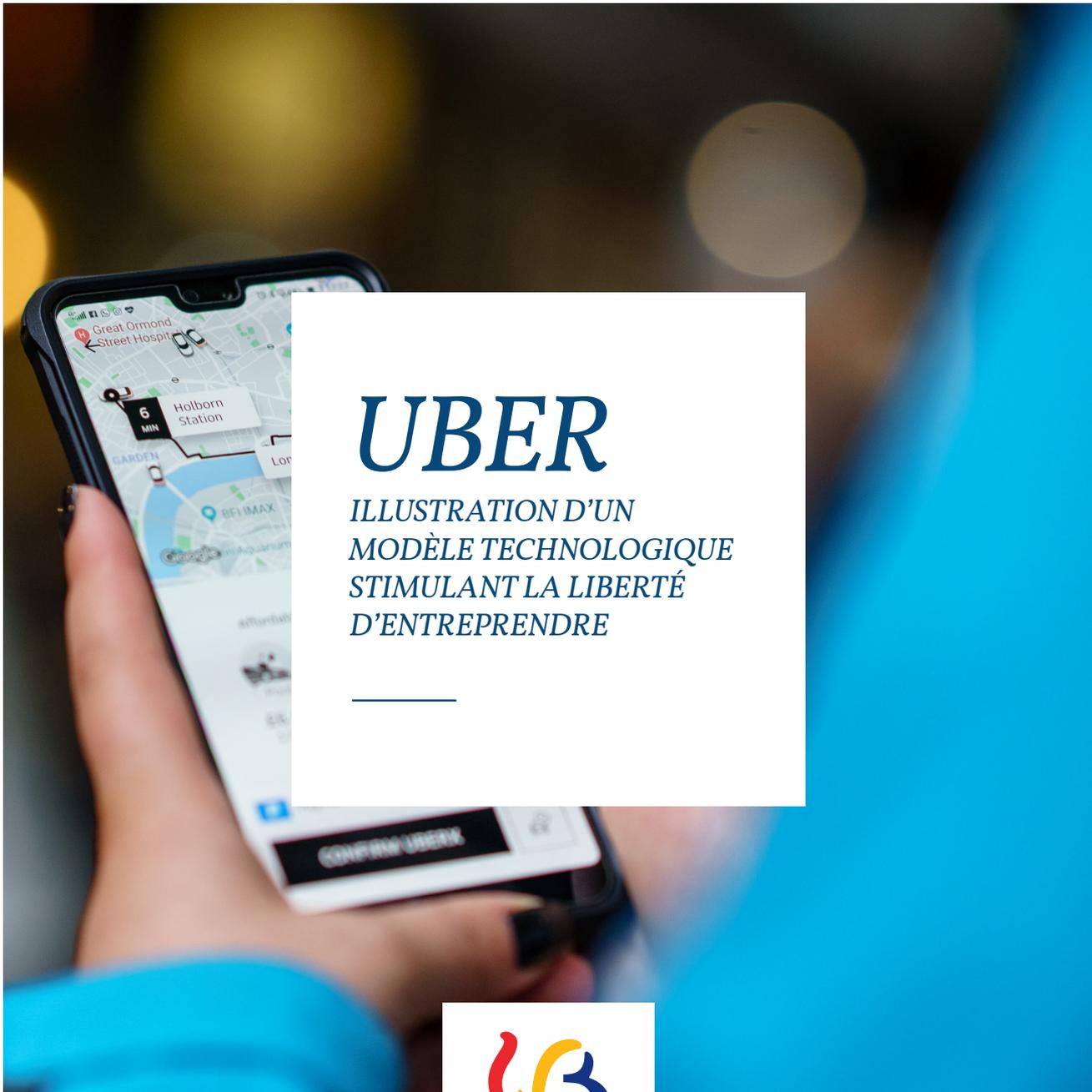




Les analyses du Centre Jean Gol



UBER

*ILLUSTRATION D'UN
MODÈLE TECHNOLOGIQUE
STIMULANT LA LIBERTÉ
D'ENTREPRENDRE*



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES



Une analyse réalisée par

**JOLAN VEREECKE, JEAN-FRANÇOIS BAIRIOT
& CORENTIN DE SALLE**

Daniel Bacquelaine, Administrateur délégué du CJG
Axel Miller, Directeur du CJG
Corentin de Salle, Directeur scientifique du CJG

2021

Avenue de la Toison d'Or 84-86
1060 Bruxelles
Tél. : 02.500.50.40
cjg@cjg.be
www.cjg.be

