

Transport, décisions et politiques publiques



Conflit entre chauffeurs de taxis et sociétés de VTC

BOUZIAT Martin – CLOU Noémie – MAHEU Mélanie – ROUSSEAU Milaydi

Mars 2015

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 3 |
| PARTIE 1 : L'ARRIVEE D'UBER SUR LE MARCHE FRANÇAIS | 4 |
| 1.1 Les manifestations des chauffeurs de taxis à l'encontre des sociétés de VTC... pourquoi ? | 4 |
| 1.2 L'entreprise Uber à la conquête des métropoles mondiales | 5 |
| PARTIE 2 : LE GOUVERNEMENT SOUS PRESSION, EN FAVEUR DU MONOPOLE DES TAXIS | 6 |
| 2.1 La libéralisation du transport de malades revue par des pouvoirs publics sous pression | 6 |
| 2.2 Des mesures pour différencier l'activité des VTC de celle des taxis | 7 |
| 2.3 Le gouvernement poursuit ses actions en faveur des chauffeurs de taxis | 7 |
| PARTIE 3 : LA REACTION DE L'ENTREPRISE UBER | 8 |
| 3.1 La stratégie d'Uber : s'allier aux usagers en se définissant comme innovateur face aux monopoles archaïques | 8 |
| 3.2 L' "Ubérisation" de l'économie : le déplacement de la problématique | 9 |
| PARTIE 4 : THOMAS THEVENOUD, PRINCIPAL ACTEUR AU SEIN DU GOUVERNEMENT | 11 |
| 4.1 Le gouvernement nomme un médiateur de crise | 11 |
| 4.2 L'étude de propositions pour assainir la concurrence | 11 |
| 4.3 La mise en place de la "loi Thévenoud" pour clore le débat ? | 13 |
| CONCLUSION | 15 |
| BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE | 16 |

Introduction

Depuis la signature d'un protocole d'accord concernant l'évolution du métier de taxi, le 20 mai 2008, l'exercice de cette profession s'inscrit dorénavant dans un cadre très strict et largement réglementé. En effet, placés sous la tutelle du ministère de l'intérieur, les taxis sont confrontés à de nombreuses obligations et interdictions. Plus précisément, le chauffeur doit détenir une carte professionnelle délivrée après le passage d'un examen et valable dans un unique département. De plus, le chauffeur doit posséder une licence attribuée par ce même ministère et pour cela, suivre une formation continue tous les cinq ans.

Toutefois, à l'heure où les enjeux de déplacements en milieu urbain se voient grandissants, les Véhicules de Tourisme avec Chauffeurs (VTC), à l'image des taxis, font désormais partie du paysage citadin. La profession de chauffeur de taxi détenant jusque-là un monopole historique sur le marché des courses, se voit confrontée, à ses dépens, à la concurrence. Grâce au système de géolocalisation intégré aux smartphones, il est aujourd'hui possible de réserver un VTC situé à proximité pour un trajet précis. Ce service, réalisé principalement par des chauffeurs auto-entrepreneurs, se veut plus flexible et adapté à la demande des usagers, notamment en termes de tarifs. Il est d'ailleurs développé au sein de grandes métropoles mondiales, dont Paris. Ainsi, de nouveaux acteurs apparaissent dans un contexte de libéralisation du secteur du transport de personnes en France.

Des sociétés majeures telles que Allocab, SnapCar ou encore Uber se retrouvent alors au cœur du marché de ce secteur français en pleine évolution. Néanmoins, l'une d'entre elle suscite de vives controverses depuis son implantation en France : Uber.

Après la conquête de plusieurs villes états-uniennes, la start-up, anciennement nommée UberCab, a opéré son lancement à Paris. Ne possédant aucun véhicule, Uber permet la mise en contact d'usagers via l'application UberPop sur smartphone ou sur le site de l'entreprise.

En réponse à cela, les taxis s'insurgent, en faisant pression sur le gouvernement pour que des mesures conséquentes soient prises face à la montée en puissance du nombre d'utilisateurs d'Uber. Les chauffeurs de taxis, dont la puissance du lobby est indubitable, dénoncent le développement des VTC dans l'absence de réglementation spécifique les régissant. L'interdiction de la maraude, c'est-à-dire l'interdiction d'embarquer des personnes les interpellant aux abords des routes, est la seule contrainte des VTC.

Le gouvernement, quant à lui, tente de prendre des mesures législatives afin d'éviter le développement de toute forme de concurrence déloyale, comme la loi Thévenoud. Néanmoins, l'application pratique de ces mesures semble complexe.

Avec l'émergence de nouvelles formes de déplacements, associant à la fois avancées technologiques et besoins de mobilité des individus, plusieurs problématiques sur lesquelles il est difficile de statuer ressortent. La question du rôle des politiques publiques dans un conflit tel que celui-ci est fondamentale.

Nous tenterons alors de déterminer **comment les politiques publiques réagissent à l'arrivée des entreprises de VTC, telles qu'Uber, sur un marché des courses jusque-là monopolisé par la profession de chauffeur de taxi.**

Il s'agit d'analyser chronologiquement la position des différents acteurs qui s'articulent autour de cette problématique, notamment dans leur stratégie, ainsi que leur manière de s'auto-qualifier et de qualifier l'adversaire.

Partie 1 : L'arrivée d'Uber sur le marché français

Le conflit entre chauffeurs de taxis et sociétés de Véhicules de Tourisme avec Chauffeurs (VTC) trouve son origine lors d'une manifestation des chauffeurs de taxis, le 29 juin 2011. En effet, alors que la Fédération Nationale des Taxis Indépendants (FNTI) et la Fédération Nationale Du Taxi (FNDT) appellent à une journée de mobilisation contre la libéralisation du transport de malades, les chauffeurs de taxis profitent de ce mouvement de grève pour manifester leur mécontentement à l'encontre des VTC. L'abrogation de la loi Novelli de 2009 est réclamée et la concurrence déloyale des VTC dénoncée.

1.1 Les manifestations des chauffeurs de taxis à l'encontre des sociétés de VTC... pourquoi ?

Le développement des VTC a suscité et suscite encore de vives réactions de la part des chauffeurs de taxis. Ces deux types de transport urbain de particuliers présentent quelques différences dans leur mode de fonctionnement.

D'un point de vue pratique pour l'usager, un taxi peut être pris à la volée, alors qu'un VTC doit nécessairement être réservé à l'avance, comme c'est le cas du covoiturage.

