

*RÉFORMER
LE SECTEUR
DU TRANSPORT
DES PERSONNES*

résumé

Cette étude préconise une réforme en profondeur du secteur du transport des personnes qui réponde aux attentes des utilisateurs et qui soit à la hauteur des enjeux futurs. Le secteur des taxis à Bruxelles est fortement réglementé (système d'autorisations, numéros clausus, fixation des tarifs par l'Etat, etc.). Pour cette raison, les écuries de taxis, regroupées principalement derrière deux centrales téléphoniques («*taxis verts*» et «*taxis bleus*»), jouissent d'avantages et d'une rente de situation qui ne favorisent ni la concurrence ni l'innovation et qui, comme en témoigne l'augmentation des plaintes en 2014, privent le consommateur d'une offre satisfaisante. Cette situation oligopolistique est aujourd'hui ébranlée par des applications nées dans le sillage de la révolution numérique. Depuis un an, Uber, un outsider, pratique clandestinement le transport rémunéré de personnes à Bruxelles. Les activités d'Uber sont en constante progression, correspondent à une demande réelle et s'inscrivent dans une tendance mondiale qu'il semble illusoire de pouvoir réprimer. Cette concurrence déloyale met en péril la survie même du secteur traditionnel des taxis.

Une étude réalisée par **CORENTIN DE SALLE**, *Directeur Scientifique*

SIMÉON NDAYE, *Conseiller*

STÉPHANE OBEID, *Collaborateur au Parlement bruxellois*

Le Centre Jean Gol organise la réflexion politique sur différents sujets de société et d'actualité. La problématique du secteur du transport des personnes en fait naturellement partie. La présente étude du CJG offre une analyse détaillée d'une série d'enjeux liés à ce dossier et les aborde d'une façon originale et complète.

Cette publication a été portée par **Corentin de Salle**, directeur scientifique du Centre Jean Gol, par **Siméon Ndaye**, conseiller, et par **Stéphane Obeid**, collaborateur au Parlement bruxellois. Je les en remercie, ainsi que les nombreux participants aux réunions organisées sur ce thème, parmi lesquels le chef de groupe MR au Parlement bruxellois **Vincent De Wolf** et les députés **Boris Dilliès** et **Willem Draps**.

Je vous souhaite une excellente lecture de ce numéro des Etudes du Centre Jean Gol.

RICHARD MILLER
Administrateur délégué

Les Etudes du Centre Jean Gol sont le fruit de réflexions entre collaborateurs du CJG, des membres de son comité scientifique, des spécialistes, des mandataires et des représentants de la société civile. Accessibles à tous, elles sont publiées sous version électronique et sous version papier.

RESPONSABLES SCIENTIFIQUES

Olivier Chastel, *Président du CJG*

Richard Miller, *Administrateur délégué du CJG*

Laurence Glautier, *Directrice du CJG*

Corentin de Salle, *Directeur scientifique du CJG*



INTRODUCTION

Le coût des taxis bruxellois est l'un des plus élevés d'Europe. Pour quelle qualité ? Pour une qualité correcte mais controversée. En 2014, Bruxelles Mobilité a enregistré une hausse de 13% des plaintes de clients à l'encontre des chauffeurs de taxis bruxellois. Ce taux s'accroît chaque année depuis plusieurs années. Les motifs principaux des plaintes sont, par ordre décroissant, l'attitude des chauffeurs (impolitesse ou agression), les tarifs abusifs, la conduite dangereuse et le non-respect des règlements.

Par ailleurs, à la mi-janvier 2015, Bart Tommelein, Secrétaire d'Etat en charge de la lutte contre fraude sociale, a demandé au service d'information et de recherche sociale de lancer une vaste enquête sur l'ensemble du secteur des taxis en Belgique. Cette enquête, dont les résultats devraient être connus avant l'été, porte essentiellement sur le travail en noir et le statut des chauffeurs. Le cabinet de Bart Tommelein déclare : «*les taxis sont l'un des secteurs prioritaires*

dans notre plan d'action contre la fraude sociale en 2015». La raison en est que les revenus déclarés par les taxis bruxellois sont jugés «*irréalistes*». En outre, les associations de la profession reconnaissent que le système du «*forfait location*» pose problème au regard des conventions collectives de travail. Les chauffeurs qui louent leur taxi à leur employeur auraient tendance à travailler plus largement que les 50 heures par semaine imposées au secteur.

Enfin, ce secteur est profondément ébranlé depuis quelques mois par l'irruption d'un nouvel acteur étranger - Uber - qui pratique une activité non régulée et non déclarée. Cette activité constitue, selon les associations du secteur, une concurrence déloyale qui nuit fortement à l'activité économique des chauffeurs déclarés. Uber a connu une croissance fulgurante : 300 chauffeurs et plus de 40.000 clients en quelques mois. Déclarée illégale par le Tribunal de Commerce de Bruxelles, la start-up américaine estime pourtant

répondre aux nouveaux besoins du marché et souhaite être légalement intégrée dans le paysage bruxellois. La progression fulgurante d'Uber correspond certainement à une demande réelle et s'inscrit dans une tendance mondiale qu'il semble illusoire de pouvoir réprimer. Les pouvoirs publics combattent les activités d'Uber sur le terrain judiciaire mais l'engouement rencontré par ce service dans la population est tel que le Secrétaire Général du Groupement national des taxis estime que les chauffeurs de taxis sont frustrés par le succès de cette entreprise et l'incapacité des pouvoirs publics d'arrêter sa progression. «*Le risque est de les voir rejoindre en masse Uber et d'entrer dans la totale illégalité*».

Pour toutes ces raisons, nous estimons que ce secteur doit être réformé.

Penchons-nous d'abord quelque peu sur le secteur existant.

RENFORCER LE CARACTÈRE CONCURRENTIEL DU SECTEUR DES TAXIS



Le secteur des services de taxis à Bruxelles n'est pas suffisamment concurrentiel. Il est essentiellement dominé par quelques écuries de taxis, regroupées principalement derrière deux centrales téléphoniques (« taxis verts » et « taxis bleus »), qui se partagent un marché outrancièrement réglementé et dont la liberté d'accès est fortement limitée.

Conséquence inévitable d'une réglementation excessive, la liberté d'accès au secteur des taxis apparaît fortement limitée et rend inéluctable le débat sur la concurrence au sein dudit secteur.

Précisons d'abord que le nombre des taxis à Bruxelles est rationné. Un tel numerus clausus n'existe pas dans bon nombre de villes et pays : Londres, Pays-Bas, Irlande, Suède, etc. Ce système de numerus clausus est par contre d'application dans d'autres villes du monde et entraîne les conséquences suivantes :

- ce n'est pas la demande réelle qui détermine le nombre optimal de taxis en circulation. Ce sont les pouvoirs publics qui déterminent arbitrairement ce dernier ;
- nous sommes dans une situation de pénurie qui se manifeste de plusieurs façons :
 - un temps d'attente important entre le moment où est commandé un taxi et celui où il arrive effectivement ;
 - l'absence de taxis disponibles devant quantité de lieux publics (cinémas, théâtres, restaurants, etc.) ;
 - le refus de prise en charge pour des destinations trop lointaines, trop proches ou pas assez rentables. Impossible, par exemple, pour une personne âgée, de faire ses courses en taxi.

Par ailleurs, les tarifs sont fixés par l'autorité. En déterminant le montant de la course, l'autorité se substitue une fois encore au jeu de l'offre et la demande qui, seul, permet de déterminer valablement le prix.