*UBER, ILLUSTRATION
D'UN MODÈLE
TECHNOLOGIQUE
STIMULANT LA LIBERTÉ
D'ENTREPRENDRE*

PRÉAMBULE

LE DÉBAT SUR UBER, ILLUSTRATION DE LA TRANSFORMATION D'UN MODÈLE

«L'uberisation est un danger pour la société», affirme sans détour un député socialiste¹. Depuis maintenant 7 ans, la présence d'Uber à Bruxelles ne cesse d'alimenter les discussions, entre les partisans de la plateforme de mobilité qui mettent en avant sa flexibilité, la facilité d'utilisation de l'application et les prix avantageux et ses opposants qui n'y voient qu'une instrumentalisation des chauffeurs et une manière de contourner la législation existante en matière de transport de personnes.

Aujourd'hui, Bruxelles compte 300.000 utilisateurs actifs d'Uber par trimestre, selon les informations fournies par la plateforme, et plus de 2000 chauffeurs. Depuis son implantation dans notre capitale, le modèle Uber s'est construit une excellente réputation auprès des utilisateurs qui sont de plus en plus nombreux à utiliser les services de chauffeurs sous licence via la plateforme.²

Les oppositions à Uber y voient une remise en cause d'un modèle social considéré comme un acquis immuable et une critique en filigrane des grands acteurs du numérique.

Mais au fond de quel modèle social parlons-nous ? Et si, au contraire, il était amené à évoluer pour le bien de tous ? Et si les acteurs de la digitalisation étaient la meilleure arme afin d'accompagner une mutation du marché du travail qui met de plus en plus l'accent sur la flexibilité et la liberté d'entreprendre ? Quelle est à cet égard la responsabilité des pouvoirs publics ?

Tour d'horizon de la question.

¹ Jamal Ikhazban dans la Capitale du 18 avril 2021, <https://lacapitale.sudinfo.be/775801/article/2021-04-18/molenbeek-luberisation-est-un-danger-pour-la-societe-juge-ikhazban-ps>

² Voir à ce sujet l'étude Deloitte de 2020 commanditée par le gouvernement bruxellois sur l'état du marché de transport rémunéré de personnes.



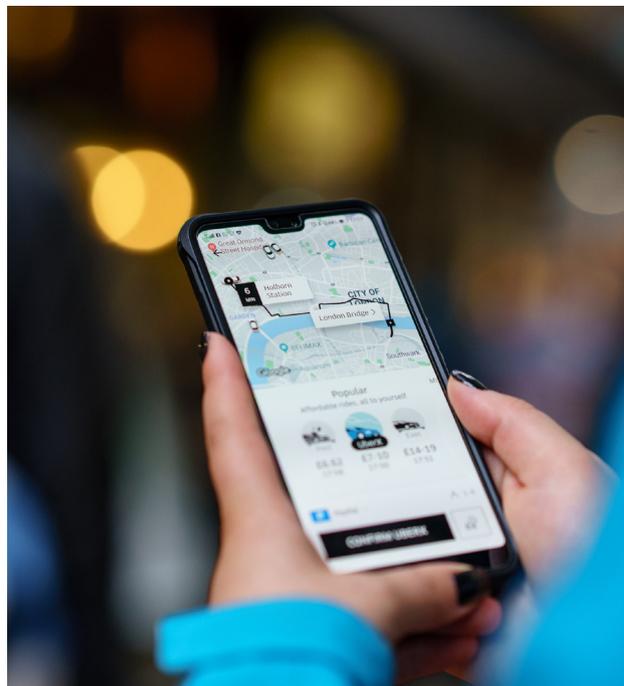


I. UNE RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

Nous vivons aujourd'hui, une véritable révolution technologique. La démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et de la performance des techniques de géolocalisation sont autant d'éléments qui ont permis l'apparition d'une série de nouveaux acteurs économiques. L'histoire nous enseigne sans détour que chacun de ces bonds technologiques qui ont jalonné notre histoire, du remplacement des câbles en cuivre par la fibre optique à l'avènement des moteurs hybrides pour ne citer que ces quelques exemples, a participé et continue de participer à l'accroissement de notre prospérité et de notre qualité de vie.