Pour ce qui est de la formation des conducteurs, les chauffeurs de taxis doivent suivre une formation de trois mois qu'ils doivent renouveler tous les cinq ans, alors que les chauffeurs d'Uber ne sont formés que quelques heures. A l'issue de cette formation, les chauffeurs de taxis doivent acquérir une licence, qui fait office d'autorisation de stationnement. Le prix de cette licence n'est pas fixe et varie en fonction de la demande et de la ville dans laquelle elle s'applique¹. Ce montant s'élève tout de même à plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de milliers d'euros. En plus de cette licence, pour pouvoir exercer leur profession, les chauffeurs de taxis doivent également payer des taxes de voirie, la TVA ou encore des charges sociales.

Par ailleurs, dans le contexte économique actuel, les usagers utilisent moins le taxi comme moyen de déplacement, ce qui mène à une baisse du chiffre d'affaire des chauffeurs. La concurrence apportée par Uber ne fait qu'accroître cette tendance. En effet, malgré une baisse du prix de la licence taxi, qui a atteint 25 % à Paris², le chiffre d'affaire des chauffeurs a chuté. Ibrahima Sylla, président de l'organisation Taxis de France, déclarait en décembre 2014 : « Nos chiffres d'affaires ont chuté de 40% depuis décembre 2013, une baisse qu'on peut impacter en grande partie à l'essor d'Uberpop. »³

Enfin, l'arrivée des VTC bouscule le monopole détenu par les taxis en matière d'alternative à la voiture particulière et aux transports en communs, et ouvre donc le marché à la concurrence, jugée déloyale par plusieurs associations de taxis.

¹ Taxis de France – Le portail internet des professionnels du taxi, www.taxis-de-france.com

² « Taxis et VTC : Étude pour une vraie réforme du marché », Institut de Recherches Économiques et Fiscales (04/09/2014), <http://fr.irefeurope.org>

³ « Manifestation des chauffeurs de taxis : la mobilisation de ce lundi sera-t-elle suivie ? », 20 minutes

1.2 L'entreprise Uber à la conquête des métropoles mondiales

L'entreprise américaine Uber, représentant par excellence les VTC, commence son exercice à Paris en décembre 2011, avec près d'une soixantaine de VTC haut de gamme. La capitale française est la première métropole à accueillir ce service, en dehors des États-Unis.

Pour rappeler rapidement le contexte, la société Uber a officiellement été créée en mars 2009, sous le nom d'UberCab. Constatant les défaillances du système de taxis à San Francisco, trois entrepreneurs décident de mettre au point un service de chauffeurs privés à la demande, dans la Silicon Valley. Ce service s'annonce comme un véritable bouleversement dans les déplacements habituels des populations urbaines.

Le fonctionnement de la société Uber est tout à fait singulier ; l'offre proposée permet notamment, grâce un smartphone, de localiser un véhicule et de le réserver. A chaque fin de course, le paiement est effectué par prélèvement, et non par transaction physique. De plus, le tarif est variable selon le type de véhicule et de chauffeur.

En France, Uber s'étend dans plusieurs villes de province, avec Lyon et Lille en 2013, puis Bordeaux, Toulouse et Nice en septembre 2014. La société diversifie également son offre, en délivrant différentes prestations :

- Uber Berline, chauffeurs professionnels présentant des berlines de luxe
- UberX, chauffeurs professionnels suggérant des berlines standards
- UberVan, chauffeurs professionnels avec des vans (avec généralement plus de places assises)
- UberPop, conducteurs particuliers occasionnels au volant de leur véhicule personnel
- UberPool, permettant de partager un trajet commun avec un autre passager grâce à des conducteurs particuliers occasionnels et leur propre véhicule

Le service UberPop, qui nous intéresse tout particulièrement, a été lancé en 2010 à San Francisco, avant d'être diffusée à l'échelle mondiale. Cette option fera son entrée sur Paris et sa banlieue proche en février 2014.

Certaines règles sont fixées par l'entreprise ; les conducteurs doivent tout de même être âgés d'au moins 21 ans, posséder le permis B depuis au moins un an et avoir un casier judiciaire vierge.

Avec une croissance fulgurante du nombre d'utilisateurs d'Uber, la couverture internationale se fait assez rapidement avec le soutien financier colossal de multinationales, telles que Goldman Sachs, Amazon ou encore Google, à hauteur de quelques millions de dollars.

Néanmoins, malgré des politiques tarifaires jugées « intéressantes pour les consommateurs » par l'entreprise elle-même, Uber se voit interdit d'exercer dans plusieurs villes. Au cours de l'année 2014, Bruxelles, Berlin, Hambourg et New Delhi seront les témoins de ces interdictions, causées par de fortes revendications des taxis et l'agression physique de passagers.

Une cinquantaine de villes côtoient les services d'Uber et les controverses suscitées ne cessent de surgir. Le déroulement de la polémique en France sera développé en détail dans la suite de ce dossier.

Partie 2 : Le gouvernement sous pression, en faveur du monopole des taxis

Le gouvernement défend le métier de chauffeur de taxis, et notamment le monopole qu'ils détiennent en matière de transport individuel de personnes. L'arrivée d'Uber à Paris, puis dans le pays tout entier, a bouleversé ce monopole pourtant bien installé.

2.1 La libéralisation du transport de malades revue par des pouvoirs publics sous pression

La cour des comptes de 2012 a estimé à 3,5 milliards d'euros les dépenses de transport prises en charge par l'assurance maladie, soit 2,1 % des dépenses totales de l'assurance maladie⁴. Afin de combler ce déficit de la sécurité sociale, Jean-Marc Ayrault propose, dans l'article 44 de son projet de loi de financement de la sécurité sociale de 2013, de libéraliser le transport de malades, alors exercé par les ambulances, les véhicules sanitaires et les taxis conventionnés. Dans les campagnes, ces prestations représentent d'ailleurs une part importante de l'activité des chauffeurs de taxis, pouvant atteindre 80 voire 90 % de leurs trajets. Le projet de loi du premier ministre va donc provoquer une vive réaction parmi ces professionnels de la route. En effet, les chauffeurs de taxis craignent de voir baisser leur chiffre d'affaires. C'est tout particulièrement le cas des taxis indépendants, qui estiment qu'en cas d'ouverture du marché à la concurrence, ils n'auront pas les moyens d'être compétitifs face à de grands groupes de transport, tel que Transdev. De plus, cette proposition de loi n'est pas en faveur des taxis, dont le monopole était jusqu'alors soutenu par les pouvoirs publics.