Ici aussi, cette substitution de l'Etat au marché libre entraîne des conséquences indésirables : l'utilisateur payera plus cher dans un tel système que dans un système où la profession est en mesure de moduler son offre. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique le succès considérable d'Uber depuis quelques années un peu partout dans le monde.

De facto, le système du rationnement et de la fixation des prix est antisocial car il interdit l'accès au service des taxis à un grand nombre de personnes (jeunes, demandeurs d'emploi, bas revenus, etc.) qui n'ont pas le moyen de payer les prix pratiqués. Ce système explique aussi que, selon toute probabilité, une partie non négligeable (mais non quantifiée) de cette activité ne soit pas déclarée et constitue une économie grise. Et ceci se matérialise aussi bien par des taxis clandestins que par des chauffeurs de taxis réguliers en dehors de leurs heures.

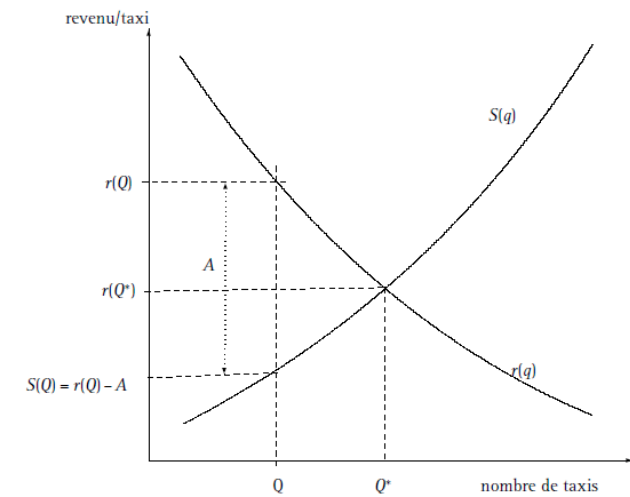
Cette situation existe, est identifiée et dénoncée depuis longtemps dans la littérature économique. Mais, un peu partout dans le monde, le lobbying important du secteur et la « tyrannie du statu quo »¹ ont généralement empêché que ce secteur soit réformé. C'est un mélange assez courant d'un système de situation acquise et d'économie informelle : une catégorie socio-professionnelle jouit d'une « rente de situation » (un marché captif sur lequel elle n'est pas concurrencée) et la demande excédentaire trouve une solution – relativement onéreuse et inconfortable – dans l'économie grise.

Aujourd'hui, l'élément neuf, c'est une véritable révolution technologique qui consiste dans la combinaison de la démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et la performance des techniques de géolocalisation. Ce triple phénomène explique l'apparition d'une série de nouveaux acteurs. En effet, *Uber* n'est pas la seule société à utiliser ces techniques dans le domaine du transport des personnes. Citons, entre autres, *Djump*, *CarAsap*, *Lyft*, *WunderCAR*, *Koolicar*, etc.

Durant des décennies, la demande (des consommateurs) était dans l'incapacité technique de rencontrer une offre satisfaisante (de taxis). Pourquoi ? Car les consommateurs étaient toujours contraints soit de héler des taxis en rue, soit de se rendre à un emplacement réservé, soit d'appeler (ou de faire appeler) une centrale. Or, seuls les taxis officiels peuvent être trouvés de cette manière. Comme l'offre officielle est inférieure à la demande, le consommateur en était pour ses frais. La logique corporatiste dressait un mur infranchissable entre la demande importante et l'offre potentielle car l'offre légale est détenue exclusivement par les acteurs réguliers du système réglementé. L'offre clandestine ne pouvait, jusqu'alors, se faire connaître de façon efficace ni communiquer à distance pour contracter.

Avec la technologie GPS et les réseaux sociaux, cette situation est bouleversée car les taxis clandestins sont désormais identifiables et joignables.

Deux auteurs² ont schématisé cette situation au moyen du graphique reproduit ici.



Soit le nombre de taxis en abscisse et le revenu par taxi (et par unité de temps) en ordonnée. L'offre, notée $S(q)$ est une fonction croissante et la demande, notée $r(q)$, est décroissante. Si le nombre de taxis est élevé, le revenu par taxi est faible en raison tant de la concurrence des prix que de la difficulté de remplissage. Si la réglementation n'existait pas, l'équilibre se situerait au point d'intersection des courbes. Or, la quantité de taxis autorisés est de Q . Il devrait idéalement être de Q^* . Dans la situation existante, on voit que le revenu du taxi (et donc le prix que paie le consommateur) est trop important. La valeur A correspond au prix de la licence (qui permet au *taximan* de jouir d'une situation où il gagne un revenu plus important que dans une situation de véritable concurrence). A correspond à l'écart entre la courbe de l'offre et la courbe de la demande au point Q .

La licence (ou le « médaille » à New York) est un titre qui est cessible et qui vaut beaucoup d'argent car il offre à son détenteur la possibilité de tirer des revenus au-dessus du prix naturel du marché si ce dernier était libre.

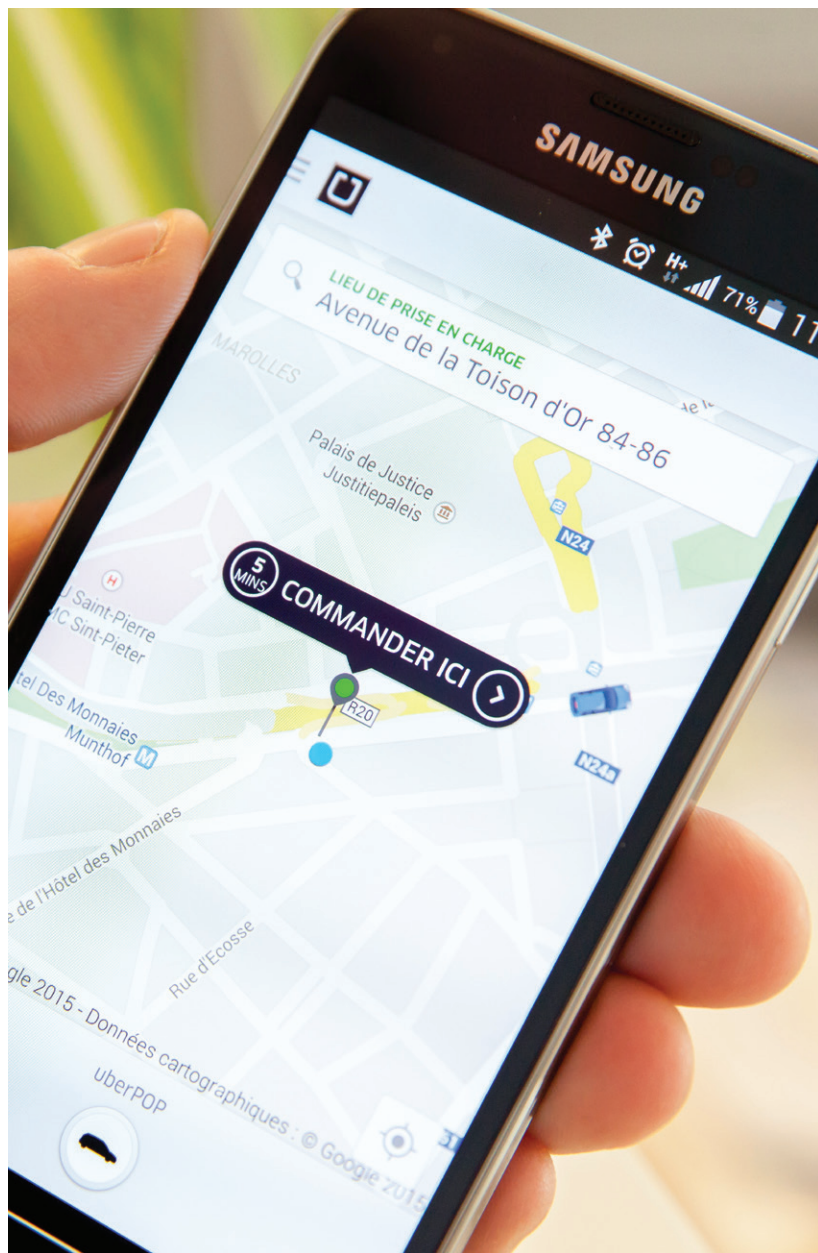
Passons maintenant à cet événement qui a bouleversé le paysage bruxellois des taxis ces derniers mois : l'apparition d'*Uber*.