Depuis un certain nombre d'années, l'État fédéral, les Régions ainsi que les entreprises, les universités ou encore les structures publiques d'accompagnement ont pris conscience de cette tendance et ont initié le développement d'un écosystème permettant la création et l'épanouissement d'entreprises du secteur technologique. Ces écosystèmes se développent plus rapidement lorsque des acteurs internationaux de grande taille sont présents, ce qui tend à favoriser l'émergence d'acteurs interconnectés et de plus petites entreprises présentes sur le même segment. Les universités et les pouvoirs publics jouent également un rôle important dans la création de ces écosystèmes, ce qui permet à une vraie chaîne de valeur d'émerger. La concentration, sur un même territoire, d'acteurs d'un même secteur d'activité apporte à ces acteurs un environnement compétitif bénéficiant aux consommateurs.

Ces nouveaux acteurs, et l'économie numérique qui se crée autour de ceux-ci, opèrent une véritable révolution dans le secteur des services, la technologie permettant aux fournisseurs de ces services ainsi qu'aux utilisateurs de s'affranchir du cadre spatio-temporel traditionnel.



Dans le domaine de la mobilité, ce développement technologique a non seulement facilité la vie des usagers (en simplifiant les processus de réservation ou de paiement par exemple) mais a également eu un impact dans la manière de considérer la mobilité en général : l'usage et la possession d'un véhicule personnel ont été affectés par l'apparition de solutions diverses (transport de personnes, vélos, trottinettes, location de véhicules,...).

II. LA RESPONSABILITÉ DES POUVOIRS PUBLICS

ATTENTISME AU NIVEAU LÉGISLATIF

L'apparition de nouvelles technologies a également des conséquences au niveau législatif. Très souvent, les avancées technologiques n'ont pas été prises en compte par le législateur au moment de la rédaction des textes, entraînant des situations où le développement de certains secteurs peut être sérieusement ralenti ou même subir un coup d'arrêt en raison de la caducité de certaines réglementations.

Cette nécessité pour le législateur de rester à la page des évolutions n'est pas neuve. Le « Locomotive Act » de 1865³ par exemple, contraignait les conducteurs britanniques d'être précédés d'un homme à pied muni d'un drapeau rouge (ou d'une lanterne), marchant à 55 m en amont de la voiture. Ce dernier imposait la vitesse et devait avertir les cavaliers et les véhicules hippomobiles de l'approche d'une machine motorisée. Imaginé à l'époque où les seuls véhicules automoteurs étaient d'imposants engins à vapeur, le développement du moteur à explosion força le législateur britannique à faire évoluer la législation pour faire abroger cette obligation en 1896, 31 ans après.

Loin de cette époque révolue, ces trois dernières décennies ont été celles de l'avènement des technologies numériques et de l'informatisation de nombreux processus et services.

Aujourd'hui, à l'image du conducteur britannique de l'époque victorienne précédé d'un homme agitant un drapeau rouge, un certain nombre de services, dont le transport rémunéré de personnes en matière de mobilité, se retrouvent limités dans leur développement par des législations qui ne tiennent pas compte des évolutions techniques et technologiques intervenues après leur promulgation.

PROACTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT D'UNE VISION COHÉRENTE

Face à ces innovations technologiques, les autorités publiques ont un rôle important à jouer en termes de régulation. L'enjeu est de développer une vision commune et cohérente à tous les niveaux de pouvoirs. Cette vision commune doit permettre de favoriser l'innovation et l'émergence de ces nouveaux acteurs tout en soutenant la liberté d'entreprendre, corollaire évident d'une société où les contacts et les échanges économiques s'effectuent de manière beaucoup plus instantanée. Le cadre légal doit prendre en compte et anticiper ces bouleversements, à l'image des développements importants ayant suivi la révolution industrielle. L'émergence de nouveaux secteurs ou de nouveaux services ne doit pas être entravée par des législations disparates ou désuètes, les pouvoirs publics ayant la responsabilité de répondre mieux et plus rapidement aux évolutions technologiques par le biais de réglementations mettant en place des cadres plus flexibles et plus souples. Une vision cohérente à tous les niveaux de pouvoirs, étant donné l'importance de la digitalisation, est indispensable à cet égard. Les habitudes changent, des pans entiers de l'économie se transforment, il ne peut être concevable que parfois plus de deux décennies de progrès technologiques ne puissent être prises en compte dans la législation existante, menant à des situations indésirables où, au sein d'un même pays, des messages contradictoires sont envoyés à des secteurs d'avenir qui sont de grands pourvoyeurs d'emploi et vecteurs d'innovation. L'accent doit être mis sur l'espace nécessaire à l'innovation afin d'anticiper les bonds technologiques sans devoir nécessairement et à chaque fois adapter un cadre légal existant qui est bien souvent beaucoup trop rigide.

