aux services de taxis marque une amélioration. Car plus Uber ajoute de chauffeurs aux quelques 1300 plaques en circulation dans Bruxelles, plus la disponibilité en taxis augmente. Les délais d'attente devraient donc mécaniquement se réduire. Quant à l'information des clients sur le chauffeur, UberPOP propose un mécanisme de présentation des chauffeurs avant la transaction ainsi qu'un système de notation systématique des chauffeurs après la prestation.

En tant que tel, ce système n'est pas nécessairement moins bon que l'obligation d'affichage d'une notice d'identification du chauffeur dans chaque taxi. Il pourrait même sembler meilleur au consommateur dans la mesure où le chauffeur fait l'objet d'une notation systématique, ce qui n'est pas le cas des chauffeurs de





taxis.

Innovation – Les entreprises californiennes, et Uber ne s'en fait pas faute, aiment se dépeindre comme des « *start up* » innovantes. Plus particulièrement, Uber, Lyft, et d'autres seraient les vaisseaux amiraux d'une nouvelle organisation économique, que l'on appelle « *économie du partage* ». De quoi s'agit-il?

L'économie du partage repose sur le modèle dit de la « *consommation collaborative* », tel que décrit dans deux ouvrages fondateurs de BOTSMAN et ROGERS^{viii} d'une part et de GANSKY^{ix} d'autre part. Ces auteurs théorisent l'apparition d'un nouveau processus d'allocation des ressources dans la société. Le point de départ de ce nouveau modèle économique remonte historiquement à la fin de l'année 2007. Un grand congrès se tient alors à San Francisco. Les hôtels sont débordés. Trois colocataires décident de louer la chambre de leur appartement sur le site du colloque. Rapidement, il leur vient l'idée de renouveler l'opération à plus grande échelle pour les conventions républicaines et démocrates. Tout un écosystème prend forme. Des propriétaires de ressources inutilisées – une chambre, un siège dans une voiture, une bicyclette, un espace de jardinage, etc. – les ouvrent aux tiers. Leur slogan: « *what's mine is yours* ».

Le partage n'est pas gratuit, mais indemnisé. Le prêteur arrondit ainsi ses fins de mois, finance ses projets, etc. La consommation partagée se veut socialement vertueuse: elle limite les déchets, le stockage, le gaspillage, la

surproduction, etc. L'économie du partage puise ses racines dans une rupture technologique: l'informatisation et l'interconnexion de la société. Elle se nourrit des aspirations politiques nouvelles de la génération Y (aussi dite génération millénariste): protection de l'environnement, rejet du consumérisme et culte de la mise en réseau. Des plateformes Internet ou applications électroniques organisent les échanges. Un système de « *peer review* » évalue les prestations.

Revenons à Uber. Se trouve-t-on ici, dans une dynamique d'innovation? Pas tout à fait. A y regarder de près, Uber preste un service de commodité, celui du transport personnel. Certes, Uber l'agrément de quelques améliorations comme la géolocalisation ou le « *peer review* ». Toutefois, en tant que tel, le système de partage semble plus efficient qu'innovant.

Qui plus est, il faut prendre garde au risque de confusion. Lorsqu'un chauffeur ouvre son véhicule à un tiers, pour partager avec lui un trajet qu'il réaliserait en toute hypothèse, il est dans l'économie du partage. Le partage est accessoire à sa propre utilisation du véhicule. Les services qu'Uber propose ne s'inscrivent pas vraiment dans cette logique de « *co-voiturage* ». La plupart du temps, un chauffeur Uber partage son véhicule pour transporter des personnes vers une destination qui n'est pas la sienne. Il preste le cas échéant un service de transport à part entière, comme n'importe quel chauffeur de taxi. La distinction, qui n'est pas toujours évidente, serait apparemment exploitée par Uber, qui classe ses services



comme du covoiturage, échappant ainsi à la TVA.

Régulation – Faut-il réguler les activités d'Uber, et si oui comment ? Il est parfaitement compréhensible que les exploitants de taxis, soumis à des contraintes légales, fiscales et commerciales spécifiques, soient mécontents. Ceci étant, toute aussi légitime est la crainte d'Uber, RB n° B et consorts, de ce qu'un « copier-coller » de la réglementation actuelle ne revienne à proscrire leurs activités, et à priver les consommateurs de leurs bénéfices.

Comme l'a bien écrit le Professeur STROWEL (au sujet de Google), les activités des Uber et des RB n° B de ce monde « défient le droit ». ^x Elles invitent à repenser le rôle de l'Etat dans le marché. Dans un plan stratégique pour 2011-2014, Brigitte Grouwels, alors ministre bruxelloise de la mobilité, avait parlé de « régler et stimuler ». ^{xi} A l'heure où ce plan expire, ne faut-il pas changer le logiciel, et parler d'« accompagner et sécuriser » ?

Jusqu'à présent, les expériences étrangères de libéralisation « organisée », notamment en Hollande, se sont avérées peu concluantes. ^{xii} Est-ce motif d'immobilisme ? Assurément non. Les ingénieurs prédisent déjà la commercialisation, dans une dizaine d'années, des premières voitures autonomes (GoogleCar, etc.). Avec elles, les services de transport de personnes avec chauffeur disparaîtront. ^{xiii} Dans ces

conditions, s'arrêter maintenant, c'est sans doute reculer.