1. Cette expression fait ici référence à un ouvrage de l'économiste américain Milton Friedman. Quand une catégorie de citoyens bénéficie d'un régime protégé, cela signifie que les bénéfices de cette catégorie d'élus – en l'occurrence les chauffeurs de taxi – existent à condition d'en disperser les coûts sur le reste de la population, en l'occurrence les consommateurs. Déréglementer, c'est le contraire de réglementer : cela consiste à disperser les bénéfices sur un public

inorganisé et aux intérêts multiples (les consommateurs de taxis), tout en concentrant les coûts sur une profession organisée et aux intérêts communs : les chauffeurs indépendants ou les compagnies de taxis. La déréglementation, en réintroduisant la concurrence, supprime les droits acquis. Les groupes qui en bénéficieraient vont donc s'opposer très vivement à cette politique. La plupart du temps avec succès. Pourquoi ? Car, contrairement aux taximen organisés en associations, les

consommateurs forment un groupe inorganisé politiquement et relativement peu conscient de l'existence de ces privilèges s'exerçant à leurs dépens.

2. J. Delpha & Ch. Wyplosz, *La fin des privilèges, payer pour réformer*, Hachette, 2007, 216 p.



Créée en 2009 en Californie, *Uber* (initialement *UberCab*) est une multinationale américaine active dans le domaine du covoiturage.

En janvier 2015, elle est valorisée à 41 milliards de \$ (mais pas encore entrée en bourse) et ses applications sont commercialisées dans 54 pays et dans 275 villes dans le monde et, notamment, à Bruxelles où elle offre le service *UberPop*. Officiellement actif chez nous depuis le 24 février 2014, *UberPop* organise un transport rémunéré de personnes entre particuliers et permet à l'utilisateur, via une application mobile et sur base des techniques de géolocalisation, de commander une voiture en quelques clics, tout en estimant le prix et le temps du trajet, le tout sans frais d'inscription ou d'abonnement. Résultat: une course bien moins chère qu'avec un taxi classique mais effectuée par un particulier.

Pour devenir conducteur, il suffit de trois choses : un permis de conduire de trois ans au moins, une assurance auto et un extrait de casier judiciaire vierge.

Travis Kalanick, le fondateur, estime que son entreprise permettrait de créer 50.000 emplois en Europe rien qu'en 2015. Ses implantations sont fulgurantes mais, comme nous allons le constater, elles sont le lieu de guerres juridiques avec les autorités en place car cette entreprise a pour politique de déployer des activités sans attendre les autorisations des pays où elle se développe. Elle a été souvent condamnée et est même interdite dans plusieurs pays où elle continue pourtant d'opérer de manière informelle. Elle a déjà créé 10.000 emplois à Londres et 3.750 à Paris. La progression des activités d'Uber est fulgurante et donne le sentiment qu'il s'agit d'un phénomène qui correspond à une réelle attente et que rien ne peut endiguer.

LE PHÉNOMÈNE UBER

CHRONOLOGIE DU DOSSIER UBER À BRUXELLES

Partout où il débarque, *Uber* se heurte à l'hostilité du secteur des taxis. Intensément lobbyés par les compagnies traditionnelles soucieuses de conserver leur rente de situation, plusieurs pays ont interdit *Uber*. Parmi eux, l'Espagne, l'Inde, les Pays-Bas ou encore l'Allemagne. Le 16 décembre, le gouvernement français a également décidé d'interdire le service à compter du 1^{er} janvier 2015.

À Bruxelles, l'association Taxis United, l'Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes (UPETTC) et l'Association des Taxis Bruxellois (ATB) ont immédiatement réagi en déclarant qu'Uber représentait une concurrence déloyale, s'interrogeant par ailleurs sur la légalité de ces pratiques «*exemptées de taxes et d'un contrôle étendu*».

Au lendemain de l'annonce du lancement d'*UberPop* en Belgique, l'ancienne Ministre régionale des Transports, Brigitte Grouwels (CD&V) a déclaré «*illégal*» le service *Uber*, évoquant le non-respect de la réglementation des taxis sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale, impliquant une concurrence déloyale, d'une part, et l'exploitation de taxis sans autorisation, d'autre part. Des voitures ont ensuite été saisies le lundi 3 mars lors d'un contrôle à Ixelles. Quelques jours plus tard, la société *Taxis Verts* a introduit une plainte au tribunal de commerce contre *Uber* pour «*concurrence*

déloyale par des pratiques illégales». Le 31 mars 2014, le Tribunal de Commerce de Bruxelles a ordonné à *Uber* de cesser ses activités.

Le 15 avril 2014, Neelie Kroes, Commissaire Européenne à la société numérique, fait une sortie médiatique remarquée en fustigeant la décision du tribunal de commerce par des propos sans équivoque :

«*La décision du Tribunal de commerce de Bruxelles d'interdire la société Uber en Belgique ne vise pas à protéger ou à aider les passagers mais à protéger un cartel de taxis*»...

«*Personne ne dit qu'Uber ne devrait pas payer de taxes ou ignorer les lois ! Si le gouvernement bruxellois a un problème avec Uber, il doit trouver un moyen de l'intégrer au lieu de le bannir. Le message donné est celui d'une politique anti-développement technologique à Bruxelles. Les Bruxellois sont modernes, ils méritent des services ouverts et modernes*».³

Sans surprise, *Uber* a déclaré contester de toutes les manières possibles ce jugement et a décidé de poursuivre ses activités, ne doutant pas de leur légalité. Ce sentiment fut renforcé par les déclarations du nouveau Ministre de la Mobilité, Pascal Smet (S.p.a.) qui le 3 septembre 2014, s'est dit ouvert à l'intégration

d'*Uber* dans le paysage bruxellois avec une adaptation de la législation destinée à encadrer ce nouveau genre de service. Pascal Smet a également souligné la nécessité de nouvelles initiatives de covoiturage.

Le 19 novembre 2014, le Ministre flamand de la Mobilité, Ben Weyts (N-VA) a rencontré le secteur du transport rémunéré de personnes pour une discussion sur les nouveaux concepts tels que *Uber*.

Poursuivant sa contestation, le 8 décembre 2014, le Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur a invité le Gouvernement, par la voix de son secrétaire, Pierre Steenberghen, à prendre ses responsabilités et agir contre les pratiques «*illégal*es» d'*Uber* en suivant ainsi l'exemple de la Cour de commerce de La Haye qui a estimé que l'application *UberPop* enfreignait la loi et qu'il s'agissait d'un mode de transport payant illégal.