³ AMENDMENT OF LOCOMOTIVES ACTS, 1861 AND 1865 <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1878/jul/09/amendment-of-locomotives-acts-1861-and>

III. DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE : SYNONYME ?

Le développement technologique n'est par ailleurs pas seulement une simplification des usages ou une démocratisation de services existants. Il est partie prenante à la logique de développement durable. A titre d'exemple, l'évolution technologique que nous vivons permet d'exploiter beaucoup plus intelligemment les ressources et d'éviter le gaspillage et la pollution du transport incessant vers des lieux de travail, ainsi que l'occupation systématique de ces lieux de travail par l'ensemble des travailleurs à des heures fixes. En 1987, le rapport Brundtland, « *Notre avenir à tous* », commandité par l'ONU en vue du Sommet de la Terre, définissait déjà le développement durable comme « *un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». L'émergence de l'économie collaborative permet à cet égard d'utiliser plus rationnellement les ressources, et d'offrir aux générations futures une réponse aux défis de demain.

Prenons, à titre d'exemple, la ressource «voiture» qui est, on le dit souvent, inutilisée à 90%. Elle reste toute la nuit devant notre habitation et toute la journée devant notre bureau. Il serait autrement plus intelligent de la faire tourner en permanence pour véhiculer qui le désire. Ce sera possible dans le futur avec les voitures autonomes. Les nouvelles sociétés de transports connectés ainsi que les anciennes ayant adapté et modernisé leurs services sont annonciatrices de cette ère. Elles permettent aux utilisateurs d'opérer graduellement ce processus de désappropriation de leur véhicule et de voir en lui le service qu'il procure plutôt que l'objet qu'il possède. Le parc automobile, géré de cette façon, peut être divisé par 5, voire plus. Et les véhicules peuvent même disparaître quasiment totalement la nuit pour aller se ranger gentiment dans des souterrains ou des parkings en dehors de la ville.

La révision des textes qui cadrent aujourd'hui le secteur du transport de personnes permet au législateur de poursuivre un double but : celui de répondre aux besoins du citoyen en termes de mobilité, tout en privilégiant cette approche de partage des moyens de transport qui permet à la génération actuelle de prendre en compte les besoins de la future en diminuant sa dépendance à l'automobile personnelle.

IV. MUTATION DU MARCHÉ DU TRAVAIL

L'apparition d'acteurs technologiques engendre également une profonde mutation de l'économie et du marché du travail et transforme la manière de considérer l'entrepreneuriat. Entreprendre ne nécessite plus nécessairement de lourds investissements initiaux. Concrètement, dans notre société digitale, tout individu peut essayer de développer son activité quand il le souhaite et avec pour seul matériel quelques outils du quotidien accessibles à la plupart (portables, mails, smartphones, GPS, espaces de co-working, véhicules intelligents, etc.). Ces outils sont autant d'opportunités pour des personnes, même peu qualifiées, ou pour certaines fort éloignées du marché de l'emploi ou de l'idée même de devenir indépendant, de tenter sa chance, et de devenir entrepreneur. Lorsque ces travailleurs-entrepreneurs font le choix d'une trajectoire professionnelle flexible et indépendante, l'État, loin de les entraver, a le devoir de répondre présent et de faciliter ce choix courageux. La flexibilité, la capacité d'adaptation, mais aussi la capacité se réinventer et d'innover deviennent des éléments déterminants des nouvelles carrières dans le digital, que ce soit pour les indépendants ou les employés. L'accent doit être mis sur l'apprentissage tout au long de la vie afin de continuer d'être acteurs de cette innovation et ainsi s'adapter aux exigences d'un monde en perpétuelle évolution. Encourager plutôt que dissuader, inciter plutôt que contraindre, donner les outils de la liberté et permettre à chacun de façonner son propre chemin professionnel, telle est donc la véritable mission du secteur public à tout niveau de pouvoir lorsque de nouveaux acteurs technologiques permettent aux citoyens de créer davantage de richesse en entreprenant.

Le renforcement de cet esprit d'entreprendre est une priorité. Ces dernières années, le nombre d'indépendants continue d'augmenter de manière importante, ce qui est le signe d'une volonté de plus en plus grande de citoyens d'être libre, et de décider leur activité et des modalités de celle-ci. Au 31 décembre 2019, la Belgique comptait 1.145.015 travailleurs indépendants et aidants. D'après le Syndicat neutre pour indépendants, le nombre de jeunes indépendants a également augmenté de plus de 26% ces 10 dernières années. Cette évolution positive s'explique entre autres par la numérisation qui permet de créer une activité en ayant de faibles coûts de démarrage. L'apparition d'acteurs de la technologie permet ainsi aux travailleurs qui le désirent de dessiner la carrière qu'ils souhaitent, en pratiquant certaines activités professionnelles comme ils le souhaitent, en tant que revenu d'appoint comme en tant que source de revenus principale. Les pouvoirs publics doivent pouvoir encourager à cet égard les deux formes d'activité et s'assurer de la juste application des dispositions légales applicables aux différents régimes.

