

## Note de position sur L'Économie Collaborative

---

*Cette note de position est illustrée par la situation spécifique de la France, premier pays européen dans lequel plusieurs acteurs majeurs considérés comme précurseurs de l'économie collaborative (Uber, Blablacar, AirBnB...) se sont implantés. La situation de la France pourrait donc éclairer le processus décisionnel européen.*

L'émergence de plateformes numériques a permis à de nombreux particuliers de devenir offreurs de biens ou services, industrialisant ainsi ce qu'on appelle désormais "l'économie collaborative". En tant qu'entreprise innovante et plateforme française de mise en relation multicanal dédiée aux taxis, Taxis Bleus salue ce phénomène, qui répond à des tendances de fond de la société et peut favoriser le développement de nouvelles activités.

Dans le secteur du transport de personnes, la loi de transition énergétique a délimité en France en 2015 clairement les modalités de cette "économie collaborative". Elles correspondent à celles du covoiturage. Or, force est de constater que des acteurs qui ne relèvent pas de ce champ, et dont le seul point commun est de s'appuyer sur une plateforme en ligne, se revendiquent aujourd'hui de l'"économie collaborative". Ils espèrent ainsi bénéficier, à terme, de la création éventuelle d'un cadre réglementaire dédié, qui leur octroierait des avantages concurrentiels.

Pour Taxis Bleus, ces constats appellent deux impératifs :

- Celui de ne pas créer un cadre réglementaire qui serait dédié à "l'économie collaborative", l'approche sectorielle étant préférable.
- Celui de rapprocher les contraintes réglementaires, sociales et fiscales qui s'appliquent à l'ensemble des plateformes de transport individuel de personnes qui ne relèvent pas du covoiturage.

Dans le secteur du transport de personnes, la loi de Transition énergétique a clairement défini en France en 2015 le champ de l'économie collaborative, qui est celui du covoiturage. Ce dernier est ainsi "l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à *titre non onéreux*, excepté le partage des frais, *dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte*"<sup>1</sup>.

Les principales caractéristiques des plateformes collaboratives du secteur sont alors les suivantes :

- **Elles mettent en relation des particuliers entre eux** (et non des professionnels avec des particuliers) –en ce sens elles industrialisent la pratique ancestrale de ces petits services que les individus se rendent entre eux.
- **Les particuliers offrent un service préexistant –il répond d'abord à leurs propres besoins**. Ils ne font qu'optimiser son utilisation en le proposant à d'autres et ne créent pas d'actif spécifiquement pour répondre à une demande (ils ne réalisent aucun investissement à visée marchande). Les conducteurs des services de covoiturage existants<sup>2</sup> effectuent ainsi les trajets pour répondre à leurs propres besoins. Ils ne créent aucune concurrence déloyale aux taxis et Véhicules de Transport avec Chauffeurs (VTC) dès lors qu'ils avaient, de toutes façons, prévu de réaliser ce trajet.

---

<sup>1</sup> Article L. 3132-1 du Code des transports

<sup>2</sup> Par exemple, BlablaCar (longue distance), OuiHop, Sharette ou WayzUp (courte distance)

**Pourtant, certains acteurs du transport de personnes se réclament de "l'économie collaborative", sans pour autant relever du covoiturage.** Il en est ainsi d'UberPop<sup>3</sup>, de Heetch<sup>4</sup> ou de Mapool<sup>5</sup> par exemple, alors qu'ils permettent (ou "permettaient" puisqu'UberPop a été suspendu fin juin) à un particulier de gagner de l'argent en conduisant un passager là où ce dernier souhaite se rendre, moyennant un prix qui le plus souvent ne couvre pas seulement le coût du trajet. Ce faisant, ils espèrent contourner les règles et contraintes sectorielles auxquelles les autres acteurs sont soumis. Le transport de personne à titre onéreux est en effet encadré par différents statuts (taxis, VTC...) soumis chacun à des règles spécifiques (maraude, formation...) et le Conseil constitutionnel français a rappelé en septembre 2015<sup>6</sup> que l'exercice de cet activité à titre onéreux ne pouvait se faire dans d'autres cadres que ceux prévus par la loi.

Afin de créer des conditions de concurrence équitables et permettre la modernisation de l'ensemble du secteur, Taxis Bleus considère alors qu'il est indispensable de ne pas créer un cadre réglementaire et fiscal global qui serait dédié à l'économie numérique et/ou collaborative: l'approche consistant à définir dans chaque secteur quelles sont les pratiques autorisées ou non est la seule qui peut garantir un traitement équitable entre tous les acteurs.

Le flou entourant la définition globale de l'économie collaborative est par ailleurs incompatible avec la mise en place d'un cadre strict. A titre d'exemple, si le fait de mettre en relation des professionnels et des consommateurs donnait droit à un abattement fiscal au nom de « l'économie collaborative », Taxis Bleus pourrait légitimement le revendiquer pour les chauffeurs de taxis que la société affine.

Enfin, les transformations de l'économie induites par le développement des plateformes numériques appellent à s'interroger sur deux sujets :

- La nécessité de revoir certaines règles sectorielles existantes parfois trop contraignantes, notamment dans le transport de personnes afin de permettre aux taxis de se moderniser plus rapidement et d'être ainsi en mesure de répondre au mieux à la concurrence, au profit du consommateur.
- Le niveau de responsabilité des plateformes qui encouragent ou facilitent le développement d'activité manifestement illégales.

---

<sup>3</sup> "UberPop, l'économie collaborative pour se déplacer au meilleur prix", communiqué de presse d'Uber de juin 2014 annonçant le lancement d'UberPop à Lille, <http://newsroom.uber.com/lille/fr/2014/06/uberpop-leconomie-collaborative-pour-se-deplacer-au-meilleur-prix-2/>, voir capture d'écran en annexe 1

<sup>4</sup> "Nous, nous sommes dans une mouvance d'économie collaborative, celle-là même que le Président Hollande a souhaité promouvoir dans son discours à l'occasion du 14-Juillet", Thierry Pellerin, fondateur de Heetch, juillet 2015, <http://www.20minutes.fr/societe/1656711-20150723-heetch-interpellations-serie-apres-affaire-uberpop>

<sup>5</sup> "Mapool, la première application de co-motorage urbain arrive à Paris", juin 2015, [http://media.wix.com/ugd/9f8bab\\_17a931d7a8004996ad45e9621f9351b5.pdf](http://media.wix.com/ugd/9f8bab_17a931d7a8004996ad45e9621f9351b5.pdf)

<sup>6</sup> Décision n°2015-484 QPC du 22 septembre 2015, société Uber France SAS et autre, incrimination de la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels" (considérant n°5), <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-484-qpc/decision-n-2015-484-qpc-du-22-septembre-2015.144387.html>