Le 10 décembre 2014, le Secrétaire d'état chargé de la lutte contre la fraude sociale, Bart Tommelein, a affirmé qu'il rencontrerait les responsables des taxis alternatifs *Uber*. Ensuite, dès le 11 décembre 2014, la contestation des taxis a repris de plus belle : en front commun contre *Uber*, les *taximen* bruxellois ont apposé sur leur véhicule le slogan : «*Ceci n'est pas un taxi clandestin...*».

3. Dépêche Belga, <http://www.elsampe.be/fr/pdf/uber-lopen-vld-souhaite-un-r%C3%A8glement-taxi-qui-rende-uber-possible>

CADRE RÉGLEMENTAIRE À BRUXELLES ET DROIT EUROPÉEN

Dans la foulée, le front commun des taxis de Bruxelles a écrit au ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet (S.p.a.), exigeant des mesures concrètes pour réprimer pénalement les infractions constatées par les chauffeurs travaillant pour le compte d'Uber. Le front commun a également émis le souhait de voir le Gouvernement régional faire pression sur la Secrétaire d'État à la Répression de la fraude pour qu'elle mette en œuvre les moyens nécessaires pour réprimer les infractions au niveau du droit social.

Le vendredi 12 décembre 2014, Pascal Smet qui, deux mois plus tôt, se disait ouvert à l'intégration d'Uber dans le paysage bruxellois, a annoncé une kyrielle de mesures à l'encontre de la firme américaine : plainte au pénal, renforcement des contrôles grâce à l'utilisation de *clients mystères*, demande à la Computer Crime Unit de mettre l'application hors ligne, etc.

Le mardi 16 décembre 2014, la Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude, Elke Sleurs (N-VA), a demandé à l'Inspection spéciale des impôts (ISI) d'étudier la structure financière et fiscale de la société Uber en Belgique, suite à une requête de Pascal Smet. Le secteur des taxis s'est dit satisfait mais a dénoncé le manque de clarté de Pascal Smet qui avait confirmé, une semaine plus tôt, sa volonté de moderniser la législation taxi afin d'augmenter la rentabilité et d'intégrer les nouvelles technologies.

Le 17 décembre 2014, CarAsap arrive à Bruxelles. La start-up, dont l'application a été lancée le 1^{er} février 2015, mise sur la bonne entente avec les pouvoirs publics et est présentée comme le concurrent belge «*légal*» de Uber. CarAsap mise sur la bonne entente avec les pouvoirs publics et estime fonctionner dans le respect du cadre social, fiscal et administratif. Un premier coup de

pouce est déjà venu des autorités bruxelloises puisque CarAsap a remporté le Grand Prix du 6^{ème} concours entrepreneurial BoostCamp, organisé par le *Microsoft Innovation Center* de Bruxelles. Si CarAsap voit dans la modernisation des services de réservation de véhicules avec chauffeur une alternative fiable, confortable et abordable à «*des taxis bruxellois monopolistiques, parmi les plus chers en Europe*», la Start-up ne mise pas sur l'économie collaborative. Elle fonctionne uniquement avec des chauffeurs professionnels possédant tous une licence de société de location avec chauffeur.

Le 18 décembre 2014, Pascal Smet, a finalement déclaré que la Région porterait plainte au pénal et au civil contre Uber affirmant l'existence d'indices de fraude sociale. Le 30 décembre 2014, quatre véhicules Uber ont été confisqués et le parquet devra décider des suites à donner à l'affaire.

Cette matière a été régionalisée. Elle est réglée principalement par l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures qui consacre le fait que les tarifs sont fixes et le nombre de taxis en circulation limité.

Le 31 mars 2014, Uber a été condamné par le tribunal de commerce de Bruxelles qui l'a jugé coupable d'actes contraires aux pratiques honnêtes du marché. Pour rappel, la Commissaire européenne en charge du numérique s'en est pris vertement à cette décision. Il est utile de préciser ici qu'il existe une controverse intéressante sur le terrain juridique. En effet, le droit européen permet de contester l'application de dispositions législatives nationales restreignant la concurrence. Contre l'ordonnance, Uber pourrait invoquer le respect des principes de libre concurrence, de libre circulation et de libre établissement contenus dans les Traités européens et qui priment le droit national. Il pourrait, à cet effet, s'appuyer sur plusieurs arrêts rendus par la Cour de Justice de l'Union Européenne qui invitent les juridictions nationales à examiner le bien-fondé des législations qui limitent la concurrence. Ainsi, l'existence d'un *numerus clausus* limitant le nombre de licences et le nombre de taxis concurrents sur le marché est un cas chimiquement pur de restriction de la concurrence.

En ce sens, citons ici l'affaire Arduino (CJ, 19 février 2002, C-35/99), dans un arrêt formulé comme suit :

«*S'il est vrai que, par lui-même, l'article 85 du traité (devenu article 101 TFUE) concerne uniquement le comportement des entreprises et ne vise pas des mesures législatives ou réglementaires émanant des États membres, il n'en reste pas moins que cet article, lu en combinaison avec l'article 5 du traité (devenu article 4 TUE), impose aux États membres de ne pas prendre ou maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises. Il y a violation des articles 5 et 85 du traité lorsqu'un État membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à l'article 85 ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique.*»

Dans un autre arrêt (Cippola C-94/04 du 5 décembre 2006), la Cour confirme cette jurisprudence mais précise «*toutefois*» qu'«*une telle interdiction peut être justifiée dès lors qu'elle répond à des raisons impérieuses d'intérêt général, pour autant qu'elle est propre à garantir la réalisation de l'objectif qu'elle poursuit et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre*». En d'autres termes, les juridictions nationales doivent contrôler si

les restrictions apportées par la loi aux principes de libre concurrence et de libre circulation sont légitimes et proportionnées.

Est-ce le cas ici avec l'ordonnance bruxelloise ? Selon Norman Neyrinck⁴, cette restriction de la concurrence imposée par la législation bruxelloise est excessive pour deux raisons. Premièrement, aucun «*objectif légitime*» n'a jamais été clairement défini. L'ordonnance se contente de faire référence à «*l'utilité publique*» sans définir ce qu'elle entend par là. Deuxièmement, à supposer même qu'un objectif légitime existe, les mesures en cause semblent disproportionnées car la limitation du nombre de concurrents sur le marché et l'existence de prix imposés constituent les restrictions de la concurrence traditionnellement considérées comme les plus graves. Notons aussi que les restrictions tenant à l'existence de critères de qualité et de sécurité (formation complémentaire, assurance taxi, etc.) ne sont pas imposées à d'autres conducteurs qui se trouvent pourtant dans des situations analogues, voire quasiment identiques : c'est le cas, notamment, de ceux qui pratiquent régulièrement le covoiturage. Norman Neyrinck conclut qu'il est légitime d'affirmer que l'ordonnance bruxelloise en question pourrait être écartée à l'occasion d'un prochain jugement. En conséquence, Uber pourrait alors être autorisé à exercer ses activités à Bruxelles.

4. N. Neyrinck, *Agrément : comment entrer sur un marché réglementé ? (Affaire Uber)*, 11/08/2014, <http://www.emulation-innovation.be/agrement-comment-entrer-sur-un-marche-reglemente-affaire-uber/>

TABLEAU COMPARATIF DES ACTEURS BRUXELLOIS

Examinons maintenant l'offre bruxelloise de services de taxis. Il existe plusieurs autres compagnies en activité mais nous parlons ici de trois types spécifiques : les taxis traditionnels, Uberpop et un acteur du même type que *Uber* mais qui incarne davantage l'économie collaborative.