V. RENTE DE SITUATION OU CONCURRENCE ?

AVANTAGES POUR LE CONSOMMATEUR

L'arrivée de nouveaux acteurs comporte également de nombreux avantages pour les consommateurs. Lorsqu'une catégorie socio-professionnelle jouit d'une rente de situation, et d'un marché captif sur lequel elle n'est pas concurrencée, les possibilités de réforme sont très difficiles et la conséquence est une interdiction d'accès du marché à un grand nombre de personnes qui n'ont pas les moyens de payer les prix hauts pratiqués. L'économiste Tullock a, dans ses travaux sur les rentes économiques, démontré que la recherche de rente profite à certaines entreprises privilégiées au détriment de la société.

Ces entreprises et associations sectorielles aujourd'hui en guerre contre « l'ubérisation » de leur secteur disposent de surcroît de relais importants et du soutien de diverses associations plus généralistes de cadres, de classes moyennes, du patronat, etc. qui disposent de nombreux relais politiques et, financièrement, d'une puissance de feu considérable. A titre d'exemple, l'industrie du taxi a dépensé aux États-Unis 3500 fois plus d'argent en donations diverses durant les campagnes électorales que tous les acteurs privés de la mobilité partagée rassemblés (Uber, Sidecar et Lyft) ⁴. Même les géants de l'économie collaborative pèsent financièrement peu de poids face aux forces coalisées des adeptes du statu quo.

Petit retour en arrière. Sous l'Ancien Régime, l'exode rural amenait vers les villes une main d'œuvre abondante. Dans leur grande majorité, ces personnes ne pouvaient exercer la profession de leur choix, faute d'avoir été acceptées dans les corporations qui en gardaient jalousement l'exclusivité. Cela ne leur laissait d'autres issues que d'exercer ces dernières de manière illégale. Généralement, dans les faubourgs. Parce qu'ils n'avaient aucune légitimité institutionnelle pour exercer ces activités, ils ne pouvaient compter que sur la qualité de leur travail. Ce qui faisait écrire à Adam Smith que si l'on désirait qu'un travail « soit fait de manière tolérable, il faut le faire exécuter dans les faubourgs où les travailleurs, qui ne jouissent d'aucun privilège d'exclusivité, ne peuvent compter sur rien d'autre que sur leur caractère ». Le secteur extralégal s'est rapidement étendu. La répression gouvernementale contre les extralégaux était omniprésente, sévère et, en France, meurtrière. Au XVII^{ème} siècle, sous Colbert, plus de 16.000 contrebandiers et fabricants clandestins furent exécutés pour avoir fabriqué ou importé illégalement des « indiennes » (tissus peints ou imprimés).

⁴ Rauch, Daniel and Schleicher, David, *Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the 'Sharing Economy'* (January 14, 2015), p24. George Mason Law & Economics Research Paper No. 15-01, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2549919> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2549919>

Sous une forme moins dramatique, ce phénomène existe d'ailleurs toujours au tiers-monde où l'économie reste, dans sa grande majorité, extralégale. Les bidonvilles autour des grandes mégapoles fourmillent de petits entrepreneurs en camionnettes qui opèrent dans l'illégalité. Les réglementations obsolètes, la bureaucratie, la corruption, l'économie planifiée, la prolifération de normes et réglementations en tout genre dans ces pays expliquent que l'immense majorité des habitants de ces pays sont condamnés à l'économie informelle.

En Belgique et dans les pays occidentaux, ce phénomène subsiste au sein des professions protégées qui sont comparables à des « cloches de verre » quasiment impénétrables. Les quotas et la profusion des réglementations permettent à ceux qui officient sous la cloche de maintenir une offre inférieure à la demande et d'exiger des prix supérieurs à ceux d'un marché libre.

Ces rentes de situation peuvent également être renforcées par des législations qui ne reflètent pas les derniers développements technologiques. Citons, encore à titre d'exemple, l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur datant de 1995, à l'heure où la téléphonie mobile et internet étaient à leurs balbutiements, qui constitue un exemple de frein à l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs, renforçant ces rentes de situation.