La réaction de l'ensemble des fédérations syndicales, à savoir la FNAT⁵, la FNTI, la FFTP⁶ et la FNDDT, ne se fait pas attendre. En effet, le 10 janvier 2013, elles appellent à la mobilisation générale contre l'article 44 de la loi de financement de la sécurité sociale. L'opération escargot est menée tout au long de la journée dans plusieurs grandes villes françaises comme Paris, Marseille, Nantes, Dijon, Lyon, Lille, Toulouse ou encore Nice⁷. Cette mobilisation de masse a permis aux chauffeurs de taxis d'obtenir le jour-même un gel du décret d'application de la réforme législative. Les chauffeurs de taxis ont ainsi réussi à obtenir une modification du projet de loi en leur faveur.

Les chauffeurs de taxis ont également profité de cette journée pour dénoncer la concurrence déloyale exercée par les VTC et les motos-taxis. Là encore, grâce à la pression exercée sur le gouvernement, les chauffeurs de taxis ont obtenu gain de cause, à savoir le gel de toute nouvelle demande d'immatriculation pour les VTC.

Les rassemblements massifs des chauffeurs dans les rues, menant aux opérations escargots, provoquent d'importantes perturbations de la circulation dans les villes, gênant fortement les automobilistes. Ces événements sont donc un moyen de pression forte des taxis sur le gouvernement.

Finalement, face à la pression exercée par les chauffeurs de taxis en grève, le gouvernement renonce, le 8 février 2013, à son projet de libéralisation du marché du transport de malades. Le

⁴ « Qui veut la peau des taxis ? », L'express Expansion (10/01/2013)

⁵ Fédération Nationale des Artisans-Taxis

⁶ Fédération Française des Taxis de Province

⁷ « La grève nationale des taxis a été très suivie », Le Monde (10/01/2013)

simple gel annoncé en janvier se transforme un abandon du projet de loi fin février. Les chauffeurs de taxis obtiennent également la promesse d'une modification du régime des VTC⁸.

2.2 Des mesures pour différencier l'activité des VTC de celle des taxis

Alors que les chauffeurs de taxis dénoncent une « concurrence déloyale » de la part des VTC, en juillet 2013, les ministères de l'intérieur et du tourisme envisagent d'instaurer un délai minimum de 15 minutes entre le moment où le client commande le véhicule et le moment où celui-ci est pris en charge, faisant ainsi un pas de plus vers les taxis. « L'objectif est de faire en sorte que les VTC respectent enfin la loi et cessent de stationner sur la voie publique, voire même sur des emplacements de taxis ! », précise Didier Hogrel, président de la FNDDT⁹. Deux exceptions échappaient tout de même à la règle : « les prestations de transport de VTC réservées par des exploitants d'hôtels 4 et 5 étoiles au départ de leur établissement » et « les organisateurs de salons professionnels lorsqu'il existe un service permanent de prise en charge des véhicules des clientèles concernées »⁸.

Cette décision montre clairement la prise de position du gouvernement en faveur des taxis, puisque cette mesure ralentira la croissance des VTC, alors en plein essor, du fait notamment du développement de l'industrie des smartphones.

En octobre 2013, Benoît Hamon, alors ministre délégué à l'économie sociale et solidaire, ajoute dans son projet de loi sur la consommation, un délit de racolage¹⁰, afin d'empêcher les VTC de prendre des clients dans la rue. Cet article a pour but de garantir l'exclusivité de cette pratique aux chauffeurs de taxis.

Par ailleurs, le ministre de l'intérieur Manuel Valls et la ministre l'artisanat, du commerce et du tourisme, Sylvia Pinel, publient un communiqué annonçant l'instauration du délai de 15 minutes, à partir du 1^{er} janvier 2015¹¹.

Une nouvelle fois, les chauffeurs de taxis ont obtenu gain de cause auprès du gouvernement, puisque la menace d'un blocage de la capitale a effrayé le gouvernement.

2.3 Le gouvernement poursuit ses actions en faveur des chauffeurs de taxis

Le 20 décembre 2013, l'autorité de la concurrence remet en cause le projet des ministres de l'intérieur, instaurant le délai de 15 minutes entre le moment où le client commande le véhicule et le moment où celui-ci est pris en charge. Selon cette autorité, le développement des VTC permettrait de « rééquilibrer la demande et l'offre de transports particuliers »¹². Toutefois, le pouvoir exécutif ne tient pas compte de cet avis. Une semaine plus tard, le décret imposant ce délai de 15 minutes paraît au Journal Officiel. Selon Sylvia Pinel, cette mesure permet de « mieux distinguer l'activité » des VTC de celle des taxis.

Dès lors, les entreprises de VTC s'indignent de voir le gouvernement « défendre le monopole des taxis » et saisissent le Conseil d'État.

⁸ « Taxis contre VTC : l'histoire sans fin », L'express Entreprise

⁹ « Le gouvernement fait un geste pour les taxis », Le Figaro (13/10/2013)

¹⁰ « Le gouvernement va punir le racolage des voitures avec chauffeur » L'express Expansion (10/10/2013)

¹¹ « Taxi VS VTC : le quart d'heure de trop des Dodos », L'express Entreprise (22/10/2013)

¹² « Les taxis appellent à la grève contre les "multinationales du VTC" », Le Monde (11/01/2014)

Durant toute la durée de la crise entre taxis et VTC, le gouvernement semble prendre parti pour les taxis, cédant presque systématiquement à leur pression. Ce choix s'explique par le monopole dont les taxis disposent sur le marché de la maraude ; s'il n'est pas envisageable de déréguler ce monopole, le moderniser est nécessaire.

La stratégie des chauffeurs taxis de faire pression sur le gouvernement pour préserver leur profession face à la concurrence des VTC, en pleine expansion, semble efficace jusqu'alors.

Partie 3 : La réaction de l'entreprise Uber

Dès lors que nous évoquons le mécontentement des sociétés de Véhicules de Tourisme avec Chauffeurs (VTC), il est nécessaire de comprendre la stratégie de la société américaine Uber et notamment l' "ubérisation" de l'économie française.

3.1 La stratégie d'Uber : s'allier aux usagers en se définissant comme innovateur face aux monopoles archaïques

La première stratégie d'Uber est d'utiliser la part de la population qui le soutient. Pour agréger ce soutien, Uber a déployé un très large éventail de partenariats. Par exemple, Uber s'est allié à UN Women (ONU Femmes) et a annoncé sa volonté de recruter un million de femmes d'ici 2020. En plus de jouer sur le « féminisme », l'entreprise joue également sur la fibre patriotique américaine, en promettant l'embauche de 50 000 membres en service, vétérans ou épouses de militaires comme chauffeurs d'ici 2016¹³. Uber a bien sur tout intérêt à avoir le maximum de personnes sur sa plateforme, et les résultats effectifs sont des chiffres communiqués par Uber et donc sujets aux doutes. Uber cherche également à se donner une image « jeune » et « edgy » (c'est-à-dire à la pointe, en avance sur son temps, qui a l'avantage) en proposant des partenariats avec des Bureaux Des Étudiants (BDE), ou en proposant des voitures électriques à Chicago grâce à un accord avec un constructeur chinois qui les fournit¹⁴. Comme dernier exemple, nous pouvons citer l'accord de coopération entre Uber et l'université de Kyushu, située au Japon, afin de collecter des données sur les habitudes et besoins en transport des résidents, et étudier les conditions de mobilité urbaine. Le service, baptisé « Everyone's Uber », est proposé gratuitement, mais si les passagers ne rémunèrent pas les conducteurs, Uber les paie pour « leur contribution à cette collecte d'informations ». Jugé comme des taxis clandestins, la société Uber s'est donc faite interdire, cela n'étant pas autorisé au Japon.