	TAXIS CLASSIQUES	UBERPOP	DJUMP !
NATIONALITÉ	Belge	Américaine	Belge
NOMBRE	1350 taxis (partagés par 1500 salariés et 900 indépendants)	Plus de 100 en septembre 2014. Environ 300 aujourd'hui	150 chauffeurs « actifs » ⁵
PRIX	Tarifs fixés par l'Etat : ⁶ 2,40€ de prise en charge 1,80€ par km 0,5€ par minute en cas de vitesse d'attente inférieure à 19km/h	Tarifs pratiqués: 1€ de prise en charge, 0,90€ par km 0,15€ par minute	Tarifs 30% moins cher que les taxis sous forme de « donations » suggérées mais non obligatoires.
PAYEMENT	Cash et éventuellement cartes de crédit	Electronique	Electronique
COVOITURAGE	Non	Non	Oui
PRIVILÈGES DE CIRCULATION	Oui	Non	Non
PRIVILÈGES DE STATIONNEMENT	Oui	Non	Non
MARAUDAGE	Oui	Non	Non
NUMERUS CLAUSUS	Oui	Non	Non
FISCALITÉ	Revenus déclarés mais fortes suspicions de fraudes	Pas de revenus déclarés mais désireux d'entrer dans le système fiscal	Pas de revenus déclarés car système de « donations ».
ACTIVITÉ LÉGALE	Oui	Non. Activité actuellement combattue par les autorités avec qui Uber est en négociation.	Tolérance des autorités dans l'attente d'une législation sur le « ridesharing »
ACTIVITÉ SUBSIDIÉE	Oui ⁷	Non	Oui
ACTIVITÉ RENTABLE	Oui	Oui	Non

5. Il s'agit de chauffeurs connectés au moins une fois ces trois derniers mois.
6. Il s'agit ici du tarif I, applicable aux 19 communes de la Région de Bruxelles Capitale. Un tarif II de 2,70 € s'applique en dehors de ce territoire.
7. Le secteur des taxis est en effet subsidié par les autorités bruxelloises. A titre indicatif, le budget initial pour 2015 s'élève à près de 2.000.000 € pour ce qui concerne les crédits de liquidation.

LES ARGUMENTS D'UBER

Uber ne doit pas être magnifié comme un héraut de la liberté. C'est une société qui veut faire du profit et qui veut s'implanter dans un paysage réglementaire hostile. Ni plus ni moins. Cela dit, elle avance quelques arguments pour justifier ses activités à Bruxelles.

D'abord, dit *Uber*, la Belgique est le pays le plus congestionné d'Europe. Le coût annuel de la congestion urbaine dans notre pays est estimé à 8,5 milliards €. Les conducteurs belges conduisent en moyenne 17% de temps de plus que la moyenne européenne sur une base annuelle. Nos 5,3 millions de voitures sont inutilisées 96% du temps (ce qui nécessite de larges surfaces de parking) et transportent trop peu de passagers. En effet, le taux d'occupation est en moyenne de 1,2 personne par voiture.

Uber considère que cette sous-utilisation des véhicules existant est une source de gaspillage et de pollution. Cette société se présente ainsi comme un outil efficace et original pour transporter les gens tout en luttant contre la congestion urbaine.



OBJECTIONS DES COMPAGNIES DE TAXI À L'ENCONTRE D'UBER

Selon les spécialistes du secteur, *Uber* est un cas de concurrence déloyale car cette société :

- opère dans l'illégalité ;
- ne paye aucun impôt ;
- n'offre aucune garantie de qualité car elle n'est soumise à aucun cadre réglementaire (et donc à aucune des contraintes propres aux sociétés de taxis) ;
- constitue une menace pour la sécurité car n'importe qui peut embarquer n'importe qui ;
- permet aux chauffeurs, via l'application, de sélectionner le client alors que le taxi est un service universel qui doit pouvoir bénéficier à tout le monde ;
- n'est pas l'illustration d'une « économie de partage » car, en dépit des beaux discours, **Uber ne va pas partager sa principale richesse** : ses bases de données. C'est une économie non de « partage » mais de « parasitage ». C'est une croissance « pirate ». Elle s'opère au préjudice d'un secteur en violant les règles auxquelles est soumis ce secteur.

RÉPONSES D'UBER AUX OBJECTIONS DES COMPAGNIES DE TAXIS

À ces objections, *Uber* réagit de la manière suivante :

- *Uber* est encore dans l'illégalité car **le système existant lui barre l'entrée** du secteur mais est en négociation avec les pouvoirs publics car il est désireux de sortir de l'illégalité ;
- *Uber n'a pas fraudé le fisc car il est présent depuis moins d'un an en Belgique* et affirme ne pas vouloir se soustraire à ses obligations fiscales de l'année 2014. Depuis juillet 2014, il affirme sa volonté de se soumettre à l'impôt moyennant reconnaissance de ses activités. Tous les paiements sont faits par voie électronique et non par cash comme dans les taxis. Dès lors, les revenus sont totalement transparents : « *tout euro gagné par Uber est un euro taxable* » ;
- *Uber* vise davantage à la **qualité** et à la **satisfaction** de ses consommateurs car toutes les courses sont évaluées par le client en fin de course ;

- *Uber contribue à la sécurité* car son utilisation réduit l'ivresse au volant (il ne faut plus, en cas de soirée entre amis, qu'un « *Bob* » se sacrifie en ne buvant pas). Par ailleurs, l'évaluation respective des clients et des chauffeurs à la fin de chaque course permet à la fois une identification des protagonistes (pour d'éventuelles poursuites judiciaires) et permet à la compagnie de se passer des services de chauffeurs qui font l'objet de plaintes répétées ;

- Toute personne est **libre de contracter ou de ne pas contracter**. Par ailleurs, les taxis font aussi, quoi qu'ils prétendent, des sélections. Ils refusent la prise en charge si l'itinéraire, le client, etc. ne leur conviennent pas ;

- *Uber* n'est pas dans l'économie de partage si, par ce terme, on entend des services gratuits et réciproques entre amis. Il est, par contre, pleinement dans **l'économie de partage** si on entend par là qu'il offre une **alternative intéressante à l'achat et à l'entretien d'un véhicule** avec l'avantage de décongestionner la ville. Il permet également de réduire le gaspillage et de tirer profit des ressources inexploitées.

UBER, UN CAS D'ÉCOLE LIBÉRAL

La société multinationale américaine *Uber* a débarqué à Bruxelles il y a un an. Opérant dans l'illégalité, elle fait partie de ces pratiques qui, comme l'écrit le professeur Alain Strowel, « *défie le droit* »⁸ et constitue un « *cas d'école* » particulièrement intéressant à plus d'un titre.

Pourquoi ?

- parce qu'il illustre le **combat d'un nouvel acteur contre une logique corporatiste** qui bloque l'accès à la profession et empêche la concurrence ;
- parce qu'il illustre la **lutte d'une activité illégale qui aspire à une reconnaissance légale** par la stratégie du fait accompli et la désobéissance civile ;
- parce qu'il illustre un phénomène courant actuellement dans le secteur des services, celui de la **disparition d'intermédiaires sans plus-value réelle**, un phénomène qui consacre le passage libéral d'un modèle vertical hiérarchique via une centrale à un modèle horizontal de personnes mises en réseau ;



- parce qu'il illustre, au-delà d'un clivage droite/gauche, un **clivage entre générations**, c'est-à-dire un clivage entre les générations plus âgées qui se méfient de ce nouveau modèle et la « *génération Y* » qui l'adopte généralement avec enthousiasme ;

- parce qu'il illustre - à sa manière et avec quelques réserves - la **montée en puissance de l'économie collaborative**.