La concurrence, elle, permet un décollage économique prodigieux et se traduit, dans le secteur de la mobilité, en une offre de transport rémunéré répondant aux besoins. La logique corporatiste dresse a contrario un mur infranchissable entre la demande importante et une offre potentielle car l'offre est détenue exclusivement par les acteurs réguliers d'un système réglementé, les rentes de situation ne favorisant ni la concurrence, ni l'innovation.

Les comparaisons internationales confirment sans ambages cette grille de lecture, Bruxelles comptant, à la suite de l'exemple précité, un nombre d'opérateurs de transport rémunéré de personnes parmi les plus bas d'Europe avec un ratio de licences de 1,35/1000 habitants alors qu'Amsterdam en compte 4,84/1000 habitants, Paris 5,56/1000 habitants et Londres 11,67/1000 habitants. En d'autres termes, un marché ouvert et concurrentiel permet d'augmenter l'offre, de répondre aux besoins et de permettre l'émergence de nouveaux acteurs.

Au niveau mondial, cette émergence se voit particulièrement dans le secteur du transport. Selon une étude du cabinet PWC, sur près de 300 entreprises créées en Europe, celles spécialisées dans les transports collaboratifs génèrent le plus de revenus. À lui seul, le secteur des transports représente actuellement, selon cette étude, près de la moitié du chiffre d'affaires de l'économie collaborative. La mutation profonde entraînée par l'économie collaborative et les technologies ayant permis son essor influence à titre d'exemple une vision de la mobilité "intermodale" axée sur la diminution des trajets automobiles individuels permettant notamment de lutter contre le phénomène des voitures ne transportant que le seul conducteur, également appelé "autosolisme" qui est l'une des causes de la congestion routière.



FOCUS SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT

Le cas le plus emblématique de ces dernières années a eu lieu en matière de développement de service de location de véhicules avec chauffeur qui a permis à un grand nombre de chauffeurs en Belgique, aussi bien bruxellois que wallons et flamands, de pouvoir, au moyen d'une licence LVC utiliser un véhicule agréé pour transporter des tiers contre une rémunération via son application mobile. Ces sociétés ont révolutionné le secteur, ce qui a indéniablement poussé tout le secteur, en ce compris les sociétés de taxis « traditionnels », vers une plus grande digitalisation, une diminution des intermédiaires entre "offreurs" et "demandeurs", une amélioration de la qualité de leur service, une amélioration des prix pour les consommateurs et au final à populariser ce type de service. De nouveaux services se développent pour les particuliers, les entreprises et les familles (par exemple le recours accru au transport de personnes rémunéré pour aller et revenir du restaurant ou de soirées, ce qui permet de limiter la prise de boissons alcoolisées avant de prendre le volant, ou le développement de services de voiturage sécurisés bénéficiant aux enfants qui libèrent les parents de la tâche d'assurer eux-mêmes leurs besoins de mobilité). Cette expansion se traduit de manière inexorable dans les chiffres : entre 2013 et 2019, le marché des voitures de location avec chauffeur est passé à Bruxelles de 68 à près de 1000 véhicules. Au niveau du nombre d'exploitants, c'est une augmentation de plus de 1000% qui a été observée depuis 2015. Dans toutes les études et enquêtes d'opinion menées auprès de ces nouveaux entrepreneurs, la liberté permise par ce mode de travail constitue le premier facteur de lancement de l'activité.

VI. FAVORISONS L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX ACTEURS TECHNOLOGIQUES

LIBÉRER LES ÉNERGIES

A la lumière du phénomène décrit ci-avant, deux attitudes sont possibles. Soit l'attitude conservatrice, encore prédominante, qui consiste à lutter contre ces entreprises en raison de leur illégalité et de la concurrence déloyale qu'elles constituent. Soit l'attitude libérale consistant à légaliser ces activités grâce à une simplification drastique des réglementations. Un des plus grands défis aujourd'hui est de faire entrer cette économie dans le secteur formel pour la réglementer raisonnablement sans en casser la dynamique.

L'économie collaborative n'est pas une alternative au système économique mais une nouvelle modalité de ce dernier. Elle ne va pas s'y substituer mais s'y surajouter. Son irruption peut être interprétée comme un retour du refoulé de l'économie de marché étouffée par les prélèvements et paralysée par les réglementations. Elle est une révolte, en partie inconsciente, des individus qui, intuitivement, recherchent des alternatives moins coûteuses à l'offre existante de ce marché rigidifié. Surtout chez les jeunes et les revenus modestes.