Après avoir agrégé ces soutiens, il s'agit de peser sur les politiques publiques, faites par des politiques qui sont nécessairement sensibles à toute manifestation de l'opinion. Pour cela, Uber commande des sondages, comme par exemple au CSA¹⁵. L'entreprise lance également une pétition, « #ouiPoP », qui rassemble actuellement près de 600 000 signatures¹⁶. Nous voyons clairement la stratégie d'Uber : se positionner en défenseur du consommateur face aux monopoles, lobbys et gouvernements.

¹³ « Opération séduction : Uber prévoit un million d'emplois pour les femmes », Libération (12/03/2015)

¹⁴ « Uber is using electric cars in Chicago as part of new test program » (15/03/2015)

¹⁵ « La grande offensive d'Uber : un sondage et une pétition » (19/11/2014)

¹⁶ « Pétition », Uber, <http://action.uber.org>

3.2 L' "Ubérisation" de l'économie : le déplacement de la problématique

Nous allons voir dans cette partie qu'Uber a habilement su déplacer la problématique, qui portait sur la légalité et la concurrence déloyale sur sa relation à l'innovation, en usant de la peur du « déclassement » de la France et en se définissant comme l'innovateur face aux archaïsmes qui la ralentissent. Il a su utiliser les techniques de stratégie politique, qui consiste à forcer ses adversaires à reprendre ses thèmes et à se définir exclusivement face à lui.

On doit le concept d' "Ubérisation de l'économie" à Maurice Levy, 216^{ème} fortune de France et PDG de Publicis, lors d'une interview au Financial Times le 14 décembre 2014¹⁷. Ces termes, créés par cet expert de la communication, ont ensuite été repris massivement en France et à l'étranger. L'idée est par-là de signifier que tout comme les taxis, les grandes entreprises peuvent voir leurs modèles économiques remis en cause par la disruption numérique.

Cela inquiète particulièrement la France, pour plusieurs raisons. Pour les comprendre, voyageons vers les États-Unis. Le plus grand soutien financier des campagnes de Barack Obama ne sont pas Wall Street ou Hollywood, mais les entrepreneurs de la Silicon Valley¹⁸. L'ancien directeur stratégique de la campagne d'Obama en 2012, David Plouffe, étant devenu ensuite numéro deux d'Uber¹⁹. Ces frontières très poreuses entre le sommet de l'État et les géants du numérique sont inexistantes en France, ce qui ne permet pas aux entrepreneurs de la Tech Française de partager leur vision et d'obtenir les moyens de la mettre en œuvre. Les géants de l'internet américains essaient pourtant de changer la donne en recrutant les personnes idoines. Le DG France de Facebook Laurent Solly, énarque, a été entre autre le chef de cabinet de Nicolas Sarkozy²⁰.

L'autre grande raison est l'incapacité à l'innovation de rupture, dans certaines grandes entreprises françaises, comme le montre leur volonté nouvelle de développer l'entrepreneuriat, l'open innovation, ou de se définir comme une nouvelle culture d'entreprise « startup » telle qu'Air Liquide, entreprise centenaire du CAC40 connue autrefois pour sa gestion tournée vers la maximisation des dividendes et son aversion au risque²¹. A titre d'exemple, ce billet de blog appelé les « fossoyeurs de l'innovation » a été attaqué en justice pour diffamation par le PDG des taxis G7 Nicolas Rousselet, ce qui prouve la vivacité de la controverse²². L'auteur Nicolas Colin, ingénieur télécoms, énarque, et membre fondateur d'un accélérateur de start-ups, se moque des taxis qui nous disent innover en proposant des bouteilles d'eau et des lingettes pour la clientèle premium.

Cette non prise en compte du changement de paradigme qu'a provoqué la révolution numérique, en termes d'économie mais aussi de politique et rapport à la démocratie, a été conceptualisée dans un livre appelé « la déconnexion des élites », écrit par Laure Belot, journaliste au Monde²³. Dès lors, le problème de l'interdiction d'UberPop ne se porte plus sur la gestion d'une concurrence, que nous considérons comme déloyale, mais sur le choix de politiques publiques pour permettre cette « reconnexion ».

Uber a donc agrégé de nouveaux soutiens : ceux qui voient en Uber l'occasion d'embrasser dans toute son ampleur cette révolution numérique. En effet, ils pensent qu'Uber a l'éternité devant

¹⁷ « Maurice Lévy craint que l'économie française ne se fasse "ubériser" », Le Point (23/12/2014)

¹⁸ « Qui soutient les campagnes d'Obama et de Romney ? », La Tribune (31/08/2012)

¹⁹ « A leader for the Uber campaign », <http://blog.uber.com>

²⁰ « Laurent Solly », Wikipédia

²¹ « L' "ubérisation" de l'économie et le grand vertige des élites », Les Échos (25/02/2015)

²² « Les fossoyeurs de l'innovation » (15/10/2013)

²³ La déconnexion des élites, <http://ladeconnexiondeselites.fr>

elle et sait que le marché français tombera tôt ou tard, ne serait-ce que sous la pression des clients insatisfaits. Ils croient en la puissance de la multitude²⁴, inventée par Nicolas Colin et Henri Verdier (ENS Ulm), qui dirige, depuis janvier 2013, Etalab, le service du premier ministre chargé de l'ouverture des données publiques. Pour eux, tous les géants du numérique et tous les gagnants du monde qui vient seront ceux qui ont fait ou qui sauront faire alliance avec elle, en mettant à disposition des outils et des plates-formes pour que les utilisateurs construisent eux-mêmes la valeur, et cela de manière gratuite ou peu rémunérée. C'est le cas d'Uber, qui n'est qu'une plateforme pour mettre en relation chauffeurs et personnes souhaitant se déplacer.