Examinons brièvement ces points.

8. A. Strowell, *Quand Google défie le droit. Plaidoyer pour un internet transparent et de qualité*, De Boeck&Larcier, 2011



NOUVEL ARRIVANT VERSUS CORPORATISME

L'irruption d'*Uber* sur la scène bruxelloise depuis quelques mois a suscité un débat de nature idéologique dans la commission infrastructure du Parlement bruxellois, le 10 novembre 2014.⁹ En gros, on peut résumer la situation en disant que, au stade actuel, tous les partis, à l'exception des libéraux francophones et flamands et de la NVA, se sont montrés très hostiles aux activités de cette société.

L'idée qui domine chez les détracteurs d'*Uber*, c'est que cette compagnie casse le marché pour obtenir le monopole et faire ensuite augmenter les prix. Ce furent les propos des députés Céline Delforge (Ecolo) et de Jamal Ikazban (PS). Cette arrivée sur le marché est perçue comme une agression d'une multinationale américaine qui risque de causer des dégâts considérables à la profession et déboucher sur une sorte de jungle d'un «secteur complètement dérégulé où n'importe qui pourrait faire n'importe quoi». Quant au député Pierre Kompany (CDH), il a déclaré: «Il est temps d'agir et de ne pas laisser *Uber* détruire ce que les gens ont construit pendant des années». Dès lors, il faut rappeler aux initiateurs d'*Uber* que «la Belgique est un pays civilisé».

Au VLD, autre son de cloche. Else Ampe se dit favorable à *Uber* et considère que :

«La législation doit être ouverte au progrès futur. C'est comme si nous revenions quelques siècles en arrière, au temps des guildes et des corporations. Un temps où les différentes professions empêchaient aux nouveaux acteurs d'exercer leur métier librement. Un tel manque de libre-marché est nocif pour le consommateur. Si le marché se ferme à de nouvelles initiatives, le consommateur doit payer plus cher pour un service de moins bonne qualité. Ce principe est à nouveau souligné par l'affaire *Uber*».

Quant à la N-VA, elle se dit favorable à un changement de législation en Flandre afin de permettre l'intégration de nouveaux concepts tels qu'*Uber*.

Les réactions de la majorité francophone à la Région témoignent malheureusement d'une conception purement corporatiste du phénomène. Ces élus restent prisonniers du modèle régulé sans se rendre compte que ce dernier est préjudiciable au consommateur car il maintient des prix élevés et pérennise la pénurie.

Il est assez naïf de penser qu'une entreprise protégée par l'Etat va nécessairement œuvrer à l'intérêt commun. Plutôt que d'améliorer leurs services ou de réduire leurs prix, les entreprises rentières dépensent leurs ressources pour persuader les autorités de limiter la concurrence ou de distribuer les ressources en leur faveur (par exemple, les autorités bruxelloises financent intégralement les taximètres). L'économiste américain John Gordon Tullock (1922-2014) a, dans ses travaux sur les rentes économiques, démontré que la recherche de rente, profite à certaines entreprises privilégiées au détriment de la société.¹⁰

Autre élément frappant de leur discours: la dimension protectrice, pour ne pas dire paternaliste par rapport à la profession et aux citoyens. Cette attitude est également assez provincialiste: il s'agit d'une firme étrangère avec la double circonstance aggravante d'être américaine et multinationale (et donc forcément barbare pour notre pays civilisé).

A première vue, l'idée selon laquelle la firme vient pratiquer un dumping social pour tuer la concurrence pour instaurer un monopole n'est pas dénuée de pertinence. Telle est peut-être l'intention d'*Uber*. Mais cette idée méconnaît le fait que le business model d'*Uber*

est en train de se généraliser. *Djump*, une société belge, est présente sur le marché depuis plusieurs années et a forgé une technologie identique voire plus performante. Quantité d'autres acteurs (*CarAsap*, *Lyft*, *WunderCAR*, *Koolicar*, etc.) sont apparus ou en train d'apparaître. Par ailleurs, les taxis traditionnels sont eux-mêmes en train de se doter de la même technologie.

Ce que ces députés ne semblent pas distinguer clairement, c'est la différence entre un «monopole de droit» et un «monopole de fait». Actuellement, nous sommes dans un monopole (ou plutôt un «oligopole» car les écuries de taxis sont principalement rattachés à deux centrales) de droit. C'est-à-dire que c'est l'Etat qui, par un système ultra-réglémenté, garantit le maintien de certains acteurs historiques. Un monopole de fait décrit la situation d'une entreprise qui a conquis par elle-même toutes les parts de marché. La situation d'un monopole de fait est toujours éminemment plus fragile que celle d'un monopole (ou oligopole) de droit car l'entreprise en question ne peut compter que sur elle-même pour se maintenir. Si une autre entreprise vient la concurrencer, elle n'est pas capable d'utiliser des procédés légaux et la force publique pour l'empêcher, comme c'est actuellement le cas, d'accéder au marché. De toute façon, il est peu probable que *Uber* accède un

jour à un monopole de fait car, avant même d'être sorti de la clandestinité, il est déjà concurrencé à Bruxelles par 4 ou 5 compagnies qui ont un *business model* identique ou approchant.

Comme le déclare la députée libérale flamande Els Ampe, cette organisation corporatiste est une survivance médiévale. Il fut un temps où toutes les professions étaient organisées de cette manière. La fin de l'Ancien Régime a coïncidé avec une déréglementation progressive et une ouverture à la concurrence de quasiment toutes les activités économiques. Ce qui a permis un décollage économique prodigieux. Cette survivance maintenue pour toute une série de raisons est actuellement en train de voler en éclats car la technologie permet désormais de mettre directement en contact le demandeur et l'offrant. D'autres professions¹¹ sont encore très corporatistes. Notons que, chez nos voisins, le gouvernement socialiste de Manuel Valls va entreprendre une vaste réforme des «professions protégées», soit 37 professions épinglées par l'Inspection Générale des Finances (notaires, huissiers de justice, pharmaciens, médecins généralistes, etc.) que le gouvernement français veut déréglementer en partie.

9. Confer le Compte-rendu intégral, Commission de l'infrastructure **CRI COM (2014-2015) n°11**, pages 24 à 38 <http://www.weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2014-15/00011/images.pdf>

10. D. Vasishev, Les taxis doivent servir les usagers, pas courtiser les régulateurs, **L'Echo**, 6 août 2014

11. A l'époque où il a publié *Capitalisme et Liberté* (1962), Milton Friedman estimait que «L'Association des Médecins Américains» (*American Medical Association: A.M.A.*) était le syndicat le plus puissant des Etats-Unis. Ce qui assure la puissance d'un syndicat, c'est sa capacité de limiter le nombre de ceux qui peuvent exercer une profession déterminée. Friedman voit d'ailleurs dans le Serment d'Hippocrate l'un des plus anciens textes syndicaux de l'humanité.

ILLÉGALITÉ ET DÉSOBÉISSANCE CIVILE

Le combat que se livrent actuellement *Uber* et les autorités bruxelloises est assez intéressant. L'Etat est dans son rôle car il doit appliquer la loi. Mais, en raison des capitaux importants que génère son activité, *Uber* est en mesure de défier le droit et l'Etat. Pas à titre permanent mais dans le cadre d'une stratégie qui consiste à s'enraciner dans une société et à exister dans un environnement juridiquement hostile pour, dans un second temps, négocier avec les autorités sur la base de la situation acquise.