L'arrivée d'Uber ouvre une opportunité inédite de libéralisation « spontanée » par le marché. Le rôle de la puissance publique est sans doute d'accompagner ce processus par la mise en place de règles du jeu équitables (« *level playing field* ») pour tous les acteurs du marché: abandon du *numerus clausus* de 1300 voitures et suppression des autres restrictions à l'entrée, ^{xiv} contre indemnisation des licences des chauffeurs de taxi « non amorties » et clarification du statut fiscal et social des services de transports hors covoiturage. ^{xv} La refonte du système doit aussi remettre à plat certains privilèges de circulation, de stationnement et de chargement des Taxis – la pratique de la maraude notamment – et en étendre le bénéfice aux nouveaux entrants.

Débarrassée de ces questions, la puissance publique doit ensuite concentrer son travail sur ses missions traditionnelles, tenant à corriger les imperfections du marché: garantie de la sécurité des véhicules et des exigences de formation des chauffeurs via le service public de la mobilité; protection de la concurrence via la vigilance de l'autorité belge de concurrence.

Il lui faudra résister aux clientélismes. Dans toute réforme, il y a des perdants. Nombre d'administrations, d'organes et de comités divers ont été installés pour encadrer le marché. La libéralisation risque de leur administrer une

« L'arrivée d'Uber
ouvre une opportunité
inédite de libéralisation
'spontanée' par le
marché »

douloureuse cure d'amincissement. Il faudra aussi que la puissance publique trouve des équilibres avec d'autres opérateurs de la chaîne de valeur, dont la croissance du marché suscite l'appétit. Les compagnies d'assurance, très actives en Californie, ont été les premières à se manifester auprès d'Uber pour réclamer leur dû.

Conclusion – L'économie du partage, dont Uber revendique – sans doute excessivement – d'être le porte-drapeau,

marque un tournant majeur pour nos sociétés modernes. Avec elle, chacun d'entre nous est invité à se penser en tant qu'offreur (en puissance) de ressources inutilisées, qu'il s'agisse de biens, de services, ou de compétences. Un rapport récent de la Commission européenne parle de « *micro-entrepreneurs* ».xvi Dans une société où les individus sont souvent habitués à recevoir passivement du marché ou de l'Etat, cette invitation à l'activité, au dynamisme et à l'inventivité, est des plus auspicieuses.

ⁱ Voir Trib. Comm. Bruxelles, 31 mars 2014, RG A/14/01645 et la réaction de Mme Kroes à http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kroes/en/content/crazy-court-decision-ban-uber-brussels-show-your-angerc. Pour une analyse complète, voir N. Neyrinck, <http://www.emulation-innovation.be/agrement-comment-entrer-sur-un-marche-reglemente-affaire-uber/>

ⁱⁱ CHADWICK, E. [1859], « Results of Different Principles of Legislation and Administration in Europe ; of Competition for the Field, as compared with competition within the Field, of Service », *Journal of the Statistical Society*, vol.11, p. 381-420.

ⁱⁱⁱ FRIEDMAN, M. [1962], « Price Theory: a Provisional Text », Aldine, Chicago.

^{iv} Nous nous intéressons ici uniquement au tarif I, applicable aux 19 communes de la région de Bruxelles capitale. Un tarif II, de 2,70€/km s'applique en dehors de ce territoire.

^v Voir <http://www.bruegel.org/nc/blog/detail/article/1445-the-economics-of-uber/>

^{vi} Voir notamment le bon mot du publiciste français, M. Levy : <http://www.latribune.fr/techno-medias/20141217tribd1e82ceae/tout-le-monde-a-peur-de-se-faire-uberiser-maurice-levy.html>

^{vii} Voir <http://siliconvalley.blog.lemonde.fr/2015/01/27/face-a-uber-lyft-aligne-ses-prix-sur-le-ticket-de-bus/>

^{viii} Rachel BOTSMAN et Roo ROGERS, « What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption », Simon & Schuster, 2010.

^{ix} Lisa GANSKY, « The Mesh, Why the Future of Business is Sharing », *Portfolio/Penguin Group*, 2010.

^x Alain STROWEL, « Quand Google défie le droit – Plaidoyer pour un Internet transparent et de qualité », De Boeck & Larcier, 2011.

^{xi} Plan stratégique : Un taxi pour l'avenir, 2011-2014. Disponible à <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/articles/na/510/Taxi-FR-LRFinaal.pdf>

^{xii} A. BAANDERS en M. CANOY, « Ten years of taxi deregulation in the Netherlands: the case for re-regulation and decentralization », *Association for European Transport and contributors*, 2010.

^{xiii} Certains vont même jusqu'à prédire la fin du permis de conduire.

^{xiv} Voir Article 2, Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant le nombre de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, 4 septembre 2003.

^{xv} Un fond d'indemnisation serait une possibilité. Il pourrait être alimenté par une cotisation temporaire à charge de l'ensemble des participants au marché.

^{xvi} Business Innovation Observatory, « The Sharing Economy – Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets », September 2013: « [I]t empowers consumers to capitalise on their property and skills, providing them with an opportunity for micro-entrepreneurship and lowering total cost of ownership ». Disponible à <http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/policy/business-innovation->



Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Économie du Partage ?

[observatory/files/case-studies/12-she-accessibility-based-business-models-for-peer-to-peer-markets_en.pdf](#)