Dans les tranchées opposées, ces concepts ont notamment été critiqués par Dominique Boullier, professeur de sociologie à Sciences Po et coordinateur scientifique du MediaLab, ancien militant de la LCR et désormais écologiste²⁵. Pour lui, un choix politique est derrière ces théories, celui des plus forts et de la finance (Goldman Sachs a investi dans Uber deux ans avant Google Ventures²⁶, le DG Western Europe d'Uber, Pierre-Dimitri Gore-Coty, Centrale Paris, états jusqu'en mars 2011 l'investisseur pour Goldman Sachs²⁷), alors qu'ils détruisent le bien commun à terme, malgré les satisfactions immédiates du consommateur ou du développeur qui subissent une prédation plutôt qu'une alliance.

L'avenir déterminera aisément qui sera vainqueur de cette controverse ; Dominique Boullier déclara en 2012 que « dans dix ans, toutes ces supposées plates-formes, barrages des temps du relativisme et non du modernisme, auront tellement changé ou disparu, par nécessité anti-industrielle et anti-infrastructurelle de l'économie d'opinion, qu'on n'en trouvera plus qu'un souvenir vague », tandis que les partisans d'Uber prédisent une remontée de la chaîne de valeur. Cela se concrétise lorsque l'un des géants issus de l'économie numérique, ayant pris position en aval de la filière, s'impatiente de la rigidité de celle-ci plus en amont et décide d'évincer les entreprises en place en s'intégrant verticalement. L'exemple typique est Netflix, qui remonte la chaîne de valeur de la filière audiovisuelle en devenant elle-même productrice de séries. Elles entrent alors dans l' "Empire Business", comme le héros de la série américaine Breaking Bad²⁸. Uber pourra, par exemple, créer à terme ses propres voitures au standard et au prix qu'elle souhaite, pour concurrencer ou racheter une entreprise telle que Renault. En novembre 2014, la capitalisation d'Uber à 40 milliards de dollars correspondait à deux fois celle de Renault et PSA réunis²⁹. Il ne serait plus alors question de protéger les dizaines de milliers de taxis, mais toute l'économie française. Dans un billet de son blog appelé « L'industrie du taxi à la frontière de l'innovation », Nicolas Colin écrit en avril 2014 : « alors la France connaîtra le triste destin d'un pays sous-développé – et aucun pacte de responsabilité n'y pourra rien changer »³⁰.

²⁴ « Manipuler les foules ou s'allier avec la multitude ? » (17/01/2014)

²⁵ « L'âge de la prédation », Internet Actu (07/09/2012)

²⁶ « Uber, service mobile de chauffeurs, lève 32M de dollars et arrive à Paris », French Web – Le magazine de l'innovation (07/12/2011)

²⁷ Pierre-Dimitri Gore-Coty, LinkedIn, <https://fr.linkedin.com>

²⁸ « Top 5 Walter White most powerful quotes », Youtube (17/09/2014)

²⁹ « Valorisée 40 milliards de dollars, Uber vaut plus que Twitter », Le Figaro (26/11/2014)

³⁰ « L'industrie du taxi à la frontière de l'innovation » (15/04/2014)

Partie 4 : Thomas Thévenoud, principal acteur au sein du gouvernement

Dans la suite de cette polémique entre taxis et Véhicules de Tourisme avec Chauffeurs (VTC), le gouvernement se positionne comme un acteur important. En effet, il choisit d'accentuer son implication et souhaite répondre de façon équitable aux souhaits des deux partis.

4.1 Le gouvernement nomme un médiateur de crise

Après les décisions précédemment prises en faveur des chauffeurs de taxis, ces derniers ne décolèrent pas et poursuivent leurs manifestations pour défendre leurs emplois, en janvier 2014 ; les chauffeurs de taxis s'en prennent violemment aux VTC de l'entreprise Uber, ainsi qu'à d'autres sociétés comme SnapCar, avec par exemple des jets de projectiles et des pneus crevés³¹. La tournure violente et agressive que prend cette mobilisation de masse agace les chauffeurs de taxi non-grévistes, ce qui semble alors diviser le monde des taxis.

Le Conseil d'État, suite à sa saisie par les entreprises de VTC en décembre 2013, présente sa conclusion le 5 février 2014 : le décret des 15 minutes, instauré par Manuel Valls et Sylvia Pinel, est annulé. En effet, le Conseil d'État juge que ce décret porte une atteinte trop illégale au principe du droit de la liberté du commerce et de l'industrie.

Cette décision déclenche alors un nouveau mouvement de grève chez les chauffeurs de taxis, qui se mobilisent à Paris le 10 février. Puis un dialogue s'installe entre l'intersyndicale des taxis (CFDT, CGT, FO, CST, FTI et SDCTP) et le député socialiste Thomas Thévenoud, nommé médiateur par le premier ministre Jean-Marc Ayrault dans la crise entre chauffeurs de taxis et sociétés de VTC³². Suite à une première discussion, les chauffeurs de taxis se disent satisfaits, mais attendent une réaction de la part du premier ministre et menacent de maintenir le mouvement de grève, tant qu'un accord satisfaisant n'aura pas été conclu.

Pour calmer la fronde des taxis en grève, le premier ministre annonce une première mesure le 13 février : le gel des immatriculations des VTC. Un renforcement des contrôles des VTC est également annoncé et Thomas Thévenoud est chargé par le premier ministre de rédiger un rapport permettant de trouver des pistes pour moderniser le métier de taxi.

4.2 L'étude de propositions pour assainir la concurrence

Le rapport Thévenoud³³, intitulé « un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », est rendu au premier ministre Manuel Valls le 25 avril 2014. Les grands objectifs sont de « garantir la sécurité des personnes », « rétablir des conditions saines en concurrence » et « mieux gérer le transport des personnes malades par taxi ». Il s'agit en effet d'une réflexion sur des pistes permettant aux professions de se moderniser et de mieux cohabiter, ainsi que sur la définition de nouvelles règles du jeu, plus simples, plus équilibrées et mieux contrôlées.

Synthétisé en trente propositions, ce rapport fait suite à une large concertation avec l'ensemble des acteurs concernés : représentants des chauffeurs de taxis, des sociétés de radio-taxis,

³¹ « Vitres brisées et pneus à plat : des heurts pendant la grève des taxis », Le Monde (13/01/2014)

³² « Les taxis en colère interpellent Matignon et bloquent à nouveau », Le Parisien (12/02/2014)

³³ « Un taxi pour l'avenir des emplois pour la France » (04/2014), www.thomasthevenoud.fr

entreprises de VTC, éditeurs d'applications de mise en relations entre chauffeurs de VTC et clients, élus, représentants des collectivités locales, administrations, responsables des gares et des aéroports.

Tout d'abord, la concertation engagée, centrée sur les chauffeurs, l'emploi, la modernisation du secteur et la protection du consommateur, vise à assainir la concurrence et donner de nouveaux leviers aux taxis afin de leur permettre d'accroître leur activité. En effet, ce rapport met en avant l'idée de profiter des innovations technologiques pour revaloriser l'activité des taxis et la moderniser. C'est par exemple le cas de la maraude électronique, qui consiste à localiser les véhicules situés à proximité à l'aide d'une application smartphone ; elle permettrait de revaloriser le monopole des taxis sur le marché de la maraude et ainsi le prix de la licence. Si ce monopole est « justifié [par] des raisons économiques et d'ordre public », d'après le rapport Thévenoud, les taxis doivent pouvoir investir pleinement ce marché avec de nouveaux outils. De plus, cela permettrait d'éviter les déplacements à vide, et ainsi de faire face à des problèmes économiques et environnementaux.

Le taxi apparaît ensuite comme un mode de déplacement essentiel à la ville intelligente, puisqu'il est présenté comme une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Ainsi, l'amélioration des conditions de circulation, notamment à proximité des gares et aéroports, mais aussi le développement des véhicules écologiques, semblent nécessaire à l'insertion des taxis dans la ville de demain.

Par ailleurs, les tarifs nécessitent une modernisation, afin d'attirer et fidéliser les clients, en répondant à leurs attentes. Par exemple, l'absence de course minimum et la possibilité de payer par carte bancaire seraient plus favorables à l'usage des taxis, puisqu'en dehors de ces conditions, les consommateurs préfèrent actuellement se tourner vers d'autres modes tels que les VTC.

Le rapport Thévenoud stipule également l'amélioration des conditions d'exercice des chauffeurs de taxi et la facilitation de l'accession aux licences. En effet, les licences gratuites doivent seulement être délivrées aux véritables chauffeurs de taxi, et non à des fins spéculatives. De même, les nouvelles licences gratuites devraient revenir à l'autorité les ayant émises pour être redistribuées au plus ancien inscrit sur la liste d'attente.

Par ailleurs, le marché du transport léger de personnes est actuellement en mutation, avec le développement rapide de nouvelles entreprises de VTC, accéléré par le cadre très souple de la loi de 2009, ce qui a profondément modifié l'équilibre préexistant sur le marché.

Il s'agit alors d'instaurer de nouvelles règles pour permettre à chacun d'exercer son activité dans de bonnes conditions. Actuellement, les VTC ne respectent pas l'ensemble des règles, puisqu'ils pratiquent par exemple la maraude ou exercent sans assurance. Il faut également préciser les règles de tarification, afin de protéger les personnes et assainir la concurrence.

De plus, des moyens juridiques et humains renforcés sont nécessaires pour lutter contre les pratiques illégales, comme le racolage aux abords des gares et des aéroports. Il faut alors interdire législativement la maraude, définir le racolage comme infraction pour faciliter la sanction des forces de l'ordre, ainsi qu'augmenter les effectifs des forces de l'ordre dédiées aux contrôles du transport.

Il faut également revoir la gouvernance afin de mieux distinguer le rôle des collectivités locales, responsables de la voirie et donc de la délivrance des licences de taxis, de celui des préfetures, responsables de l'attribution des cartes professionnelles des chauffeurs et de la discipline. Pour cela, le rapport Thévenoud prévoit de confier le rôle de commission de discipline pour les chauffeurs de taxis, de VTC et de transport léger à une commission départementale renouvelée, incluant les collectivités territoriales et présidée par le Préfet.

Enfin, le transport de malades assis est un marché en essor essentiel à l'équilibre économique des taxis, puisqu'il représente une part essentielle de l'activité des taxis de province, en particulier en zone rurale. Il est alors nécessaire de donner la possibilité aux caisses primaires d'assurance maladie (CPAM) de contrôler l'évolution de l'offre, afin d'avoir moins de contraintes pour les taxis et ainsi moins de fraude.

Le taxi étant un acteur majeur du transport de malades (37,6 % de la dépense totale), il semble important de mieux organiser les transports autour des hôpitaux et ainsi de réduire les temps d'attente pour les taxis et les patients. Plutôt que l'accumulation d'articles de lois de financement de la sécurité sociale (LFSS), jamais appliqués, il faudrait favoriser des solutions locales concertées, bénéfiques à l'activité des taxis en optimisant les déplacements et à l'équilibre des finances sociales.

Certains de ces éléments ne pouvant être mis en place qu'à l'aide de lois, qui doivent être appliquées très rapidement, pour que la sécurité des consommateurs soit garantie et la concurrence assainie, ce rapport fera alors l'objet d'une proposition de loi en procédure d'urgence.

Les deux partis, chauffeurs de taxis et sociétés de VTC, reconnaissent le travail effectué par le député socialiste, mais certains points sont contestés.

4.3 La mise en place de la "loi Thévenoud" pour clore le débat ?

En juin 2014, le débat s'installe sur la scène européenne, pour notamment dénoncer les pratiques de l'entreprise américaine Uber, avec un appel à la grève lancé le 11 Juin 2014. Lors de cette manifestation, nous pouvons constater une divergence d'opinions, au sein même de la profession des chauffeurs de taxis. En effet, la proposition de loi de Thomas Thévenoud devrait inciter les chauffeurs de taxi à utiliser des plateformes permettant de mettre en relation directe les chauffeurs et les clients, ce qui ne plait pas aux intermédiaires, qui effectuaient cette tâche. Cette division au sein de la profession est profitable aux VTC, qui se font presque oublier dans cette lutte³⁴.

En France, la proposition de loi de Thomas Thévenoud – inspirée de son rapport rendu en avril – est votée à l'Assemblée Nationale, en première lecture, le 10 juillet 2014. Cette loi a été approuvée par les socialistes, les écologistes et les radicaux de gauche, mais le Front de Gauche a voté contre, jugeant qu'elle ne protège pas assez les taxis. A l'inverse, la droite, dont aucun député n'était présent au moment du vote, l'estimait trop restrictive envers les VTC. L'UDI et l'UMP se sont abstenus³⁵.

Il faut savoir que cette loi n'est pas notifiée à la Commission Européenne, or cette notification permet de « vérifier que les dispositions envisagées ne risquent pas d'entraver, directement ou indirectement, les échanges intracommunautaires »³⁶. C'est pourquoi la loi Thévenoud fait l'objet de plusieurs polémiques.

Par ailleurs, cette loi a créé des dissensions au sein du gouvernement. Par exemple, Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique depuis le 26/08/2014, n'est pas totalement satisfait par la loi Thévenoud, puisqu'il estime que l'équilibre entre taxis et VTC n'est pas atteint et envisage de la faire évoluer lors de l'examen du projet de loi numérique : « Il est tout à fait exact qu'il y a aujourd'hui une forme d'inégalité de traitement entre (les) deux professions de taxi et de VTC ». Il estime que les VTC « offrent un service dont on doit bien constater collectivement que les Françaises et les Français y adhèrent, puisqu'ils font appel à celui-ci ». La régulation mise en place par la loi Thévenoud, qui a eu pour conséquence de « protéger les taxis », n'est « pas totalement adaptée à la réalité du monde et à la réalité des pratiques ». Selon lui, il faut « trouver un équilibre plus satisfaisant » entre « les compagnies de taxis (...) et cette nouvelle économie ». La loi Thévenoud, qui « commence à être appliquée », ne sera pas modifiée

³⁴ « Grève des taxis : la profession se divise », L'express Entreprise (11/06/2014)

³⁵ « Taxis et VTC : le parlement adopte définitivement la loi Thévenoud », LCP Assemblée Nationale (18/09/2015)

³⁶ Légifrance – Le service public de la diffusion du droit

immédiatement. Cependant, le ministre veut pouvoir « y travailler collectivement en vue du projet de loi numérique » afin de « trouver le bon cadre »³⁷.

Dans le même temps, l'entreprise Uber lance la pétition « #ouiPoP »³⁸, où nous pouvons y lire : « La solution de transport entre particuliers UberPOP est aujourd'hui menacée par les attaques en justice du groupe Transdev, qui jouit depuis des décennies d'une situation de quasi-monopole sur les transports collectifs français, ainsi que celles de plusieurs syndicats de taxis. Ces attaques s'appuient sur une loi votée en urgence cet été, sous la pression de lobbies cherchant à protéger leur rente, et au détriment des consommateurs qui n'ont pas été consultés. Cette loi était portée par un député, Thomas Thévenoud, ministre éphémère, dont l'absence de crédibilité ne fait aujourd'hui plus de doute. »

Les mesures prises par le gouvernement ne semblant satisfaire ni les chauffeurs de taxis, qui s'adressent directement à la justice, ni les entreprises de VTC, qui entrent à leur tour en grève. Par exemple, des sociétés de VTC telles que Le Cab et Transdev accusent Uber de « concurrence déloyale »³⁹.

Malgré l'interdiction, des services d'Uber proposant des alternatives continuent à s'exercer dans plusieurs villes françaises. Le 16 octobre 2014, Uber est condamné par le tribunal correctionnel de Paris à une amende de 100 000 €. En effet, la société de VTC a été jugée à la suite d'un dépôt de plainte par la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) pour avoir présenté leur service UberPop comme étant du covoiturage.

Le gouvernement français a confirmé l'interdiction de ce service dès le 1^{er} janvier 2015, avec l'entrée en vigueur de la loi Thévenoud. C'est désormais au niveau des cours européennes de justice que la suite du litige devra être tranchée.

Nous sommes entrés, comme le disent trivialement les journalistes, dans « un feuilleton juridique », dont nous ne sommes pas près de voir l'issue, tant les recours possibles sont nombreux et que l'entreprise Uber n'hésitera pas à aller jusqu'au bout.

Le vote de la loi Thévenoud et son application n'apparaît alors clairement pas comme l'achèvement du conflit entre les chauffeurs de taxis et les sociétés de VTC, mais plutôt d'une nouvelle étape dans la chronologie, qui est actuellement toujours en cours.

³⁷ « Taxis et VTC : nous n'avons pas trouvé le bon équilibre », LCP Assemblée Nationale (28/01/2015)

³⁸ « Pétition », Uber, <http://action.uber.org>

³⁹ « La guerre reprend entre sociétés de VTC et Uber », Libération (03/11/2014)

Conclusion

Le conflit entre les chauffeurs de taxis et Uber est particulièrement intéressant en ce qui concerne l'étude des politiques publiques. En effet, comme nous l'avons présenté, le transport individuel de personnes est une activité très réglementée, avec un réel pouvoir de faire entendre leurs revendications. Ainsi, tout changement dans ces politiques braque les projecteurs sur les instances publiques, qui doivent se positionner rapidement, avec de vrais choix politiques et même idéologiques.

Les spécificités de l'arrivée d'un nouvel acteur comme Uber sont multiples. Grâce à sa forte capitalisation et son talent d'exécution, la société peut s'installer dans une ville très rapidement, ce qui pousse les autorités à réagir immédiatement. De plus, en tant que plateforme, leur activité dépasse largement le cadre des taxis, puisque c'est l'ensemble de la population qui utilise et contribue à enrichir Uber ; c'est le principe même d'UberPop que tout un chacun peut devenir "taxi", d'où l'intérêt d'étudier ce conflit. Les politiques publiques, ou du moins leurs velléités, sont nombreuses et changeantes. Cela fait effectivement quatre ans que le conflit dure, du concept du délit de racolage au délai minimum de 15 minutes, jusqu'à la loi Thévenoud, de nombreuses tentatives ont été faites, comme nous avons pu le voir dans cette étude. C'est un parfait laboratoire pour visualiser la décision publique en train de faire face à un nouvel acteur puissant, et ainsi étudier l'efficacité des stratégies de chacun.

Finalement, le gouvernement propose des solutions dans le but de contenter les deux partis. Si Nicolas Colin aime répéter que « l'entrepreneur est le nouveau politique » grâce à sa capacité à modifier le réel en ayant le soutien de la multitude, il serait préférable que le politique soit le nouvel entrepreneur avec ses qualités : vision, leadership, capacité à trancher et empathie avec ses clients (ici, ses potentiels électeurs). C'est à ce titre qu'il saura comment réagir à l'arrivée des nouveaux acteurs. Le cas des VTC n'est qu'un avant-goût de ce qui va advenir dans de nombreux autres domaines, comme la voiture autonome.

Bibliographie et Webographie

Sites Internet

Institut de Recherches Économiques et Fiscales : <http://fr.irefeurope.org>

Portail internet des professionnels du taxi : www.taxis-de-france.com

La déconnexion des élites : <http://ladeconnexiondeselites.fr>

Légifrance : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Ludwig GALLET pour L'express Entreprises. « Taxis contre VTC : cinq ans de conflit dans le rétro », 05.08.2014. Disponible sur : http://lentreprise.lexpress.fr/gestion-fiscalite/droit-des-affaires/infographie-taxis-contre-vtc-l-histoire-sans-fin_1561213.html

Uber. « Pétition ». Disponible sur : https://action.uber.org/uberPOP_France/

Articles de presse

FrenchWeb. « Uber, service mobile de chauffeurs, lève 32M de dollars et arrive à Paris », le 07.12.2011. Disponible sur : <http://frenchweb.fr/uber-service-mobile-de-chauffeur-leve-32m-de-dollars-et-arrive-a-paris-50591/38177>

Dominique BOULLIER. « L'âge de la prédation », le 07.09.2012. Disponible sur : <http://www.internetactu.net/2012/09/07/l%E2%80%99age-de-la-predation/>

Jérémy PHAM-LÊ et Caroline PILCZER. « Qui soutient les campagnes d'Obama et de Romney ? », le 31.08.2012. Disponible sur : <http://www.latribune.fr/actualites/economie/international/20120831trib000717226/qui-soutient-les-campagnes-d-obama-et-de-romney.html>

Julie de la BROSSE. « Qui veut la peau des taxis ? », le 10.01.2013. Disponible sur : http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/qui-veut-la-peau-des-taxis_1374956.html

Le Monde. « La grève nationale des taxis a été très suivie », le 10.01.2013. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/societe/article/2013/01/10/greve-nationale-des-taxis_1814753_3224.html

Charles PLATIAU. « Le gouvernement va punir le racolage des voitures avec chauffeur », le 10.10.2013. Disponible sur : http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/le-gouvernement-va-punir-le-racolage-des-voitures-avec-chauffeurs_1366071.html

Caroline BEYER. « Le gouvernement fait un geste pour les taxis », le 13.10.2013. Disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2013/10/13/01016-20131013ARTFIG00131-le-gouvernement-fait-un-geste-pour-les-taxis.php>

Nicolas COLIN. « Les fossoyeurs de l'innovation », le 15.10.2013. Disponible sur : <http://colin-verdier.com/les-fossoyeurs-de-l-innovation/>

Marianne REY. « Taxi VS VTC : le quart d'heure de trop des Dodos », le 22.10.2013. Disponible sur : http://lentreprise.lexpress.fr/gestion-fiscalite/taxis-vs-vtc-le-quart-d-heure-de-trop-des-dodos_1517112.html

Le Monde. « Les taxis appellent à la grève contre les "multinationales du VTC" », le 11.01.2014. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/01/11/les-taxis-appellent-a-la- greve-contre-les-multinationales-du-vtc_4346466_3234.html

Le Monde. « Vitres brisées et pneus à plat : des heurts pendant la grève des taxis », le 13.01.2014. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/societe/article/2014/01/13/greve-des-taxis-une-voiture-uber-prise-pour-cible-a-paris_4346963_3224.html

Le Parisien. « Les taxis en colère interpellent Matignon et bloquent à nouveau », le 12.02.2014. Disponible sur : <http://www.leparisien.fr/economie/taxis-en-colere-nouveaux-blocages-a-paris-12-02-2014-3584657.php>

Le Parisien. « Taxis et VTC : le parlement adopte définitivement la loi Thévenoud », le 18.09.2014. Disponible sur <http://www.leparisien.fr/flash-actualite-politique/le-parlement-adopte-definitivement-la-loi-thevenoud-sur-les-taxis-et-les-vtc>

Henri VERDIER. « Manipuler les foules ou s'allier avec la multitude ? », le 17.01.2014. Disponible sur : <http://www.henriverdier.com/2014/01/manipuler-les-foules-sentimentales-ou.html>

Nicolas Colin. « L'industrie du taxi à la frontière de l'innovation », le 15.04.2014. Disponible sur : <http://colin-verdier.com/l-industrie-du-taxi-a-la-frontiere-de-l-innovation/>

Thomas Samson. « Grève des taxis : la profession se divise », le 11.06.2014. Disponible sur : http://lentreprise.lexpress.fr/gestion-fiscalite/droit-des-affaires/greve-des-taxis-pourquoi-la-profession-se-divise_1550057.html

Uber. « A leader for the Uber campaign », le 19.08.2014. Disponible sur : <http://blog.uber.com>

Libération. « La guerre reprend entre sociétés de VTC et Uber », le 03.11.2014. Disponible sur : http://www.liberation.fr/economie/2014/11/03/des-societes-de-vtc-assignent-uber-en-refere-pour-concurrence-deloyle_1135213

Presse Citron. « La grande offensive d'Uber : un sondage et une pétition », le 19.11.2014. Disponible sur : <http://www.presse-citron.net/la-grande-offensive-duber-un-sondage-et-une-petition/>

« Valorisée 40 milliards de dollars, Uber vaut plus que Twitter », le 26.11.2014. Disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/societes/2014/11/26/20005-20141126ARTFIG00164-valorisee-40-milliards-de-dollars-uber-vaut-plus-que-twitter.php>

Fabrice POULIQUEN. « Manifestation des chauffeurs de taxis : la mobilisation de ce lundi sera-t-elle suivie ? », le 14.12.2014. Disponible sur : <http://www.20minutes.fr/paris/1500955-20141214-manifestation-chauffeurs-taxis-mobilisation-lundi-suivie>

Eliot BLONDET. « Maurice Lévy craint que l'économie française ne se fasse "ubériser" », le 23.12.2014. Disponible sur : http://www.lepoint.fr/economie/maurice-levy-craint-que-l-economie-francaise-se-fasse-uberiser-23-12-2014-1892073_28.php

LCP Assemblée Nationale. « Taxis et VTC : nous n'avons pas trouvé le bon équilibre », le 28.01.2015. Disponible sur : <http://www.lcp.fr/videos/reportages/167872-taxis-et-vtc-nous-n-avons-pas-trouve-le-bon-equilibre-estime-emmanuel-macron>

Hugo PASCUAL. « Opération séduction : Uber prévoit un million d'emplois pour les femmes », le 12.03.2015. Disponible sur : http://www.liberation.fr/economie/2015/03/12/en-pleine-operation-seduction-uber-promet-un-million-d-emplois-pour-les-femmes_1218637

Dante D'ORAZIO. « Uber is using electric cars in Chicago as part of new test program », le 15.03.2015. Disponible sur : <http://www.theverge.com/2015/3/15/8218285/uber-is-using-electric-cars-in-chicago-as-part-of-new-test-program>

Ouvrages

Thomas Thévenoud. « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France » (en ligne), avril 2014. Disponible sur <http://www.thomasthevenoud.fr/wp-content/uploads/2014/04/Rapport-Thomas-Th%C3%A9venoud-24-04-20142.pdf>

Vidéo

Youtube. « Taxis / VTC 1ère Séance Publique Assemblée Nationale 10/07/2014 », publié le 11 juillet 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=i1URd5tO7c0>