Parler ici de désobéissance civile pourra irriter certains qui préfèrent mobiliser ce concept pour qualifier de grandes causes face à des dictateurs. Cela dit, on retrouve plusieurs caractéristiques dans le cas qui nous occupe. Le fait de défier ouvertement l'autorité, le caractère affiché des activités, la volonté d'assumer les conséquences négatives de la désobéissance et,

par-dessus tout, la ferme intention de changer la législation violée.

En effet, le but d'*Uber* n'est apparemment pas de rester dans l'illégalité *ad vitam aeternam*. Cette situation ne serait pas tenable. Son but est de faire réformer la législation du secteur dans lequel il veut conquérir des parts de marché. Filip Nuytemans, manager belge d'*Uber*, souhaite qu'*Uber* s'ancre dans le paysage bruxellois et se dit demandeur d'un cadre régulateur en la matière ! *Uber* estime que le service *UberPop* amène de la concurrence dans un cadre régulé et sans concurrence. À Bruxelles, les tarifs, le nombre de taxis... tout est encadré. Mais la demande évolue et la mobilité urbaine est devenue un véritable enjeu pour la capitale. *Uber* souligne que le « *covoiturage* » proprement dit, soit sur des longues distances, de ville à ville ou de pays à pays, n'a été légalisé qu'en 2013 en France par un arrêt de la Cour

de Cassation. Depuis lors, *BlablaCar* (leader européen dans le covoiturage) rencontre un énorme succès. Les dirigeants d'*Uber* estiment que leur combat est similaire à celui de *BlaBlaCar*.

C'est une attitude assez cavalière mais qui, en l'occurrence, est indispensable pour se faire une place dans un secteur qui est totalement verrouillé par les acteurs historiques. Ce faisant, *Uber* est en train de réussir quelque part là où le combat politique a toujours été inexistant ou impuissant. Un moteur de changement important en politique, c'est la volonté des citoyens quand elle se fait massivement entendre. La progression fulgurante d'*Uber* dans le monde est le signe que les citoyens refusent d'encore subir cette situation de rentes qui ne profite qu'à quelques privilégiés. Le rôle des partis est évidemment de recevoir ce message et de porter les réformes réclamées par les citoyens.

« UBÉRISATION » ?

L'économie numérique opère actuellement une révolution dans le secteur des services. Une expression est récemment apparue dans la littérature managériale : se faire « *uberiser* ». ¹² Cela signifie que, dans beaucoup de secteurs, il faut faire attention à ce qu'un acteur de l'économie numérique ne prenne votre place comme *Uber* est en train de le faire avec le secteur des taxis.

Ainsi, comme l'écrit le journaliste Amid Faljoui, un grand concurrent de la SNCB demain pourrait être « *Blablacar* », le champion européen du covoiturage. Mais ce phénomène dépasse de loin le secteur du transport. Le nombre de secrétaires a diminué drastiquement depuis dix ans en France car de nombreux cadres gèrent désormais eux-mêmes leur rendez-vous sur leur agenda électronique. Le métier des prothésistes dentaires risque d'être effectué dorénavant par les imprimantes 3D, etc.

Ce qui pose question, c'est aujourd'hui l'apparition progressive de véhicules sans chauffeur. *Google*, qui développe aujourd'hui la « *GoogleCar* », une voiture sans chauffeur, est récemment entré dans le capital d'*Uber* : ne va-t-on pas arriver, à court ou moyen terme, à une situation où les taxis ne seraient plus conduits par des êtres humains ?

12. A. Faljoui, *Ne vous faites pas ubériser*, *Trends Tendances*, 6/01/2015

UBER & LES JEUNES

C'est chez les jeunes qu'*Uber* compte ses plus chauds partisans. Et cela pour une raison assez simple : le coût d'un véhicule est souvent rédhibitoire pour le budget de cette catégorie. Or, le taxi est souvent perçu comme un luxe inabordable. Pour ceux qui achètent une voiture, *Uber* est une bonne manière de la rentabiliser. Pour les autres, le fait de pouvoir être transporté facilement, rapidement et à moindre prix par un procédé qui favorise les rencontres est le meilleur argument et pèse beaucoup plus dans la balance que n'importe quel raisonnement de nature politique, économique et idéologique. Ceux qui s'opposent à *Uber* seront souvent assimilés, à leurs yeux, à des ringards. Cela dit, d'un point de vue idéologique, les jeunes sont souvent séduits par *Uber* qu'ils considèrent comme une pièce importante de l'économie collaborative.



UBER, ILLUSTRATION DE L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE ?

L'économie « *collaborative* » ou « *économie du partage* » désigne le phénomène par lequel les consommateurs partagent, sous une forme gratuite ou payante, l'usage de biens ou services. Si le phénomène existe depuis longtemps de manière informelle à travers, par exemple, des prêts, de la location ou des échanges de proximité (prêt de tondeuses ou autres outils entre voisins), il s'est considérablement développé avec le développement de sites web et d'applications servant d'intermédiaires spécialisés. On pense par exemple à *Spotify* qui permet, moyennant paiement d'un forfait mensuel minime, de consommer à volonté de la musique dans une gigantesque base de fichiers musicaux en ligne. Il y a également le « *couchsurfing* » (littéralement « *passer d'un canapé à l'autre* ») qui permet de connecter des particuliers qui veulent provisoirement s'échanger leurs habitations. Il est désormais possible de louer en ligne l'emplacement disponible devant l'entrée de son garage à un moment où on ne l'utilise pas (en journée par exemple).

Dans tous ces cas, il est possible de consommer un bien sans en devenir propriétaire et sans devoir se soucier de son entretien.

La gauche intellectuelle a fortement investi ce courant de pensée encore en gestation car elle est séduite par diverses notions telles que le partage, la gratuité, la

*Une manière plus efficace,
plus rentable, plus optimale
d'utiliser ses ressources.
Un usage plus « libéral ».*

convivialité, la lutte contre le gaspillage, etc. Certains auteurs y voient la preuve que la notion de « *propriété* » serait dépassée. Or, comme cette notion est centrale dans le capitalisme, ils y voient la preuve que le modèle capitaliste serait dépassé. Ce n'est pas le lieu ici de débattre de cette question mais disons simplement que l'économie collaborative ne peut fonctionner que si une partie de la population est propriétaire. C'est juste une manière plus efficace, plus rentable, plus optimale d'utiliser ses ressources. Un usage plus « *libéral* » de ses ressources, dirions-nous.

En effet, les anglo-saxons parlent désormais de « *prosumer* », soit un néologisme créé avec les termes « *producer* » et « *consumer* ». On a traduit cela en français par « *prosommateur* ».

De quoi s'agit-il ? Toute personne est désormais amenée à se percevoir comme un offreur en puissance de ressources inutilisées, qu'il s'agisse de biens, de services ou de compétences.¹³ Tout le monde devient, dans ce modèle de société, un micro-entrepreneur. La fin du capitalisme, vraiment ? On le voit, loin de sonner le glas du capitalisme, cette économie collaborative (ou n'importe quel autre nom qu'on veut bien lui donner), est une preuve de sa vitalité, de son adaptabilité et de sa capacité de métamorphose.

Uber est-il une illustration de l'économie collaborative ? Selon Mark MacGann, le représentant d'*Uber* à Bruxelles, *Uber* ne fait pas partie de l'économie collaborative.