La situation existante est par ailleurs non seulement socialement injuste mais économiquement stupide. Une étude de l'European Parliamentary Research Service, le think tank du Parlement Européen,⁵ évalue qu'une meilleure exploitation de nos ressources sous-utilisées pourrait, grâce aux méthodes de l'économie collaborative, engendrer un gain annuel de

572 milliards € dans l'Europe des 28. Néanmoins, dans l'état actuel du paysage législatif et réglementaire, ce gain ne serait que de 18 milliards € à court terme et 134 milliards € à moyen et long terme. Il existe, en effet, de très nombreux obstacles empêchant cette forme d'économie de libérer tout son potentiel.

Dans un ouvrage publié il y a quelques années,⁶ nous détaillons les diverses mesures pour se débarrasser progressivement de la cloche de verre et, secteur par secteur, aménager un statut fiscal, déverrouiller l'accès aux professions, déterminer les règles indérogables, favoriser l'assurabilité des plateformes, préserver la concurrence, faciliter et sécuriser les échanges collaboratifs et, in fine, réfléchir à un système ad hoc de sécurité sociale. Faute d'aménager la législation et la réglementation, le risque est de passer à côté de l'essentiel de ces promesses de création de richesses et de voir se développer l'économie informelle avec à la clé, des abus potentiels, des dangers en tout genre et une perte conséquente de recettes fiscales. En tout état de cause, la montée en puissance de l'économie collaborative est irrépessible. Autant accompagner intelligemment ce mouvement et soulever la cloche de verre avant qu'elle ne se brise.

⁵ P. Goudin, *The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities*, January 2016
⁶ Corentin de Salle, Olivier Collin, Amaury De Saint-Martin, Jean-François Bairiot et Jeremy Pradella, *Libérer le potentiel de l'économie collaborative*, CEP, novembre 2016, 290 p.

LA MARCHÉ À SUIVRE

Il convient donc maintenant pour les pouvoirs publics, tous niveaux de pouvoirs confondus, d'avancer. La révolution technologique que nous connaissons est une tendance mondiale qu'il est illusoire de vouloir réprimer. Au lieu d'écarter d'un revers de la main les évolutions que nous offrent les avancées technologiques en matière de services, de protection de l'environnement et de développement économique, le législateur doit embrasser ce changement et prendre en compte les besoins et les aspirations de nos concitoyens.

Ces changements numériques offrent également des opportunités importantes en matière d'emploi et permettent l'émergence d'un grand nombre de nouveaux secteurs et d'activités et un enrichissement de l'offre de services à valeur sociale ajoutée à l'ensemble de la population. Le monde du travail s'est de tout temps adapté à ces changements numériques, non pas en les réprimant, mais en les encadrant et en permettant leur essor.

Face aux évolutions rapides du secteur de la mobilité, soutenues par l'émergence de nouveaux acteurs, les autorités publiques ont un rôle important à jouer en matière de régulation: l'enjeu est de réussir à articuler les initiatives portées par le secteur privé avec les services de transport publics tout en favorisant l'innovation, en amenant un enrichissement de l'offre, un haut niveau de service et en offrant la possibilité de réduire la part du recours individuel à la voiture lorsque la situation propre à chacun le permet.



RECOMMANDATIONS

Comme nous l'avons vu ci-avant, les nouveaux acteurs technologiques, et l'économie numérique qui se crée autour de ceux-ci, opèrent une véritable révolution dans le secteur des services. Cette révolution est vecteur de progrès, bénéficiant tant aux personnes qui reçoivent le service qu'à celles qui l'offrent. Les pouvoirs publics ont, à cet égard, la responsabilité de développer un cadre légal cohérent permettant de favoriser le déploiement de ce progrès.

En parallèle, l'innovation et l'émergence de nouveaux acteurs technologiques offre un nombre considérable d'opportunités en matière de liberté d'entreprendre, corollaire évident d'une société où les contacts et les échanges économiques s'effectuent de manière beaucoup plus instantanée et directe. Notons à cet égard qu'en Belgique, la liberté d'entreprendre est garantie par les articles II.3 et II.4 du Titre 3 du Code de Droit économique, l'article 23 de la Constitution pouvant être vu de surcroît comme une transposition constitutionnelle de cette liberté d'entreprendre. L'accord de gouvernement du 30 septembre 2020 prévoit par ailleurs d'améliorer le statut social des indépendants et de soutenir l'entrepreneuriat en accordant notamment une attention particulière aux personnes actives de manière structurelle dans l'économie de plateforme afin de leur offrir de bonnes conditions de travail et une meilleure protection sociale

Face aux évolutions rapides du secteur de la mobilité, soutenues par l'émergence de nouveaux acteurs, les autorités publiques ont donc un rôle important à jouer en matière de régulation afin de favoriser l'émergence de nouveaux acteurs tout en assurant des conditions de concurrence équitables au bénéfice du consommateur.