Qu'en penser ? Tout dépend de ce qu'on entend par « *économie collaborative* ». Il est vrai qu'*Uber* n'est pas gratuit (mais la gratuité n'est pas nécessaire pour qu'il y ait économie collaborative). Il est vrai qu'*Uber* ne vise pas à assurer un amortissement d'un véhicule mais est authentiquement animé par un esprit lucratif. Les chauffeurs d'*Uber* peuvent travailler à temps plein et faire de cette activité une activité professionnelle. A cet égard, *Uber* n'est pas une illustration de l'économie collaborative comme l'est, par exemple, la société belge *Djump*. Cette société lutte contre la congestion urbaine et « *l'autosolisme* » (concept décroissant qui fustige le fait de conduire seul dans l'habitacle de sa voiture). *Djump* ne vise pas à concurrencer le secteur des taxis et limite d'ailleurs le nombre de kilomètres autorisés pour ses chauffeurs. Ces derniers ne sont pas « *payés* » mais indemnisés par un système de « *dons* » suggérés. La personne transportée peut augmenter ou diminuer le montant qui sert ici à amortir le véhicule et s'inscrit dans l'idée que l'acquisition d'un véhicule est motivée par le fait qu'il servira à plusieurs personnes.

Par contre, si on entend par économie collaborative le fait d'utiliser plus rationnellement les ressources, le fait d'offrir rapidement un service totalement adapté à la demande et bon marché, et si, encore une fois, on permet de rentabiliser l'achat d'un véhicule et de transformer ce dernier en outil produisant un revenu complémentaire, alors, oui, *Uber* est une bonne illustration de l'économie collaborative. C'est précisément ce dont parlait Adam Smith lorsqu'il évoquait « *la propension à échanger* », échange guidé par l'intérêt et non par l'altruisme. Une véritable opportunité pour les particuliers de rendre économiquement productifs des atouts privés dans lesquels on ne voyait pas de potentiel. Cette vivification de capitaux dormants est une aubaine pour l'économie.

13. N. Petit, *Uber, Concurrent déloyal ou Champion libérateur de l'économie du partage ?*, Liege Competition and Innovation Institute, **LCII Policy Briefs**, Issue 2014/3, February 2015, p. 5

LIBÉRALISER LE SECTEUR DE TRANSPORT DES PERSONNES ET INTÉGRER LES NOUVEAUX ACTEURS DANS LE PAYSAGE BRUXELLOIS

La réforme du secteur du transport rémunéré de personnes est une question qui préoccupe le MR depuis longtemps.

Plusieurs députés bruxellois se sont intéressés très tôt au dossier *Uber*. Le 10 septembre 2014, Vincent De Wolf a diffusé un communiqué de presse qui préconise notamment, la conception d'une nouvelle législation permettant d'éviter les cas de concurrence déloyale dans le secteur du transport rémunéré des personnes, tout en soutenant les initiatives privées, créatrices d'emplois. Le 5 janvier 2015, le député Boris Dilliès, a affirmé publiquement dans la presse qu'il fallait ouvrir à la concurrence le marché de la mobilité rémunérée, plaidant pour l'économie collaborative. Au Parlement bruxellois, Vincent De Wolf, Viviane Teitelbaum et Anne-Charlotte D'Ursel, ont eu l'occasion d'interpeller le ministre Smet.

Le 28 janvier 2015, pour la toute première fois en Belgique, un débat opposait le représentant d'*Uber* en Belgique et le directeur des *Taxis Verts*. Ce débat, conduit par Richard Miller, était organisé par le Centre Jean Gol.

La rédaction de cette étude s'inscrit dans un processus de collaboration intense entre les parlementaires, les collaborateurs parlementaires, les chercheurs du Centre Jean Gol et plusieurs experts académiques. Cette étude entend inspirer le travail parlementaire de nos députés avec qui nous travaillons de concert.

Sur la base des différents éléments repris dans cette note, le Centre Jean Gol avance en conclusions une série de propositions de réforme. Il appartiendra à chaque niveau de pouvoir de les mettre en œuvre en tenant compte des différents acteurs.

Le système actuel empêche une rencontre optimale entre l'offre et la demande. Il faut d'abord supprimer le système de fixation des prix par les autorités. En effet, comme nous l'avons vu, ce système contrevient à la législation européenne sur la concurrence. Si l'intégration de nouveaux arrivants se fait à la condition qu'ils pratiquent les tarifs existant des taxis, cela aurait pour effet de tuer l'un des principaux avantages comparatifs d'*Uber* et de dissuader un grand nombre de personnes que cet opérateur a conquis d'encore utiliser ses services. Pour qu'il y ait réellement concurrence entre acteurs, il faut laisser - comme c'est le cas dans quantité d'autres secteurs - aux acteurs le choix du tarif pratiqué.

Ensuite, tout l'enjeu du problème est de réfléchir à un système qui permette de faire se rencontrer adéquatement l'offre et la demande en tenant compte évidemment des exigences de sécurité (compétence, moralité, tracabilité, etc.) et en veillant à ce que tous les acteurs soient chacun soumis à une réglementation fiscale sociale et qui renforce les normes de qualité pour le consommateur. Il ne s'agit donc pas d'une déréglementation du secteur mais d'une libéralisation et d'une ouverture de ce dernier à la concurrence.

La solution serait donc ici de faire sauter les verrous de l'accès à la profession. Il faudrait toujours obtenir une licence mais moyennant des exigences objectivables et raisonnables. Par contre, seraient supprimés le *numerus clausus* et la cessibilité des licences. Ce faisant, l'Etat supprimerait la valeur commerciale de ces licences. Une licence n'aurait pas plus de valeur que la possession d'un permis de conduire car elle serait personnalisée. Elle ne pourrait être vendue à personne.

Sans l'assortir d'une mesure compensatrice, une telle réforme risquerait d'être injuste pour ceux qui, dans le système régulé, ont fait un lourd investissement. Les actuels détenteurs de licences seraient privés d'un bien qu'ils ont été contraints par l'Etat d'acquérir à l'époque où ils sont entrés sur le marché.



Dès lors, simultanément à la suppression du *numerus clausus*, l'Etat pourrait indemniser les actuels détenteurs de licences. Le coût de la réforme est alors facile à déterminer. Il correspond au prix de l'ensemble des licences en circulation. À titre indicatif, la valeur d'une licence à Bruxelles tourne autour des 50.000 €. Ce coût serait partiellement ou totalement compensé par les recettes fiscales générées par les nouveaux arrivants (*Uber* et les autres) sur le marché.

Par ailleurs, il faudrait alors faire bénéficier tous les acteurs de transport des personnes des mêmes avantages actuellement réservés aux taxis : espaces réservés, voies de circulation propres, maraudage, etc.

Nous pensons donc qu'une réforme libéralisant le secteur et incluant l'intégration de nouveaux acteurs tels qu'*Uber* pourrait rendre le taxi abordable à un nombre beaucoup plus grand de personnes, qu'elle pourrait profiter aux conducteurs de taxi qui verraient leur clientèle augmenter et qu'elle permettrait, par

ailleurs, d'augmenter le nombre d'emplois dans le secteur du taxi, le tout en améliorant la qualité de vie de tout un chacun.

Le Mouvement Réformateur souhaite une réforme en profondeur du secteur du transport rémunéré des personnes afin d'abolir la fixation des prix par l'Etat, de supprimer le *numerus clausus*, de faire tomber les barrières à l'entrée et d'indemniser les taxis jouissant actuellement d'une licence. Il déposera des textes législatifs en ce sens dans les assemblées parlementaires.



Centre Jean Gol

*Avenue de la Toison d'Or 84-86
1060 Bruxelles*

*02.500.50.40
info@cjg.be*

www.cjg.be



facebook.com/centrejeangol



@CentreJeanGol