Au vu des dispositions de la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, modifiée en dernier lieu en 2020, instaurant les principes de l'économie collaborative et en prenant en compte le nombre toujours croissant de travailleurs exerçant sous le régime des travailleurs indépendants dans les secteurs des plateformes collaboratives et/ou des transports de personnes, il convient de développer maintenant une vision commune intégrant tous ces nouveaux modes de transport entre les différentes entités du pays, l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché comportant, comme explicité, de trop nombreux avantages pour les consommateurs que pour être ignorés.

AFIN D'ATTEINDRE CES OBJECTIFS, LE CENTRE JEAN GOL RECOMMANDE :

1. De développer une **vision commune et cohérente à tous les niveaux de pouvoirs** permettant la création et le déploiement d'entreprises du secteur technologique.
2. De soutenir par tous les moyens, qu'ils soient fiscaux, sociaux ou légaux, **le droit d'entreprendre** tel que défini dans le Code économique.
3. De reconnaître l'importance de la technologie et de la digitalisation des services comme vecteur de création d'emploi et d'opportunités d'entreprendre.
4. **De lever toutes les contraintes légales et corporatistes constituant une atteinte à la liberté d'entreprendre.**
5. **De réfléchir à une régulation partagée** : il convient de trouver un équilibre entre la mise en place de règles de base et des solutions centralisées de la part du gouvernement et l'autorégulation des acteurs du secteur. Cela devrait permettre d'atteindre des bénéfices plus élevés pour l'économie et pour le citoyen. L'autorégulation consiste à déplacer la responsabilité de la régulation sur les acteurs du secteur plutôt que sur le gouvernement.
6. **De diminuer les barrières à l'entrée pour les professions protégées** : il est important de réfléchir à une manière de diminuer au maximum les barrières à l'entrée et de conserver un marché le plus ouvert possible malgré l'effet réseau qui peut se développer. Pour ce faire, il est crucial de mettre en place des règles qui ne favorisent pas uniquement le premier entrant mais qui s'inscrivent dans une réflexion globale et orientée à long terme.

7. **De responsabiliser et d'autonomiser les acteurs plutôt que de règlementer leurs activités dans les moindres détails.**
 - a. **Promouvoir l'autorégulation à l'intérieur du cadre réglementaire fixé par l'autorité.** Cette autorégulation existe déjà sous forme de règles pour les utilisateurs et les prestataires de la plateforme. Il existe aussi des chartes éthiques, des codes de bonnes conduites, etc. Par ailleurs, le concept d'autoévaluation est une caractéristique importante des plateformes : il y a déjà quantité de systèmes de rating, de notations, de commentaires et de feedbacks.
 - b. **Simplifier la réglementation selon le critère suivant : supprimer tout ce qui, dans la réglementation, paraît motivé exclusivement par un souci de protection des situations acquises au sein de la profession** (par exemple, la profession de taximen à Londres implique de passer un examen nécessitant de mémoriser plusieurs milliers de rues dans la capitale. A l'heure du GPS, cette exigence est devenue absurde).
 - c. **Définir, secteur par secteur, le cadre réglementaire constitué des règles indérogeables.** Il existe évidemment un nombre important de règles indispensables à la sécurité, la santé, l'environnement, la protection du consommateur, etc.
8. **De faire en sorte que l'apparition d'acteurs de la technologie permette aux travailleurs qui le désirent de tracer et choisir la carrière qu'ils souhaitent**, et, ce faisant, de consacrer le lien entre entrepreneuriat, digitalisation et émergence d'une nouvelle économie de services visant à la mise en relation de fournisseurs de services et d'utilisateurs.

9. **De soutenir la possibilité de partenariats entre les services existants et les nouveaux acteurs émergents**, entre autres dans le secteur de la mobilité.
10. **D'apporter de la cohérence** entre les politiques régionales et fédérales quant à l'approche relative aux nouveaux acteurs technologiques actifs, entre autres, dans le secteur de la mobilité.

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

*02.500.50.40
info@cjg.be*

www.cjg.be



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES