

## Transport public particulier de personnes à l'ère des plateformes et du VTC :

Pour des règles du jeu équitables, respectueuses de l'espace public et des consommateurs

# Table des matières

<b>À propos de l'auteur</b>	<b>3</b>
<b>À propos de l'Institut Sapiens</b>	<b>4</b>
<b>Synthèse</b>	<b>5</b>
<b>I) Le transport public particulier de personnes (T3P) en France à l'ère des plateformes et du VTC : un secteur économique en mutations accélérées</b>	<b>11</b>
A) Le T3P en France : photographie d'un secteur d'activité	11
a) Qu'est-ce que le T3P ?	11
b) Taxis et VTC	13
c) Le cadre réglementaire en France	16
d) Le cadre réglementaire en Europe	18
B) Les acteurs du T3P en France : les risques concurrentiels d'un marché sous domination	20
a) Concentration du marché	20
b) Domination du marché et suspicion de pratiques anticoncurrentielles : l'exemple concret de l'ARPE	22
C) Plateformes VTC : un secteur d'activité miné par des pratiques frauduleuses qui créent les conditions d'une concurrence déloyale	25
a) Etat des lieux	25
b) La pratique frauduleuse du rattachement	26
c) Les coopératives d'Activité et d'Emploi VTC	29
d) Les avancées du cadre règlementaire contre la fraude	33
<b>II) Chauffeurs VTC, consom-mateurs et espace public : des parties-prenantes laissées sur le bord de la route</b>	<b>35</b>
A) Chauffeurs VTC : la réalité en face	35
a) Une précarisation de plus en plus forte de la profession	35
b) La condition de chauffeur de VTC	40
B) Consommateurs et usagers : des enjeux de transparence et de lisibilité de l'offre, des enjeux de sécurité	42
a) Transparence et lisibilité de l'offre VTC pour le consommateur	42
b) Des enjeux de sécurité pour les usagers	45
C) Un espace public à préserver	49
a) Un questionnement sur le libre usage commercial de la chaussée ainsi que sur le financement de son entretien	49
b) Un questionnement sur l'arrivée des véhicules autonomes sur la chaussée	53

# À propos de l'auteur



## Olivier Babeau

Président fondateur de l'Institut Sapiens

Ancien élève de l'ENS de Cachan, diplômé de l'ESCP, agrégé d'économie et docteur en sciences de gestion, diplômé en troisième cycle de philosophie, Olivier Babeau est professeur à l'université de Bordeaux. Il est notamment l'auteur de nombreux ouvrages dont *l'Horreur politique* (Les Belles Lettres, 2017), *Eloge de l'hypocrisie* (Editions du Cerf, 2018), *Le nouveau désordre numérique: Comment le digital fait exploser les inégalités* (Buchet-Chastel, 2020), *La Tyrannie du Divertissement* (Buchet-Chastel, 2023), *L'ère de la flemme* (Buchet-Chastel, 2025) et *Ne faites plus d'études : apprendre autrement à l'ère de l'IA*, avec Laurent Alexandre (Buchet-Chastel 2025). Il intervient très régulièrement dans les médias pour décrypter l'actualité économique et politique.



# À propos de l'Institut Sapiens

L'Institut Sapiens est un *think tank* (laboratoire d'idées) indépendant et non partisan réfléchissant aux nouvelles conditions d'une prospérité partagée à l'ère numérique. L'humanisme est sa valeur fondamentale. Son objectif est d'éclairer le débat économique et social français et européen.

Il fédère un large réseau d'experts issus de tous horizons, universitaires, avocats, chefs d'entreprise, entrepreneurs, hauts fonctionnaires, autour d'adhérents intéressés par les grands débats actuels. Sapiens s'attache à relayer les recherches académiques les plus en pointe.

Les travaux de Sapiens sont structurés autour de **onze observatoires thématiques** : développement durable ; agriculture ; IA et éthique ; science et société ; santé et innovation ; travail, formation et compétences ; politiques, territoire et cohésion sociale ; innovation économique et sociale ; droit social ; immobilier ; échanges internationaux.

Pour en savoir plus, visitez notre site internet : [institutsapiens.fr](http://institutsapiens.fr)



Ce rapport de l'Institut Sapiens a été réalisé avec le soutien institutionnel de l'UNIT

# Synthèse

En l'espace d'une décennie, le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) a connu de profondes mutations sectorielles, économiques et concurrentielles. L'arrivée sur le marché des grandes plateformes du VTC associée à l'essor de ce type de services dans les mobilités motorisées sont en effet respectivement venues chambouler les règles du jeu concurrentiel.

Les nouvelles dynamiques concurrentielles créées par l'arrivée d'acteurs tels que Uber ou encore Bolt sont tout d'abord venues redessiner les contours d'un marché « traditionnel » du taxi. Aujourd'hui, l'hégémonie d'Uber qui détient environ 70% de parts du marché du T3P, présente un coût véritable pour les différentes partie-prenantes : pour les autres acteurs du T3P qui subissent son pouvoir de négociation dans la fixation des paramètres du marché (i) ; pour les chauffeurs VTC de plus en plus précarisés dans leurs conditions d'activité (ii) ; pour les chauffeurs de taxis qui subissent une concurrence déloyale, notamment en termes de charges sociales et de maraude illégale (iii) ; pour les consommateurs auprès desquels est entretenue une confusion sur la nature du service proposé et ses modalités tarifaires, notamment via l'offre « Taxi » présentée avec un prix annoncé à l'avance comparable à celui des VTC (iv) ; pour l'espace public et la chaussée qui ne sont certainement aujourd'hui pas financés ou entretenus par les ingénieux montages fiscaux d'Uber (v) ; pour l'État enfin, avec un manque à gagner du fait de l'ampleur de la fraude sociale qui gangrène actuellement le secteur du T3P qui se chiffre, selon une estimation basse, en centaines de millions d'euros (vi).

L'essor du VTC correspond avant tout à une réalité parfaitement visible à l'œil nu et aux conséquences multiples. Entre 2017 et 2024, l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes mesure en effet que le nombre de chauffeurs VTC actifs sur les plateformes a été multiplié par 3, passant de 26 000 à 71 000 chauffeurs.

La première conséquence de cet afflux massif des VTC dans les mobilités motorisées a été une dégradation de la transparence, qui affecte directement le consommateur, ainsi qu'une perte de bénéfice économique pour ce dernier dès lors que les spécificités et avantages respectifs des deux modalités de transport, taxis et VTC, ne sont plus perçus distinctement. Le taxi et le VTC constituent en effet deux offres soumises à des régimes juridiques et à des obligations distincts, tout en étant directement concurrentes, et c'est bien souvent sciemment que les plateformes VTC ont cherché à

brouiller les perceptions entre ces régimes, lesquels emportent des différences substantielles en termes de tarification, de conditions d'exploitation et de garanties offertes au consommateur. Les consommateurs, également usagers de l'espace public, subissent les conséquences de cette situation, qui se traduit notamment par des atteintes à la sécurité récurrentes, tant pour les passagers à bord de VTC que pour les autres usagers de la chaussée.

La deuxième conséquence de cet afflux massif des VTC a été la précarisation de plus en plus forte des chauffeurs concernés. Aujourd'hui, un chauffeur VTC gagne en moyenne 6€ nets de l'heure - une fois retranchée la commission de la plateforme, tous les coûts afférents et les charges sociales - si bien que certains professionnels du secteur n'hésitent plus à parler d'« esclavage moderne » orchestré par les plateformes, et ce malgré un « dialogue social » entre représentants des chauffeurs et des plateformes organisé par l'Etat mais faussé par le déséquilibre des rapports de force. L'absence de règles du jeu économiques robustes dans le secteur du VTC a de plus conduit à la généralisation de pratiques frauduleuses dans le secteur.

La troisième conséquence de cet afflux massif des VTC est de plus en plus une perte de contrôle de la chaussée, avec un espace public sur le point de devenir saturé. Cela se mesure en termes de congestion, d'effets d'éviction sur le transport public et de création d'externalités négatives. Les tensions entre les usagers de la chaussée, les taxis et les VTC autour des points névralgiques de mobilité tels que les gares sont fréquentes. Préserver l'espace public ainsi que la souveraineté de la mobilité apparaît comme un enjeu d'autant plus crucial que les taxis autonomes sont à l'aube de leur mise en circulation sur la voie publique.

À noter enfin que l'essor du VTC ne s'est pas accompagné d'une contribution positive au budget de la nation étant donné le très faible impôt payé par les leaders du secteur et le recours massif aux fraudes pour éviter le paiement de la TVA et des charges sociales

# Les propositions de l'Institut Sapiens pour le Transport public particulier de personnes à l'ère des plateformes et du VTC

*Cinq propositions pour des règles du jeu équitables, respectueuses de l'espace public et des usagers*

## **Proposition 1 : Renforcer considérablement le cadre légal pour mettre fin aux pratiques frauduleuses qui gangrènent le secteur du T3P**

Nous saluons et souhaitons ici donner une amplitude redoublée aux dispositions de l'Article 8 « *Lutter contre les fraudes fiscales et sociales dans le secteur des transports publics particuliers de personnes* » du Projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales, en particulier :

- La radiation du registre VTC lorsqu'un exploitant met à la disposition d'un tiers, à titre gratuit ou onéreux, sa propre carte VTC.
- Le triplement du montant des amendes individuelles VTC, de 15 000€ à 45 000€.
- Le renforcement des obligations de vérification qui incombent à la plateforme s'agissant de la pratique du travail dissimulé par le chauffeur.
- L'obligation pour la plateforme de s'assurer de l'absence d'incohérence manifeste entre les différentes informations.
- Le montant des amendes d'infraction pour les plateformes pouvant représenter jusqu'à 10% du chiffre d'affaires pour être dissuasives.

Auxquelles nous ajoutons :

- L'obligation pour les plateformes de transmettre aux autorités le montant des courses effectuées par chaque couple chauffeur/conducteur et véhicule qu'il travaille directement avec la plateforme ou via un gestionnaire de flottes.
- Le devoir de vigilance des plateformes en cas de recours à des sociétés de gestion de flottes pour éviter le salariat déguisé.

Combattre toute pratique frauduleuse dans le secteur du T3P afin d'offrir des règles du jeu concurrentiel équitables à tous les acteurs et plateformes doit notamment passer par la fin effective de la pratique du rattachement ou du recours abusif aux Coopératives d'Activité et d'Emploi dans le secteur du T3P.

### **Proposition 2 : Renforcer la distinction taxi/VTC afin de mieux protéger le consommateur**

Avec l'essor des plateformes et la généralisation de la réservation en ligne ou via une application, la confusion entre taxis et VTC est de plus en plus sciemment entretenue. Aujourd'hui, les utilisateurs perçoivent les taxis et les VTC comme deux types de service similaires. Afin de protéger le consommateur, la distinction établie entre taxis et VTC doit rester parfaitement claire, nette et non trompeuse en particulier :

- Interdire partout effectivement de réaliser une course VTC avec un véhicule muni de tout ou partie des équipements spéciaux des taxis.
- Imposer une présentation pleinement et entièrement différenciée des prestations de courses de VTC et de courses de taxis par les plateformes sur leur applications, non mensongère, non ambiguë, non susceptible d'induire en erreur le consommateur et parfaitement linéaire tout au long du processus de choix de la course sur l'application jusqu'à la réservation effective. Le choix d'un taxi ne peut et ne doit mener qu'à la réservation d'une course à bord d'un taxi, de même que le choix d'un VTC ne peut et ne doit mener qu'à la réservation d'une course à bord d'un VTC.
- Interdire la pratique du prix annoncé *ex ante* telle que proposée aux taxis et aux passagers par les plateformes qui contournent le cadre réglementaire.

### **Proposition 3 : Améliorer significativement les conditions de travail des chauffeurs VTC, premier préalable d'un cadre concurrentiel sain**

La profession de chauffeur VTC est de plus en plus précarisée alors même que la saturation de l'offre de chauffeurs disponibles induit des pressions concurrentielles de plus en plus fortes pour le secteur du T3P. Celles-ci sont répréhensibles en premier lieu pour les chauffeurs eux-mêmes, pour leur sécurité ainsi que pour celle des passagers. Nous formulons ainsi les propositions suivantes :

- Limiter le nombre de candidats VTC pouvant s'inscrire à l'examen professionnel VTC chaque année.
- Rendre obligatoire le passage de l'examen VTC en supprimant la possibilité d'obtenir la carte professionnelle VTC par équivalence.
- Interdire le cumul des activités VTC avec un autre métier de transport professionnel (bus, cars, poids lourds).
- Imposer aux chauffeurs VTC un maximum d'heures d'utilisation quotidienne de leur véhicule, au même titre que pour les chauffeurs de taxis parisiens, soit 11 heures par jour.

#### **Proposition 4 : Renforcer les leviers des collectivités locales pour organiser la mobilité du T3P sur leur territoire**

Les collectivités locales doivent être en mesure de reprendre le contrôle de la chaussée et de contrôler toutes les mobilités du T3P, y compris celle des VTC. Nous préconisons ainsi de :

- Redonner la liberté complète à chaque collectivité de définir le nombre de VTC et de taxis en circulation sur leur territoire.
- Mettre en place un moratoire sur le nombre de VTC en circulation afin de réguler le nombre de VTC et définir ainsi un *numerus clausus* du nombre de VTC en circulation.
- Créer des zones blanches VTC, c'est-à-dire des espaces délimités dans lesquels les VTC n'ont pas le droit de stationner et les plateformes de proposer des courses à des chauffeurs qui y circulent ou stationnent.
- Créer une harmonisation des règles entre l'espace de circulation des taxis et des VTC : de même que les chauffeurs de taxi doivent opérer dans la zone de délivrance de leur ADS (licence), il devrait en être tout autant pour les chauffeurs VTC sur des zones géographiques déterminées afin de pouvoir éviter la saturation des VTC sur l'espace public.

#### **Proposition 5 : Préparer d'ores et déjà les conditions d'une arrivée des véhicules autonomes sur la chaussée qui soit parfaitement régulée, maîtrisée et sécurisée**

L'arrivée proche des véhicules autonomes sur la chaussée, si elle n'est pas d'ores et déjà correctement appréhendée et régulée, risque de créer une véritable jungle de mobilité. Nous formulons ainsi les propositions suivantes :

- La création d'un système de licences pour les véhicules autonomes et à strict usage commercial et professionnel.
- Une licence de taxi, droit historique d'occupation de la chaussée pour une activité commerciale, doit pouvoir devenir une licence de taxi autonome.
- L'impossibilité pour un véhicule VTC de devenir un véhicule autonome sans licence.
- La définition d'un *numerus clausus* du nombre de véhicules autonomes pouvant rouler sur la chaussée ainsi que des quotas par territoire. Ces paramètres doivent être fixés par les collectivités locales.
- La mise en place de normes, exigences, dimensions et critères sur les véhicules autonomes.
- La mise en place de normes assurant la souveraineté et sécurité, notamment en ce qui concerne la localisation des données, la localisation et formation des superviseurs à distance.
- La définition de critères très stricts d'utilisation des véhicules autonomes à titre individuel et commercial et l'interdiction de faire monter à bord d'un véhicule autonome individuel tout passager tiers ou relevant d'une transaction commerciale.
- La désactivation du mode autonome dans les agglomérations afin de ne pas faire tourner « en rond » à vide son véhicule autonome plutôt que de le stationner.



# I) Le transport public particulier de personnes (T3P) en France à l'ère des plateformes et du VTC : un secteur économique en mutations accélérées

## A) Le T3P en France : photographie d'un secteur d'activité

### a) Qu'est-ce que le T3P ?

Le transport public particulier de personnes (T3P), dans sa nouvelle et large acception, regroupe désormais les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR abusivement appelés « moto-taxis »). Les VMDTR étant considérés comme une branche mineure du T3P, ils ne seront pas ici considérés dans l'analyse.

Dans son Avis 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes, l’Autorité de la concurrence (ADLC) rappelle tout d’abord les principales distinctions entre taxis et VTC et liste les principales évolutions et enjeux qui ont traversé le secteur du T3P au cours des dix dernières années. Ce sont bien sûr des évolutions technologiques majeures avec l’apparition de grandes plateformes numériques sur le marché de la mobilité qui ont créé de profondes évolutions sectorielles. Ces dernières ont été accompagnées par l’évolution du cadre réglementaire, qui est elle-même venue façonner les dynamiques concurrentielles.

Comme le souligne la Commission Européenne dans un rapport du 2 février 2022 relatif à *un service local de transport de passagers à la demande (taxis et VTC) performant et durable*, l’arrivée des plateformes VTC et la généralisation de la pratique de la mise en relation « *a radicalement changé la donne, amenant les taxis et les VTC à se livrer à une concurrence croissante* ». En effet, les centrales de taxis, pour rester compétitives, ont dû mettre en place ou faire technologiquement monter en puissance des applications de réservations en ligne, estompant davantage la ligne de démarcation entre taxis et VTC.

Pour correctement appréhender le secteur d’activité du T3P, l’Autorité de la concurrence distingue deux marchés de services : la maraude, soit le transport sans réservation - lorsque le passager, pris en charge sur la voie publique, hèle un taxi ou se rend à une station de taxis - et le transport avec réservation préalable (le plus important en volume et en valeur, qui correspond aux courses pour lesquelles le conducteur dispose d’une réservation avant de se rendre sur le lieu et à l’heure du rendez-vous fixé par le passager). Sur le marché de la maraude, la loi confère aux taxis, en contrepartie d’obligations strictes, une situation de monopole à des fins notamment de contrôle de la chaussée, de la circulation et de stationnement sur la voie publique ; sur le second marché, les taxis sont en concurrence frontale avec les VTC.

Sur le marché du T3P avec réservation, la relation entre le conducteur d’un véhicule et un passager est établie ou bien par un contact direct, ou bien via un intermédiaire. Un consommateur peut donc parfaitement réserver une course de taxi ou de VTC en établissant un contact direct avec le chauffeur et sans passer par une plateforme. L’Autorité de la concurrence souligne qu’il n’y a pas de statistiques permettant de connaître le volume de courses non intermédiées. Selon le syndicat de la Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR), la part des courses non intermédiées serait au maximum de 20%.

Il convient de distinguer sur le marché de la réservation préalable, qui s'avère être biface, un segment amont et un segment aval. En amont, la demande de production de courses, qui est le fait des plateformes de mise en relation, rencontre l'offre de production de courses proposée par les chauffeurs. En aval, l'offre de courses proposée par les plateformes rencontre la demande de courses émanant des clients, qui peuvent être aussi bien des passagers individuels que des entreprises.

L'arrivée des plateformes de VTC dans les années 2010 a intensifié la concurrence entre les taxis et les VTC et a donc poussé les compagnies de taxis à créer également des plateformes digitalisées de mise en relation. Parmi les plateformes de mise en relation, on doit distinguer celles qui mettent en relation des clients exclusivement avec des chauffeurs VTC - c'est le cas de Heetch -, de celles qui les mettent en relation exclusivement avec des taxis : c'est le cas de G7, Alpha Taxi, Hype. Enfin, certaines plateformes telles que Allocab, Bolt, FreeNow et Uber proposent aux clients des services de mise en relation à la fois avec des chauffeurs de VTC et/ou avec des taxis.

Quant aux exploitants de VTC, ils peuvent être ou bien des personnes physiques ou bien des personnes morales. Lorsque l'exploitant de VTC est un travailleur indépendant, avec, par exemple, le statut d'auto-entrepreneur, l'exploitant et le chauffeur du véhicule enregistré dans le registre national des VTC sont une seule et même personne. Ce même registre fait apparaître, à la date du 17 juillet 2024, que si plus de 60 % des exploitants inscrits sont des travailleurs indépendants, la part des exploitants, à 40%, qui ne sont pas des personnes physiques est extrêmement significative.

## **b) Taxis et VTC**

Lorsque la transaction provient d'une réservation, celle-ci est le plus souvent intermédiée : ou bien par une centrale de réservation (taxi), ou bien par une plateforme (VTC/taxis). La fixation du prix est encadrée dans le cas d'une course en taxi par l'usage d'un taximètre qui calcule à posteriori le montant de la course ou de tarifs au forfait préétabli par la réglementation (une course depuis Paris intramuros vers un aéroport par exemple). Elle est libre dans le cas d'une course en VTC. C'est alors, dans ce cas, la plateforme qui fixe le prix de la course et la rémunération du chauffeur, en général via un algorithme de tarification dynamique qui prend en compte l'offre et la demande.

La réglementation française pose des règles strictes pour accéder aux professions respectives que nous détaillerons ci-dessous parmi lesquelles un examen d'obtention des cartes professionnelles ou des

normes applicables aux véhicules utilisés. Notons que les normes sur les véhicules ont, dans les faits, disparu car elles ne s'appliquent pas aux véhicules hybrides et électriques, c'est-à-dire la majorité des cas. Pour devenir chauffeur de taxi, les règles sont bien plus restrictives : le nombre d'obtention de licences (ou ADS : autorisations de stationnement) est limité annuellement et ces autorisations sont valables pour un unique véhicule et ne sont utilisables que sur une zone géographique donnée. *A contrario*, il n'existe aucun *numerus clausus* applicable à la délivrance des cartes professionnelles VTC et ces dernières permettent à leur titulaire d'exercer leur activité de VTC partout en France. Les ADS peuvent inclure également des obligations de service (astreintes, horaires imposés, etc.).

En contrepartie des contraintes strictes qui leur sont imposées, les taxis bénéficient du monopole de la maraude et jouissent de facilités de stationnement et de circulation qui leur sont réservées, comme le fait de pouvoir conduire dans les couloirs de bus. Les taxis sont enfin inclus dans le dispositif des transports pris en charge par l'assurance maladie pour le transport de malades assis.

Les VTC, quant à eux, se voient notamment imposer par le code des transports l'interdiction de « s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients » ; l'interdiction de stationner à l'abord des gares et aéroports plus d'une heure avant la prise en charge découlant d'une réservation préalable ; et l'interdiction, ainsi que pour les plateformes, « d'informer un client, avant la réservation quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule ».

Les centrales de réservation sont quant à elles tenues de vérifier que chaque conducteur dispose d'une carte professionnelle en cours de validité et sont en outre tenues à une obligation de « verdissement » des flottes de véhicules. En effet, les centrales de réservation auxquelles sont rattachés au moins 100 conducteurs, taxis ou VTC, ont l'obligation de compter un taux minimal croissant dans le temps de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules dont elles mettent en relation les conducteurs avec des clients ; un taux fixé à 10 % en 2024-2026 et qui passera à 20 % à partir de 2027. Notons que, dans la réglementation, il n'y a qu'un seul statut « centrale de réservation » ; dans l'usage on nomme « centrale de réservation », les acteurs travaillant avec des taxis et « plateforme » ceux avec des VTC (et des taxis). Les obligations ici décrites s'appliquent aux centrales de réservation taxi et plateformes VTC.

Les plateformes de mise en relation pour les VTC ont deux obligations supplémentaires : celle de s'assurer que les véhicules utilisés sont conformes aux exigences réglementaires techniques et de confort

et celle, introduite par le législateur en 2019, d'informer chaque chauffeur VTC, lorsqu'elles lui proposent une course, de la distance couverte par cette prestation et du prix minimal garanti dont il bénéficiera. Enfin, comme le détaille l'Autorité de la concurrence dans son avis du 29 novembre 2023 (Avis n°23-A-18) relatif au secteur des transports terrestres de personnes : « une plateforme qui propose à la fois des courses de VTC et des courses de taxi (c'est le cas d'Uber) doit présenter ces deux prestations de manière différenciée ».

	<b>Maraude</b>	<b>Réservation préalable</b>	
<b>Taxis ou VTC</b>	<b>Monopole légal des taxis</b>	<b>Taxis</b>	<b>VTC</b>
<b>Réglementation des prix</b>	- Plafond de prix pour le consommateur - Encadrement horokilométrique ou forfait pour certains trajets	Plafond de prix pour le consommateur	<i>Pas d'encadrement des prix (ni plancher, ni plafond)</i>
<b>Autorité fixant les prix</b>	Les préfets, avec un cadrage national par la DGCCRF	Les préfets, avec un cadrage national par la DGCCRF	Les plateformes d'intermédiation ou, pour le transport sans mise en relation par un intermédiaire, chaque exploitant de VTC
<b>Contraintes d'exécution</b>	- Limitation du nombre des autorisations de stationnement (ADS) - Interdiction de pratiquer la maraude en dehors du ressort géographique de l'ADS - Interdiction de vente à la place - Obligation de prise en charge	Limitation du nombre des autorisations de stationnement (ADS)	- <i>Pas de limitation du nombre de VTC, ni de limitation du champ géographique d'activité</i> - Obligation de retour à la base ou de stationnement en dehors de la chaussée après chaque course, sauf nouvelle réservation
<b>Conditions d'accès pour les chauffeurs</b>	Détention de la carte professionnelle taxi	Détention de la carte professionnelle taxi	Détention de la carte professionnelle VTC
<b>Exigences applicables aux véhicules utilisés</b>	Équipements spéciaux obligatoires : taximètre, dispositif extérieur lumineux comportant la mention « taxi », plaque comportant le numéro de l'ADS, terminal de paiement permettant au passager de payer par carte bancaire, imprimante connectée au taximètre	Équipements spéciaux obligatoires : taximètre, dispositif extérieur lumineux comportant la mention « taxi », plaque comportant le numéro de l'ADS, horodateur, terminal de paiement permettant au passager de payer par carte bancaire, imprimante connectée au taximètre	- Conditions techniques et de confort applicables au véhicule utilisé (définies par arrêté) : dimensions minimales, puissance minimale et ancienneté maximale - Signalétique distinctive : vignette autocollante sur le pare-brise

**Graphique 1 : Principaux éléments de la réglementation relative aux taxis et aux VTC**

Sources : Autorité de la concurrence, Avis 23-A-18 du 29 novembre 2023

Nous complétons ce tableau de l'Autorité de la concurrence ci-dessus avec les informations suivantes :

*Au sujet des prix :*

- Le prix de la prestation est prédéfini pour les VTC alors qu'il est calculé a posteriori par le taximètre embarqué pour les taxis
- Dans le cadre des accords de l'ARPE, il y a tout de même un prix minimum pour les VTC, mais qui est en partie contourné via la pratique du rattachement (cf partie C-b du présent rapport)

*Au sujet des contraintes d'exécution :*

- A noter la limitation du nombre d'heures quotidiennes de travail pour les taxis parisiens

### **c) Le cadre réglementaire en France**

L'introduction du régime juridique relatif aux « Voitures de Tourisme avec Chauffeur » est le fait de la loi Novelli de juillet 2009. Ces services ont été rebaptisés « Voitures de Transports avec Chauffeur » par la loi Thévenoud datée du 1er octobre 2014.

En France, ce sont au cours des dix dernières années deux grandes lois qui sont venues redessiner les contours du secteur du T3P :

- La loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dite « loi Thévenoud », qui a notamment rendu les Autorisations de stationnement (ADS) incessibles à partir du 1er octobre 2014.
- La loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite « loi Grandguillaume », qui a notamment imposé la création d'un Observatoire national des transports publics particuliers de personnes.

La loi Thévenoud a notamment redéfini plus globalement les réglementations relatives aux VTC et aux taxis. La loi vise à interdire aux VTC de pratiquer la « maraude électronique » à l'aide de trois dispositions. Premièrement, la loi interdit aux VTC d'informer les clients de leur disponibilité et de la localisation de leur véhicule lorsqu'ils sont situés sur une voie ouverte à la circulation publique. Deuxièmement, elle leur impose de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant ou dans un lieu hors de la chaussée où le stationnement est autorisé après chaque course, ou au moins de se diriger en direction d'un tel lieu, sauf s'ils

justifient d'une réservation préalable. Troisièmement, elle interdit aux VTC de stationner dans les gares et aéroports au-delà d'une durée maximale (fixée par décret) précédant la prise en charge. Ces dispositions peinent toutefois à être pleinement appliquées du fait du peu de moyens alloués à leur contrôle.

Notons qu'en France le Gouvernement avait tenté, en 2013, d'imposer un délai minimum de quinze minutes entre la réservation d'un VTC et la prise en charge effective du client, pour renforcer la différenciation entre les deux marchés du VTC et du taxi. Son décret a été suspendu puis annulé par le Conseil d'État. La France est l'un des pays de l'Union Européenne (UE) les plus favorables réglementairement aux VTC.

Notons enfin que, depuis le 15 janvier 2016, et à la suite d'une question prioritaire de constitutionnalité, les conducteurs de taxi peuvent cumuler leur activité avec celle de chauffeur VTC, sous réserve de respecter strictement les cadres juridiques propres à chacune de ces activités, impliquant notamment une absence de confusion dans les conditions d'exploitation et l'usage de signes distinctifs appropriés.

En 2021, en France, le gouvernement a créé par Ordonnance n° 2021-484 du 21 avril 2021 l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE). Son financement est assuré par une taxe due par les exploitants des plateformes. Les principales fonctions de l'ARPE sont :

- D'assurer la représentativité des travailleurs recourant aux plateformes en organisant les élections professionnelles des représentants des travailleurs.
- Veiller à la construction et au développement du dialogue social et assurer la protection de ses membres en se prononçant sur les demandes d'autorisation en cas de rupture de leurs relations contractuelles avec une plateforme.
- Garantir et préserver les droits des représentants des travailleurs en gérant notamment le financement de leur formation et de leur indemnisation.

L'ARPE accompagne les représentants des travailleurs et des plateformes et a une fonction de médiation. En janvier 2023, deux conventions collectives sur la rémunération minimale ont été signées entre les organisations représentatives des chauffeurs de VTC et les organisations représentatives des plateformes de ce secteur. Par la suite, en septembre 2023, une convention collective a été signée entre ces mêmes parties concernant la transparence des opérations des plateformes et les conditions de suspension et

de désactivation des services (*Accord du 19 septembre 2023 relatif à la transparence du fonctionnement des centrales de réservation de VTC et aux conditions de suspension et résiliation des services de mise en relation*).

#### **d) Le cadre réglementaire en Europe**

Des réglementations ont été introduites dans l'Union Européenne (UE) à plusieurs échelons (local, national, à l'échelle de l'UE) et que l'on peut regrouper selon trois catégories : régulation de l'offre ; organisation du partage de l'espace et mécanismes de contrôle des prix. Il est à constater que la réglementation est essentiellement locale afin de s'adapter à chaque situation en cohérence avec les spécificités (densité, offre de transport collectif, topographie, ...)

#### **Régulation de l'offre VTC et autres réglementations**

- **Royaume-Uni** : la mise en place souhaitée par TfL (Transport for London) d'un numerus clausus sur les VTC à Londres face à l'explosion du nombre de licences au travers de la constitution d'un dossier, en avril 2026, pour défendre cette position auprès du gouvernement.
- **Italie** : réglementation restrictive qui restreint les licences VTC dans les grandes villes : environ 200 à Milan, 1000 à Rome.
- **Espagne** : à Barcelone mise en place d'un ratio 1:30 VTC-sur-taxi afin de protéger les taxis. La Cour Européenne de Justice a estimé que cette mesure remettait en cause le droit européen mais ce ratio continue à s'appliquer dans les faits. À Madrid, examen VTC obligatoire. Normes véhicules : normes de dimensions véhicules en Catalogne. Andalousie : normes véhicules VTC zéro-émission. Dans les îles Canaries, le prix d'achat d'un véhicule VTC doit être de 50 000€ minimum.
- **Belgique** : les licences VTC sont capées à Bruxelles et en Wallonie.
- **Grèce** : interdiction désormais effective des VTC. Plus aucune carte professionnelle VTC n'est émise, les licences anciennes s'échangeant désormais sur le marché secondaire.
- **Chypre** : les applications VTC sont destinées uniquement aux taxis. Interdiction de l'utilisation des véhicules privés VTC.
- **Irlande et Autriche** : les chauffeurs VTC doivent être capables de lire une carte routière version papier. Normes véhicules en Irlande : obligation d'avoir un véhicule accessible fauteuil roulant. Il est à noter qu'en Autriche la situation peut varier selon les localités. Ainsi, à Vienne, il n'y a pas de VTC, un statut

unique de taxis avec une tarification réglementée mais dans une fourchette de prix

- **Pologne, Grèce, Belgique, Espagne** : le système fragmenté des licences taxis amène les chauffeurs à devoir obtenir des licences séparées en fonction des différentes municipalités et régions.

### Organisation du partage de l'espace

- **Allemagne** : règle de "retour au garage" : les VTC doivent revenir sur leur lieu de domiciliation à moins qu'une autre course n'ait été réservée en cours de route.
- **Espagne** : à Madrid, attente obligatoire de 15 minutes avant d'accepter une course.
- **Grèce** : les VTC doivent débiter et terminer leurs courses dans une base désignée. De plus, obligation d'un délai de réservation de 3 heures minimum avant d'accepter une course dans les terres, et de 30 minutes dans les îles.
- **Luxembourg** : règle de retour au garage.
- **Italie** : discussion parlementaire actuellement sur la mise en place d'un délai obligatoire de 20 minutes à l'échelle nationale avant de pouvoir accepter une course.
- **Suède** : règles obligatoires de délais minimum réservation en amont.

### Mécanismes de contrôle des prix

- **Espagne** : à Madrid, réforme introduite en janvier 2024 pour plafonner l'augmentation dynamique des prix des courses VTC à +75% lors d'événements importants.
- **Belgique** : plafond sur la tarification VTC par minute et par kilomètre. À Bruxelles et à Liège, tarif minimum à la course de 8€ en plus d'une tarification au kilomètre. À Bruxelles plus spécifiquement, le prix est régulé dans une fourchette.
- **Allemagne** : une législation récente autorise les villes à mettre en place un prix minimum pour les VTC.
- **Grèce** : tarification obligatoire minimum de 90€ pour trois heures de course sur terre et de 40€ pour 30 minutes sur les îles.
- **Italie** : à Rome, un tarif minimum à la course de 9€ s'applique pour les taxis, pas de minimum pour les VTC.

## B) Les acteurs du T3P en France : les risques concurrentiels d'un marché sous domination

### a) Concentration du marché

L'Autorité de la concurrence souligne que « *la concentration des exploitants dans le secteur est très faible* ». S'agissant des taxis, il n'existait en effet en 2018 que sept entreprises détenant plus de 20 licences en France et 95 % des taxis étaient des entrepreneurs indépendants. S'agissant des VTC, 82 % des exploitants en 2018 n'avaient qu'un seul véhicule et, rappelons-le, 40% des exploitants ne sont pas des travailleurs indépendants.

En ce qui concerne les acteurs de l'intermédiation, l'Autorité de la concurrence indique tout d'abord que les principales centrales de réservation de taxi se trouvent en région parisienne (G7, Alpha Taxis, Hype) mais désigne également un acteur national (Wimova). S'agissant des plateformes en ligne qui mettent en relation des VTC avec des clients, l'Autorité dénombre sept acteurs majeurs en France métropolitaine : Uber, Heetch, Bolt, Allocab, Freenow (aujourd'hui racheté par Lyft), Marcel et SnapCar/LeCab (qui ont fusionné). L'ADLC ajoute deux plateformes de services de VTC « haut de gamme » : Sixt Ride et Blacklane. L'ADLC note qu'en 2021, 73 % des conducteurs de VTC ont travaillé avec au moins deux plateformes différentes. Enfin, toujours d'après l'ADLC, les taux de commission d'intermédiation entre centrales de réservation/plateformes et taxis/VTC peuvent atteindre jusqu'à 25% du montant de la course – et en réalité, même 45% sur Uber et selon certaines conditions algorithmiques. Ces taux varient grandement d'une centrale/plateforme à l'autre, de même qu'entre l'Île-de-France et d'autres régions.

Des chiffres étayés par le rapport de l'ONT3P (Observatoire national des transports publics particuliers de personnes) de mars 2024 qui indique que parmi les 94 000 chauffeurs titulaires d'une carte professionnelle VTC au 1er janvier 2023 en France, 47 000 ont été actifs sur une ou plusieurs plateformes en 2022. Parmi les chauffeurs actifs sur les plateformes au sens de l'ONT3P, 22 % n'ont eu recours qu'à une seule plateforme, 31 % à deux plateformes, 29 % à trois plateformes et les 18 % restants à au moins quatre plateformes au cours de l'année 2022. Il est en effet possible pour un chauffeur de VTC de nouer des relations contractuelles avec plusieurs plateformes et, techniquement, de se connecter simultanément à plusieurs interfaces.

Selon l'ADLC, les dynamiques concurrentielles sont fortes sur le secteur du VTC avec l'arrivée depuis 2012 de nouveaux entrants : Chauffeur-Privé en 2012 (devenu Freenow en 2019), Le Cab et Marcel en 2014, Sixt Ride en 2015, Bolt en 2017, Caocao fin 2019. Le marché a toutefois commencé à se concentrer à la suite du rachat, en juin 2024, de Marcel par Le Cab.

Sur le marché aval tel que défini ci-dessus (offre de courses par les plateformes aux passagers), Uber détiendrait, pour l'année 2023, [50 - 60] % de parts de marché en nombre de courses et [50 - 60] % de parts de marché en nombre de kilomètres parcourus par les chauffeurs selon l'ADLC.

**parts de marché des principales plateformes de mise en relation de VTC et de taxis en fonction du nombre de courses et du nombre de kilomètres parcourus en 2023**

	2023 En nombre de courses	2023 En nombre de kilomètres
<b>Uber</b>	<b>[50 – 60] %</b>	<b>[50 – 60] %</b>
<b>Bolt</b>	<b>[10 – 20] %</b>	<b>[10 – 20] %</b>
<b>G7</b>	<b>[10 – 20] %</b>	<b>[10 – 20] %</b>
Heetch	[5 – 10] %	[5 – 10] %
Free Now	[0 – 5] %	[0 – 5] %
LeCab/Snapcar	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Marcel	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Sixt Ride	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Caocao	[0 – 5] %	[0 – 5] %

**Graphique 2 : parts de marché des principales plateformes de mise en relation de VTC en fonction du nombre de courses**

*Sources : Autorité de la concurrence, et réponses des plateformes aux questionnaires*

S'agissant de la plateforme Uber, sa position dominante sur le marché du VTC est renforcée par sa stratégie de « super app » : en fusionnant le service Uber VTC et Uber Eats de livraison de nourriture, l'un et l'autre des services bénéficient de la position dominante de l'autre. En effet, les parts de marché de Uber Eats sur le marché de la livraison de repas dépasseraient également les 70% (<https://www.cdlservices.com/barometre-payment-data-zoom-sur-le-secteur-des-livraisons-repas-performances-2024/>). C'est ainsi que par exemple, sur le segment B2C, les deux services sont associés

dans la même application et sur le segment B2B, la promesse *Uber for business* associe les déplacements en VTC et la gestion des repas professionnels avec Uber Eats.

## **b) Domination du marché et suspicion de pratiques anticoncurrentielles : l'exemple concret de l'ARPE**

Nous illustrons dans cette partie les mécanismes de domination et de pratiques concurrentielles sur le marché du T3P à partir de l'exemple des négociations menées dans le cadre de l'ARPE. Il s'agit là d'un exemple concret parmi de nombreuses potentielles suspicions de pratiques anticoncurrentielles.

Afin de doter les travailleurs indépendants du secteur du VTC des droits et des garanties similaires à ceux des travailleurs salariés, la réglementation française a rendu obligatoire la création d'un dialogue social entre plateformes et chauffeurs représentés par des syndicats. Ces négociations sont menées sous l'égide de l'ARPE et les premières élections professionnelles des chauffeurs ont eu lieu en mai 2022. Parmi les sept syndicats de chauffeurs qui ont été élus, l'Association des VTC de France (AVF) a recueilli en 2022 le plus grand nombre de voix et représentait alors 42,8% des chauffeurs VTC.

S'agissant des organisations représentatives des plateformes, celles-ci se sont structurées au travers de deux associations : l'Association des plateformes d'indépendants (API) et la Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR). L'API compte deux adhérents actifs sur le marché des VTC : Uber et Caocao. La FFTPR regroupe quant à elle Bolt, Freenow, Heetch, Allocab, Le Cab et Marcel.

Selon l'ARPE, le taux d'audience de l'API était de 51 % pour le nombre de chauffeurs ayant la capacité à voter aux élections professionnelles contre 49 % pour l'ensemble des adhérents de la FFTPR. De plus, lorsque l'on intègre le revenu d'activité, le taux d'audience de l'API passait alors à 78 % contre 22 % pour les adhérents de la FFTPR.

Au cours du premier cycle de négociations, neuf accords et avenants ont été signés entre l'été 2022 et le début de l'année 2024 :

- Les deux premiers accords ont été signés le 18 janvier 2023 et portent respectivement sur la méthode de négociation et sur l'instauration, au bénéfice des chauffeurs, d'un revenu minimal par course de 7,65 euros, applicable quelles que soient la durée de la course et la distance parcourue. Un avenant signé le 19 décembre 2023 a porté le revenu minimal par course à 9 euros.

- Un deuxième accord, signé le 19 septembre 2023, visait à accroître la transparence du fonctionnement des plateformes et à encadrer les modalités de suspension et de résiliation des relations contractuelles entre les chauffeurs et les plateformes.
- Un troisième accord, signé le 19 décembre 2023, vise à assurer aux chauffeurs un niveau de revenu minimal calculé en fonction du niveau d'activité. Cet accord prévoit, d'une part, une garantie minimale de revenu de 30 euros par heure d'activité sur une plateforme et, d'autre part, une garantie minimale de revenu de 1 euro par kilomètre parcouru par les chauffeurs pour les courses réalisées.

En France, Uber occupe non seulement une position concurrente ultra-dominante mais a également un poids très fort dans l'élaboration des accords collectifs du secteur VTC. L'Autorité de la concurrence avance ainsi : *« cet opérateur a ainsi la capacité d'influencer de manière significative tant la situation concurrentielle que le contenu des accords issus du processus de dialogue social. »* Elle indique de plus, toujours dans son *Avis n° 25-A-03 du 21 janvier 2025 relatif à l'accord du 19 décembre 2023 renforçant la liberté de choix de leurs courses par les chauffeurs VTC ayant recours à une plateforme de mise en relation* : *« La place particulière d'Uber sur le marché français du T3P avec réservation invite à une vigilance particulière dans l'analyse des risques concurrentiels sur ce marché. »*

S'agissant du marché amont mettant en relation VTC et plateformes, parmi les chauffeurs actifs tels que définis par l'ONT3P, [90 - 100] % ont utilisé Uber au cours de l'année 2022, soit comme unique plateforme de mise en relation, soit avec d'autres plateformes. Il apparaît que les chauffeurs ayant recours à la plateforme Uber l'utilisent régulièrement : parmi les chauffeurs d'Uber ayant réalisé au moins une course via cette plateforme, [80 - 90] % peuvent être considérés comme des chauffeurs actifs sur cette plateforme en 2022.

C'est sur la signature de ce troisième accord, signé uniquement par l'API (l'API compte seulement deux adhérents actifs sur le marché : Uber et Caocao) et par deux des sept syndicats de chauffeurs, que l'Autorité de la concurrence a précisément été saisie. Cet accord, soutenu par l'API, prévoit l'obligation pour les plateformes de se doter d'un dispositif permettant à chaque chauffeur de choisir un revenu minimal par kilomètre de course à partir duquel il souhaite recevoir par préférence des propositions de courses.

Les plateformes de la FFTPR opposées à l'accord avancent notamment que celui-ci inciterait directement les chauffeurs de VTC à s'entendre sur les prix des courses. Le président de la FFTPR a ainsi avancé que : *« cet accord permettra des ententes entre chauffeurs : un syndicat pourrait dire à ses adhérents de fixer un prix en deçà duquel ils refuseront toutes les courses ».*

La FFTPR affirme en outre que l'accord a pour objectif réel d'obliger les plateformes concurrentes d'Uber à supporter le coût d'une évolution technologique dont elles ne voient pas l'intérêt et de renoncer ainsi à un des paramètres de concurrence qui permettent aux opérateurs de se distinguer dans leurs relations avec les chauffeurs indépendants de VTC. Autrement dit, le risque d'ententes sur les prix entre chauffeurs pourrait également devenir un risque d'ententes indirectes sur les prix entre plateformes concurrentes. Les plateformes devraient, de plus, uniformiser leurs algorithmes d'attribution des propositions de courses pour les aligner sur celui d'Uber, ce qui représenterait un coût qu'Uber a déjà supporté. Il s'agirait là d'une forme d'effet d'éviction par la technologie.

L'opposition manifestée par la majorité des syndicats de chauffeurs à l'accord est enfin porteuse de doute quant au fait que le texte de l'accord réponde réellement à une revendication des chauffeurs de VTC. Rendre obligatoire, comme le souhaite l'accord poussé par l'API, l'acquisition et l'utilisation d'une technologie peut être de nature à porter atteinte au libre exercice de la concurrence. Ainsi l'Autorité de la concurrence avance : *« l'enjeu de l'accord et de son homologation se situe donc dans l'éventualité d'un frein ou d'une éviction du marché pour les plateformes qui ne pourraient pas se doter rapidement et facilement de l'outil nécessaire pour se conformer à la nouvelle obligation. Ce risque revêt une gravité particulière lorsqu'il s'agit d'imposer une technologie détenue uniquement par l'opérateur qui a le pouvoir de marché le plus important ».*

Une main mise sur les règles du jeu concurrentiel par l'acteur dominant, Uber, qui interroge donc sur les règles équitables de tout un secteur d'activité. L'ARPE ajoute enfin : *« les plateformes ont fait montre d'un volontarisme à géométrie variable, certaines s'étant montrées très impliquées et désireuses d'enrichir les travaux alors que d'autres, dont la plateforme majoritaire dans les deux secteurs, n'ont pas produit les éléments quantitatifs demandés, vidant ainsi l'exercice de sa substance en plaçant l'ARPE dans l'impossibilité de produire des données. »*

La position dominante de l'API représentant Uber et Caocao dans le dialogue social de l'ARPE s'est encore accentuée lors du dernier calcul du taux d'audience et de la liste des organisations représentatives publiés le 5 juillet 2024 :

<b>Organisations professionnelles de plateformes</b>	<b>Pourcentage</b>
API : Association des plateformes d'indépendants	69,92%
FFTFR : Fédération française du transport de personnes sur réservation	30,08%

## C) Plateformes VTC : un secteur d'activité miné par des pratiques frauduleuses qui créent les conditions d'une concurrence déloyale

### a) Etat des lieux

Dans son *Avis 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes*, l'Autorité de la concurrence fait valoir que les revendications des acteurs du secteur ne portent pas tant sur l'activité des taxis du point de vue des VTC, ou de celle des VTC du point de vue des taxis, lorsque ces activités sont exercées dans le respect des règles en vigueur, que sur des phénomènes de fraude massifs et avérés.

L'ADLC fait bien état de l'existence de « faux taxis » et de « VTC clandestins », observables aussi bien aux abords des gares et des aéroports que désormais aussi en ligne. Plusieurs types de fraude sont signalés par les acteurs du secteur : l'exercice illégal de la profession de chauffeur de taxi ou de conducteur de VTC (notamment avec de fausses cartes professionnelles), le travail dissimulé, le covoiturage pratiqué à titre onéreux, diverses pratiques trompant le consommateur, l'absence de respect de la réglementation relative au T3P, etc. De nombreux signalements ont été adressés par les consommateurs et les fédérations professionnelles à la DGCCRF.

Par ailleurs, les chauffeurs VTC sont aujourd'hui plus que jamais dans le collimateur de l'administration fiscale. Selon le Haut conseil du financement de la protection sociale (HCFiPS), une très large majorité d'entre eux déclarent en effet des revenus bien en-deçà de ce qu'ils perçoivent réellement. Depuis 2017, le HCFiPS se charge de suivre de près le travail dissimulé et, forte d'un historique de trois années, l'enquête réalisée par l'institution démontre qu'une fraude sociale de près de 80 millions d'euros a été constatée en 2020.

Ce sont, d'après l'HCFiPS, des travailleurs indépendants, des autoentrepreneurs en l'occurrence, qui sous-déclarent leurs revenus à l'administration fiscale et ce serait bien le secteur des VTC où le phénomène est le plus important : 90% des micro-entrepreneurs de ce secteur ont déclaré à l'URSSAF (Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales) des revenus nettement inférieurs à ceux déclarés par les plateformes qui les missionnent. Plus encore, 30% de ces mêmes chauffeurs VTC auraient même déclaré zéro euro de revenu.

Notons que les chiffres ici présentés concernent donc les chauffeurs indépendants et que, suite notamment aux résultats de cette enquête, l'État a mis en place la collecte à la source des cotisations sociales pour les autoentrepreneurs. Cette fraude-ci ainsi que la contre-mesure associée ne concernent donc pas les chauffeurs «rattachés» qui n'existent pas aux yeux de l'URSSAF.

S'agissant des plateformes elles-mêmes, nous pouvons citer comme exemple le plus récent de suspicion de fraude le redressement de 1,7 milliards d'euros dont fait l'objet Uber par l'URSSAF et rendu public en février 2026. L'administration fiscale estime en effet que la plateforme a "maquillé sciemment une relation salariale en contrat d'entreprise pour échapper à ses obligations d'employeur". L'URSSAF Ile-de-France s'appuie sur la situation des quelque 71 000 chauffeurs Uber ayant exercé entre 2019 et 2022. *"Sous l'apparence d'une simple centrale de réservation, Uber BV [la filiale néerlandaise d'Uber] est en réalité liée aux chauffeurs par un lien de subordination juridique", d'après l'URSSAF.*

### **b) La pratique frauduleuse du rattachement**

La pratique dite de « rattachement » à des intermédiaires opaques est la forme que prend l'une des fraudes les plus répandues dans la filière du VTC. Cette pratique, qui s'est largement développée ces dernières années, consiste à « rattacher » des chauffeurs VTC par exemple via des contrats de salariat à des sociétés-écrans qui peuvent être éphémères et qui s'affilient en tant que « gestionnaires de flottes » aux plateformes VTC. Ces sociétés-écrans sous-traitent ensuite de façon opaque ou illégale l'activité à ces chauffeurs avant de disparaître sans avoir payé les charges sociales et fiscales associées au contrat de travail. Cette pratique permet de contourner toute la réglementation du secteur du Transport Particulier de Personnes mais aussi le droit du travail, entraînant une concurrence déloyale pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VTC exerçant en tant qu'indépendants.

La pratique du rattachement a notamment été prise pour cible par Philippe Tabarot, Ministre des transports qui mène depuis son entrée en fonction le 23 décembre 2024 une action forte contre la fraude et la concurrence déloyale dans le secteur des transports publics particuliers de personnes. Dans un courrier adressé en 2025 aux principales plateformes VTC, le Ministre a fait figurer « *la lutte contre le système abusif de rattachement de certains VTC à des gestionnaires de flottes, favorisant l'activité de faux professionnels ainsi que la fraude fiscale et sociale* » comme l'un des trois axes prioritaires de lutte contre la fraude dans le secteur du VTC.

Dans les faits constatés, les plateformes mettent en relation les clients avec un transporteur qui est ou bien le chauffeur VTC en qualité d'indépendant, ou bien une « société de gestionnaire de flottes » qui emploie le chauffeur VTC réalisant la course. En contrepartie du paiement d'une somme hebdomadaire variant entre 50€ et 100€, ces gestionnaires de flottes proposent aux chauffeurs VTC de s'affilier pour leur compte aux plateformes VTC et de « gérer » les démarches administratives ainsi que les charges sociales et fiscales. En réalité, les sociétés s'organisent pour ne pas payer ou sous-payer les charges : soit en disparaissant au bout de quelques mois, soit en sous-déclarant les montants réellement versés aux chauffeurs.

La pratique du rattachement prospère également sur des moyens de versement de la rémunération qui sont opaques : comptes bancaires qui sont souvent situés hors de France et de l'UE ; sites de cagnotte conçus pour des cadeaux entre amis (type Leetchi) permettant de récupérer l'argent au fil de l'eau moyennant une commission ; versement très majoritairement sous forme d'indemnités kilométriques exonérées de charges sociales (pratique strictement interdite dans le cadre du salariat) ou de frais de repas.

Avec l'opacité des sociétés de gestionnaire de flottes, contrairement aux chauffeurs de taxis ou de VTC indépendants non rattachés, il y a impossibilité pour l'Etat d'accéder au chiffre d'affaires réellement généré par chauffeur et donc de pouvoir déclencher d'éventuels contrôles en cas d'incohérence.

Du point de vue des plateformes, recourir aux sociétés de rattachement leur permet d'une part d'écarter tout risque relatif à une éventuelle requalification du contrat d'affiliation en contrat de travail et de l'autre de disposer d'un vivier de chauffeurs acceptant des courses à un prix plus bas (non-paiement des charges sociales, de la TVA, conservation d'aides sociales, non application des accords de l'ARPE). Ces plateformes pratiquent ainsi un tarif d'achat des prestations différent auprès des chauffeurs de VTC lorsqu'ils sont rattachés, plus bas que celui d'un chauffeur indépendant.

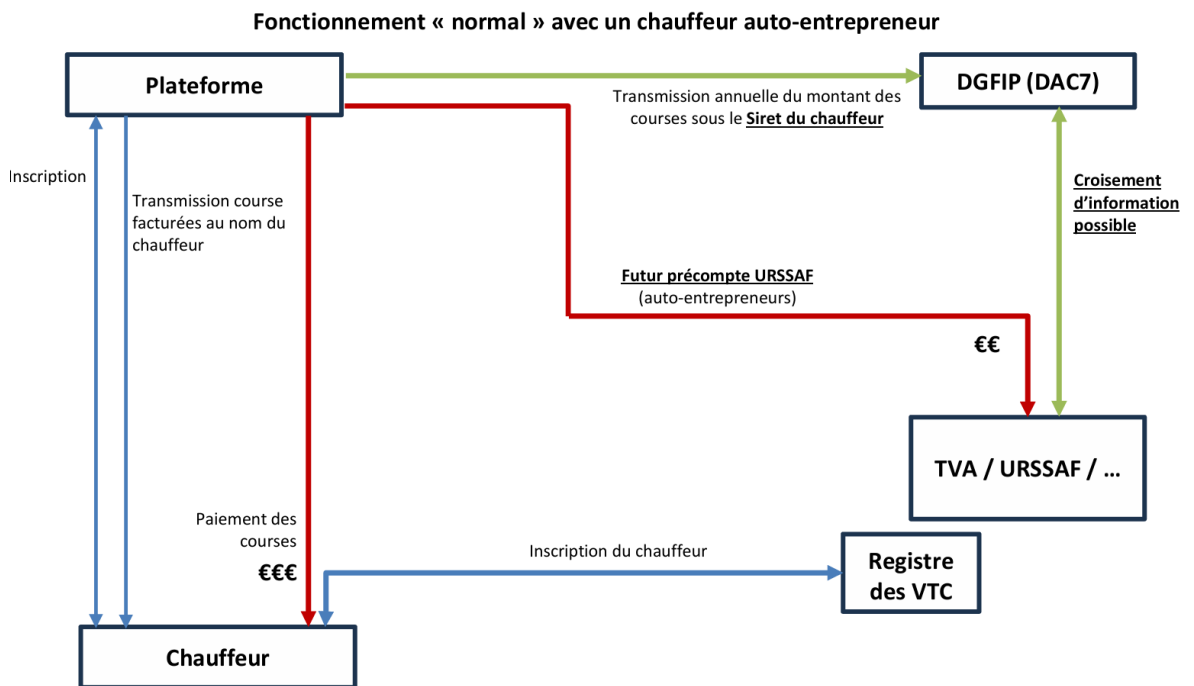
Ces plateformes bénéficient également d'un deuxième effet d'aubaine sur les chauffeurs rattachés, puisqu'elles échappent ainsi aux accords paritaires négociés sous l'égide de l'ARPE qui ne s'appliquent qu'aux chauffeurs indépendants.

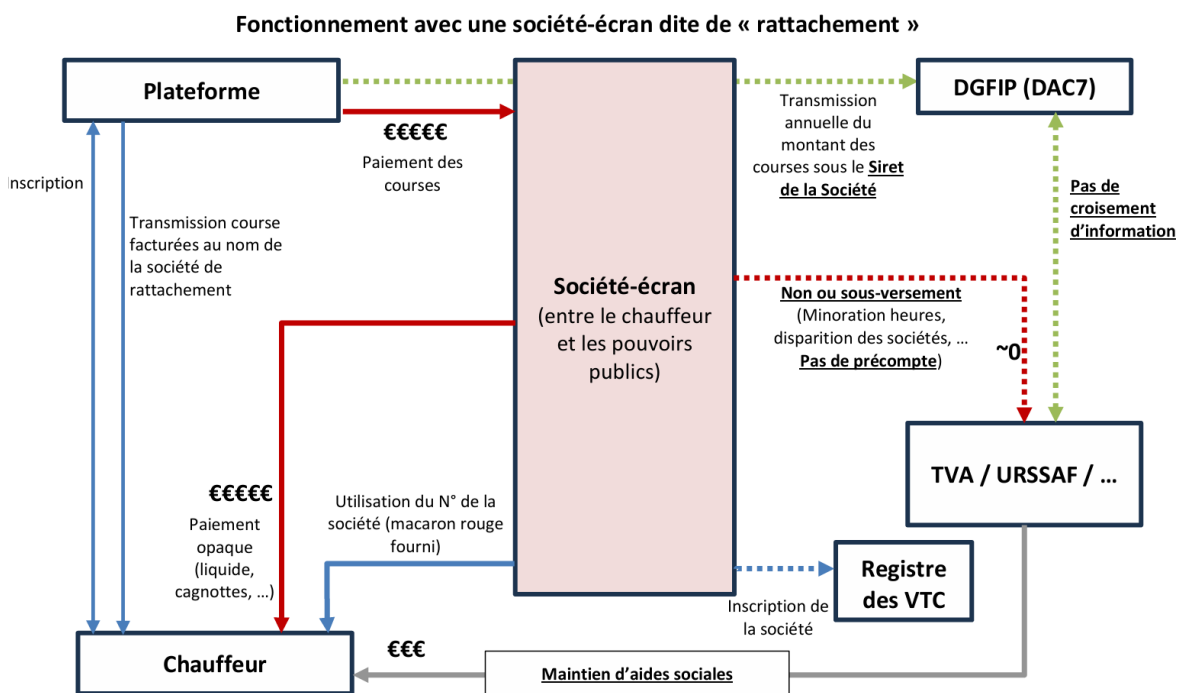
Du fait de ces effets d'aubaine, selon plusieurs organisations syndicales représentant les taxis, les plateformes de mise en relation entre VTC et clients contribueraient elles-mêmes au développement de la fraude en incitant les chauffeurs à chercher sur des sites type « LeBonCoin » des sociétés leur permettant de se soustraire à leurs obligations sociales et fiscales.

La fraude sociale et fiscale sous-jacente à la pratique commune du rattachement exerce ainsi un effet concurrentiel à la baisse sur les prix des courses. Il y a enfin un risque accru sur la sécurité des passagers car il y a un report de la responsabilité sur une société tierce intermédiaire opaque.

La pratique du rattachement va également de pair avec une non-déclaration ou une sous-déclaration massive de la part des chauffeurs de VTC. Selon le rapport de 2023 de l'Observatoire du travail dissimulé, 90% des VTC n'ont pas déclaré cette année-là leur revenu ou l'ont minoré. Pour ces raisons, l'Etat a mis en place deux obligations pour les plateformes : transmettre chaque année au fisc le montant versé aux chauffeurs ; prélever à la source les cotisations sociales pour les autoentrepreneurs à partir de 2027.

La perte de cotisations sociales et de TVA pour l'Etat se chiffre à environ 1,5 milliards d'euros par an (avec un taux de chauffeurs rattachés entre 60% et 70% sur un total de 77 000 chauffeurs VTC en 2024).





### Graphiques 4 et 5 : la pratique du rattachement illustrée

#### c) Les coopératives d'Activité et d'Emploi VTC

Face au renfort de nouvelles mesures envisagées par l'État à l'encontre des sociétés de rattachement, la fraude systémique dans la filière des VTC se fait aujourd'hui de plus en plus par le biais de Coopératives d'Activité et d'Emploi (CAE).

Une CAE est juridiquement une société coopérative qui propose un statut spécifique « d'entrepreneur-salarié » en CDI. C'est la loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire qui définit le cadre général de fonctionnement d'une CAE. Dans la pratique, les CAE sont le plus souvent des SCOP ou des SCIC qui permettent aux entrepreneurs de développer leur activité tout en étant salariés de la coopérative avec une protection sociale rattachée au régime général de la Sécurité Sociale. Dans le contrat de travail que conclut l'« entrepreneur-salarié » avec la CAE, figurent notamment les obligations d'activité minimale du travailleur ainsi que la part fixe et variable, assise sur le chiffre d'affaires qu'il génère, de sa rémunération.

Tout comme les sociétés de rattachement, les CAE sont donc des intermédiaires entre plateformes VTC et chauffeurs. Les CAE encaissent donc le produit des courses puis procèdent à des versements au chauffeur.

Du point de vue des plateformes de VTC, recourir à des CAE en tant que viviers de chauffeurs offre des « avantages d'opacité » non négligeables. Cela leur permet tout d'abord d'éluder le cadre fixé par la directive européenne sur les travailleurs des plateformes. En outre, les accords de l'ARPE qui ne s'appliquent qu'aux chauffeurs indépendants uniquement ne peuvent s'étendre aux coopératives d'activité et d'emploi. Enfin, en recourant aux CAE, les plateformes ne doivent plus mettre en place la collecte à la source des cotisations sociales, collecte obligatoire qui s'applique uniquement aux autoentrepreneurs.

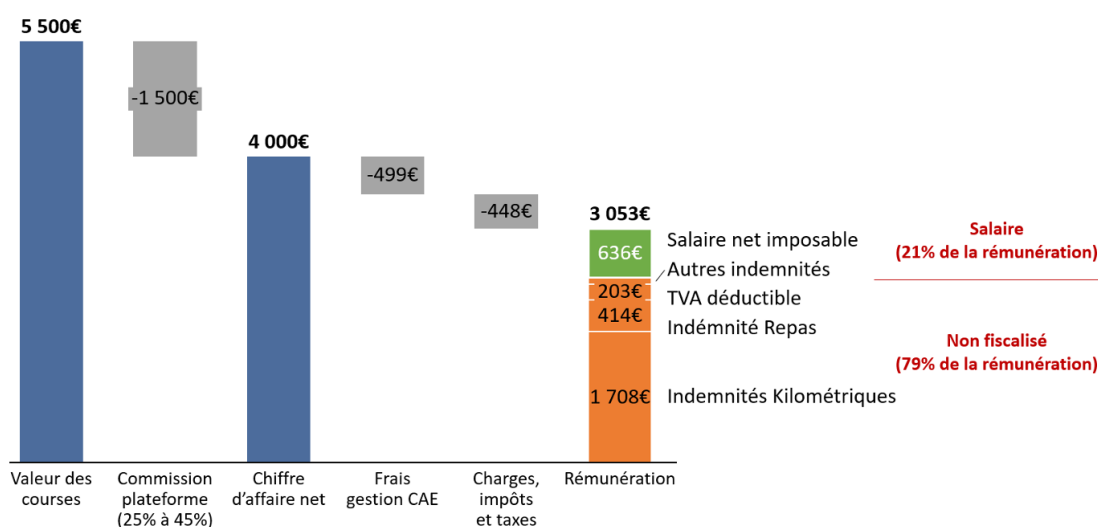
Par quels leviers, dans la pratique, s'opère la fraude mise en place par les CAE de VTC ? Ceux-ci sont au nombre de quatre : un usage en tout point abusif des indemnités kilométriques (i) ; une minoration des heures travaillées retenues pour calculer l'assiette salariale soumise à cotisation (ii) ; un usage abusif des indemnités repas (iii) ; une contribution de la TVA déductible dans le « net en poche » du salarié (iv).

À partir des chiffres mis en avant dans leur communication par des sociétés comme Stairling ([www.stairling.com](http://www.stairling.com)) ou Incom ([www.incom-services.com](http://www.incom-services.com)) qui proposent à des chauffeurs VTC de devenir « entrepreneur-salarié » et en faisant une simple division, on aboutit ainsi à un salaire net de 3,8€ par heure de travail, salaire qui est complété par des indemnités kilométriques ou des frais de repas. En proposant aux chauffeurs VTC de « gagner en net environ 15-20% de plus » qu'en passant en direct avec les plateformes et malgré le prélèvement de frais de service (Stairling : 12% ; Incom : 15%), il est assez aisé de déduire qu'un système de fraude organisé est ici à l'œuvre dans le cadre des CAE de VTC.

Les CAE promettent en effet de verser en moyenne 80% du chiffre d'affaires perçu par le chauffeur. Comme le montre l'exemple ci-dessous, la CAE permet de réaliser chaque mois une économie sur les impôts et les charges d'environ 900€, bénéficiant pour 60% à la société coopérative et 40% au chauffeur :

### Comparaison des statuts

	Chauffeur Indépendant	Entrepreneur via une coopérative	Impact chauffeur	Impact Etat
Chiffre d'affaires (net de commission plateforme)	4 000	4 000	0	0
TVA	-400	-160	+240	-240
Cotisations URSSAF/sociales	-792	-260	+532	-532
Impôts et taxes	-118	-28	+90	-90
<b>Total avant frais service</b>	<b>2 690</b>	<b>3 552</b>	<b>+862</b>	<b>-862</b>
Frais de service coopérative	0	-499€	-499€	
<b>Total net chauffeur</b>	<b>2 690</b>	<b>3 053</b>	<b>+363</b>	<b>-862</b>



## Graphiques 6 et 7 : la pratique des Coopératives d'activité et d'emploi VTC illustrée

### Mécanismes de fraude sur la minoration des heures déclarées

Le temps de travail effectif d'un chauffeur de VTC ou de taxi pour une course se décline en trois composantes : le temps d'attente entre deux courses (55% du temps en moyenne) ; le temps d'approche pour aller chercher le passager (5%) ; le temps en course avec le passager (40%). Un chauffeur VTC réalise en moyenne un chiffre d'affaires de 15 à 25 €/heure. Selon les chiffres publiés par Uber, le montant moyen reversé par une course est de 17,5€ pour un temps de travail de 68min, soit un chiffre d'affaires horaire de 15,5€/h.

Or Stairling, société dominante des CAE dans le secteur des VTC, retient dans son modèle d'estimation 42h de travail pour 1 000€ soit 24€/h (cf. *infra* capture d'écran, Graphique 9). La suspicion de fraude est évidente lorsqu'on constate que le nombre d'heures déclaré (16,3 heures) correspond à un chiffre d'affaires de 50 à 60€/h (net

de commission) soit un prix facturé au passager de plus de 70-80€ par heure. Un chiffre d'affaires à l'heure de 61€ donc, mais surtout un salaire de 3,8€ par heure de travail !

**Stairling** Besoin d'aide ?

**Estimez vos revenus**

Avez-vous de l'expérience en tant que chauffeur VTC ?

Oui  Non

Combien de temps souhaitez-vous consacrer à cette activité par semaine ?

24h de travail (~500 € de CA)

36h de travail (~750 euros de CA)

42h de travail (~1000 euros de CA)

**Estimation**

À la semaine  Au mois

**Vous gagnez**

**791,63 EUR**

70,16 % de CA TTC  
16,3 Heures déclarées équivalent SMIC

[Rejoindre Stairling](#)

<b>Indemnités repas</b>	103,50 EUR
Compensation des frais de repas professionnels	
<b>Indemnités kilométriques</b>	427,00 EUR
Remboursement des déplacements en véhicule personnel ou en location	
<b>Indemnités Congés Payés</b>	19,05 EUR
Montant versé pour les congés non pris	
<b>Cagnotte rupture conventionnelle</b>	3,96 EUR
Indemnité versée lors d'une rupture conventionnelle.	
<b>Salaire net imposable</b>	158,57 EUR
Salaire après déductions sociales, imposable	

**Graphique 8 : capture d'écran du site Stairling illustrant la pratique des Coopératives d'activité et d'emploi VTC illustrée**

### **Mécanismes de fraude sur les indemnités kilométriques**

Lorsqu'un salarié est contraint d'utiliser son véhicule personnel à des fins professionnelles, son employeur peut déduire l'indemnité forfaitaire kilométrique dans la limite de barèmes qui sont fixés par la loi. Conformément au code des transports et à la convention collective du secteur, c'est la CAE en tant qu'exploitant, qui doit fournir à son chauffeur VTC salarié le véhicule (ce qui est aussi le cas du rattachement hors CAE). Ainsi la CAE, ne pourrait verser des indemnités kilométriques à un chauffeur VTC salarié puisqu'il n'utilise pas son véhicule personnel.

Quand bien même le montage visant à considérer que le véhicule personnel du salarié peut être utilisé serait recevable, l'utilisation des indemnités kilométriques pour les chauffeurs professionnels soulève de sérieuses interrogations. En effet, les indemnités kilométriques ont pour vocation d'indemniser un salarié utilisant son véhicule personnel dans le cadre de déplacements professionnels, hors de son lieu de travail habituel, pour accomplir des missions au service de l'entreprise. Or, dans le cas d'une société de transport, le

déplacement constitue l'essence même de la mission du chauffeur, dont le lieu de travail est le véhicule ou la zone géographique desservie.

D'après les hypothèses retenues pour le graphique 7 ci-dessus, les indemnités kilométriques représenteraient en moyenne près du 1/3 de la valeur des courses : multiplié par le nombre de courses VTC, on obtient donc un manque à gagner pour l'Etat tout à fait vertigineux.

### **Mécanismes de fraude sur la TVA déductible potentiellement versée au salarié**

Les principales charges susceptibles d'être déductibles sont celles liées au véhicule (location/amortissement, assurance, entretien, essence, ...). Si, contrairement à la réglementation, ces dépenses sont prises en charge par le salarié et compensées par les indemnités kilométriques, il ne peut y avoir en même temps une récupération de la TVA déductible. Si conformément à la réglementation, c'est l'exploitant qui assure les charges du véhicule, il ne peut pas non plus y avoir une récupération de TVA déductible par le salarié.

S'il est confirmé que la TVA déductible contribue effectivement au « net en poche » du chauffeur salarié, il s'agirait d'une pratique tout à fait interdite et gravement spoliatrice pour l'Etat

### **Mécanismes de fraude sur les indemnités repas**

Il est constaté dans les pratiques courantes des CAE de VTC que des indemnités repas de 21,10€ (forfait d'indemnités s'appliquant dans le cas de figure : « obligation de manger au restaurant ») sont systématiquement appliquées et viennent gonfler le « net » reversé. Ces indemnités « repas » tout comme les « frais professionnels de transport » sont de toute évidence artificiellement majorées et leurs conséquences préjudiciables à l'URSSAF et au Trésor Public, puisqu'elles échappent également à toutes charges sociales ou fiscales.

### **d) Les avancées du cadre réglementaire contre la fraude**

Il convient de saluer les avancées et amendements notables portés et votés à l'Article 8 « *Lutter contre les fraudes fiscales et sociales dans le secteur des transports publics particuliers de personnes* » du Projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales, débattu en début d'année 2026 à l'Assemblée Nationale comme première réponse aux fraudes massives qui gangrènent le secteur du T3P. Y figurent notamment comme dispositions :

- La radiation du registre VTC lorsqu'un exploitant met à la disposition d'un tiers, à titre gratuit ou onéreux, sa propre carte VTC.
- Le triplement du montant des amendes individuelles VTC, de 15 000€ à 45 000€.
- Le renforcement des obligations de vérification qui incombent à la plateforme VTC s'agissant de la pratique du travail dissimulé par le chauffeur VTC.
- L'obligation pour la plateforme VTC de s'assurer de l'absence d'incohérence manifeste entre les différentes informations.
- Le montant des amendes d'infraction pour les plateformes VTC pouvant représenter jusqu'à 10% du chiffre d'affaires.



## II) Chauffeurs VTC, consommateurs et espace public : des parties-prenantes laissées sur le bord de la route

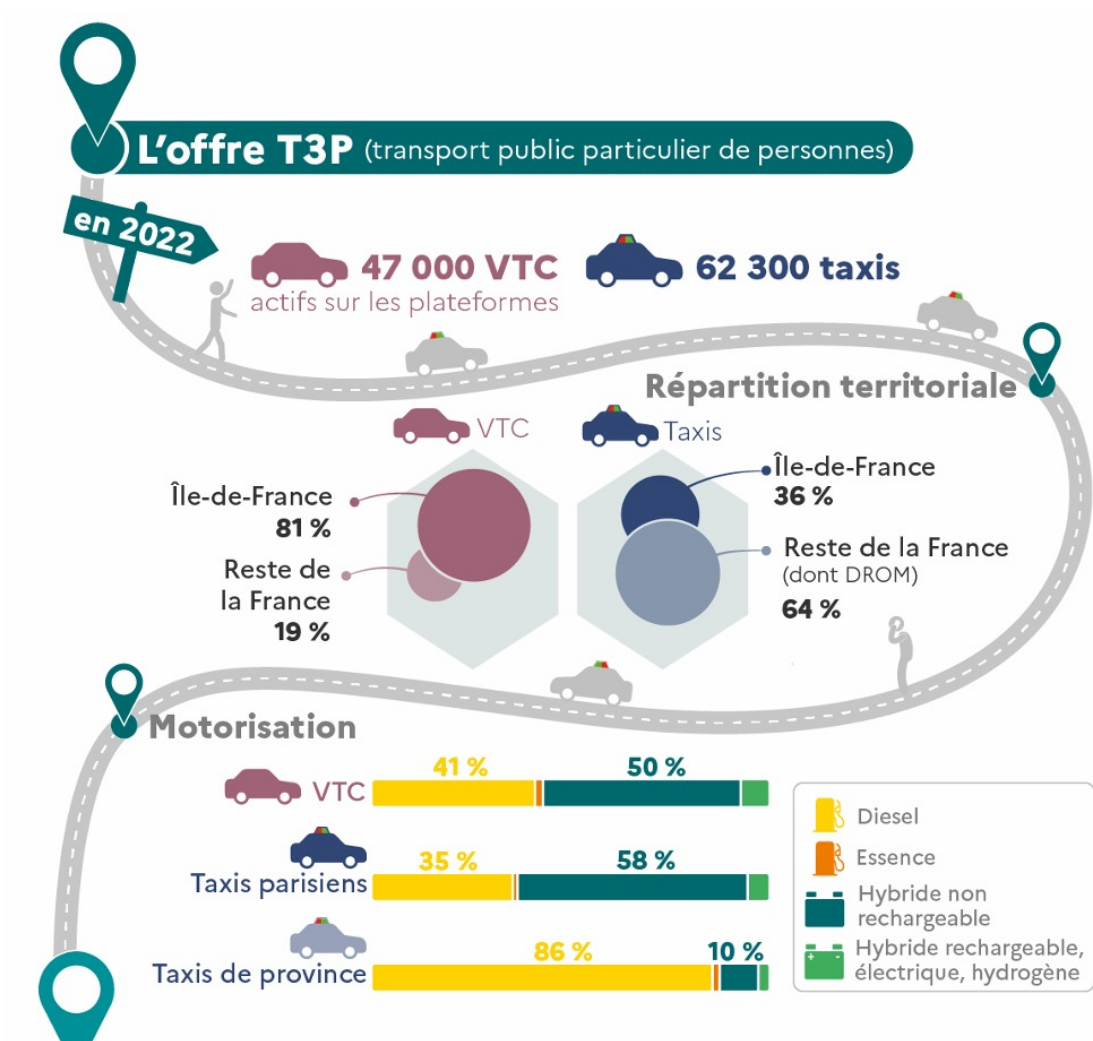
### A) Chauffeurs VTC : la réalité en face

#### a) Une précarisation de plus en plus forte de la profession

Dans le rapport *Réaliser le travail décent dans l'économie des plateformes* issu de la Conférence internationale du Travail 113e session, 2025 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'institution indique que l'économie des plateformes est bien « l'une des manifestations les plus tangibles des mutations induites par la numérisation du monde du travail ».

Si, pour l'OIT, la croissance de ce nouveau champ de l'économie ouvre bien de nouveaux marchés aux entreprises et crée de nouveaux emplois avec de nouvelles possibilités de revenus souvent associées à une grande souplesse et à une relative facilité d'accès pour le travail, celle-ci est aussi porteuse de menaces avérées pour l'emploi. Transformation des modes d'organisation et d'exécution du travail et décence du travail en sont les deux principales.

En France, l'Observatoire National du T3P nous offre la photographie suivante de la profession du VTC en chiffres, en 2022 :

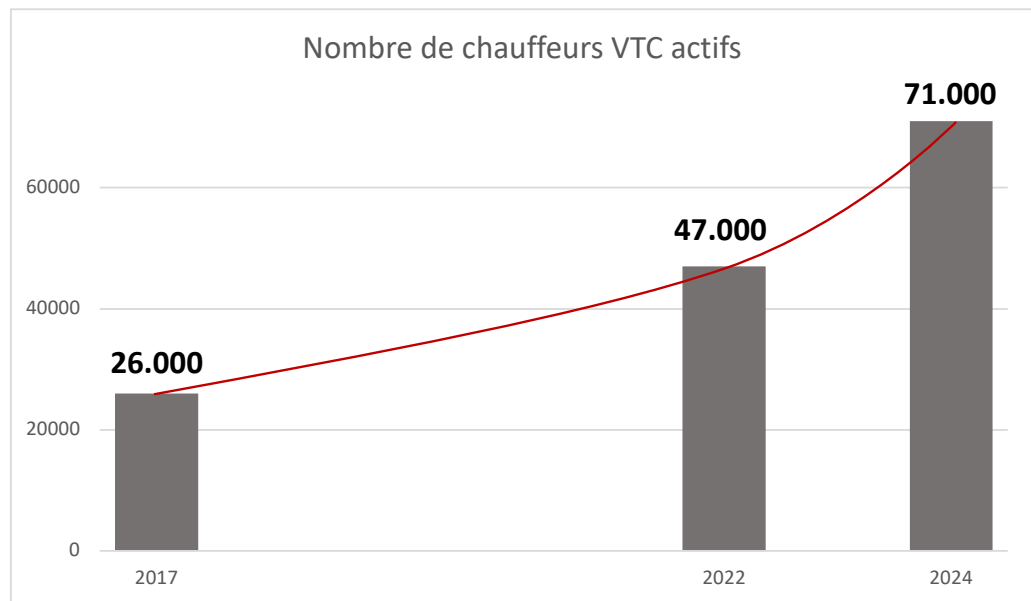


**Graphique 9 : Le nombre de chauffeurs VTC en France**

source : Rapport 2024 de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes de mars 2024

En 2022, l'ONT3P recense donc 47 000 chauffeurs VTC actifs, soit près du double du chiffre de 2017 selon la même organisation, à 26 000 chauffeurs VTC actifs.

Au 31/12/2024, le nombre de chauffeurs VTC actifs recensés grimpe à 71 000, en hausse de +51% en deux ans. En 2023, 79% des candidatures à l'examen pour devenir chauffeur de taxi ou de VTC étaient portées par des candidats chauffeurs VTC, toujours d'après l'Observatoire.

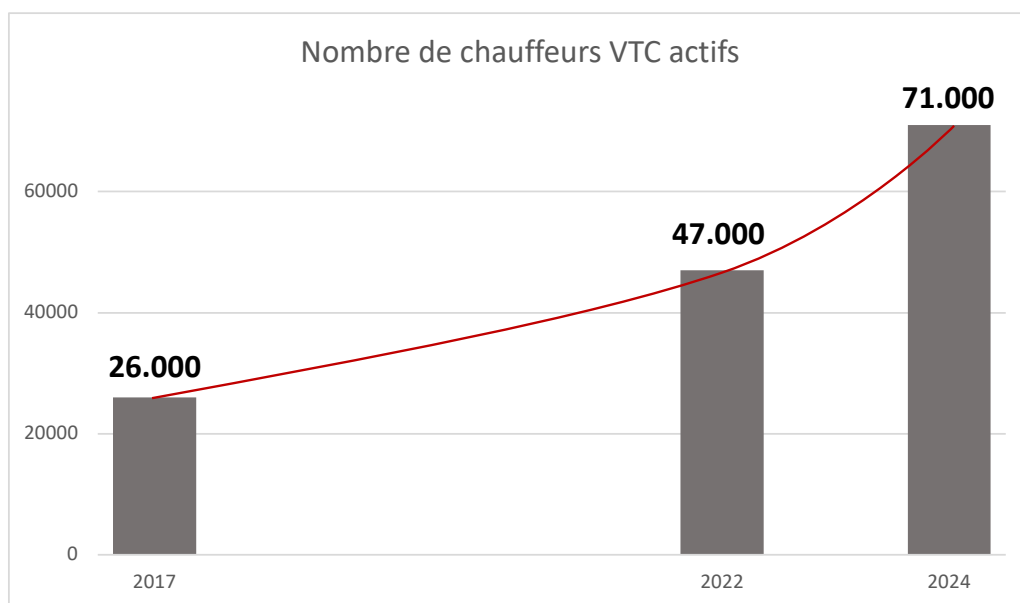


Comme conséquence de l'afflux de chauffeurs VTC et des conditions commerciales pour le moins difficiles imposées par les plateformes VTC aux chauffeurs, on assiste ces dernières années à une précarisation de plus en plus marquée de la profession.

Dans son rapport *Volet économique : indépendance et partage de la valeur*, l'ARPE indique tout d'abord que si « dans le secteur des VTC, les chauffeurs perçoivent une part estimée entre 75 % et 80 % du prix de la course, reflétant une dynamique relativement équilibrée entre les plateformes et les chauffeurs [...], depuis 2025, certaines plateformes ont adopté une nouvelle tarification dite « dynamique » impliquant des commissions variables pouvant aller jusqu'à 45% du prix de la course. »

L'ARPE pointe de plus du doigt l'opacité des algorithmes utilisés pour fixer les prix des courses et répartir les revenus entre les différents acteurs. Cependant, selon l'ARPE « les mécanismes sous-jacents à ces algorithmes demeurent insuffisamment transparents ». En effet, les critères exacts pris en compte (distance, temps, niveau de demande, promotions...) dans la fixation du prix d'une prestation restent inaccessibles aux travailleurs et aux autres parties prenantes et les travailleurs ne disposent d'aucune visibilité sur la manière dont leurs rémunérations sont déterminées. Cela crée chez eux une perception d'iniquité et à une incertitude persistante quant à leurs revenus.

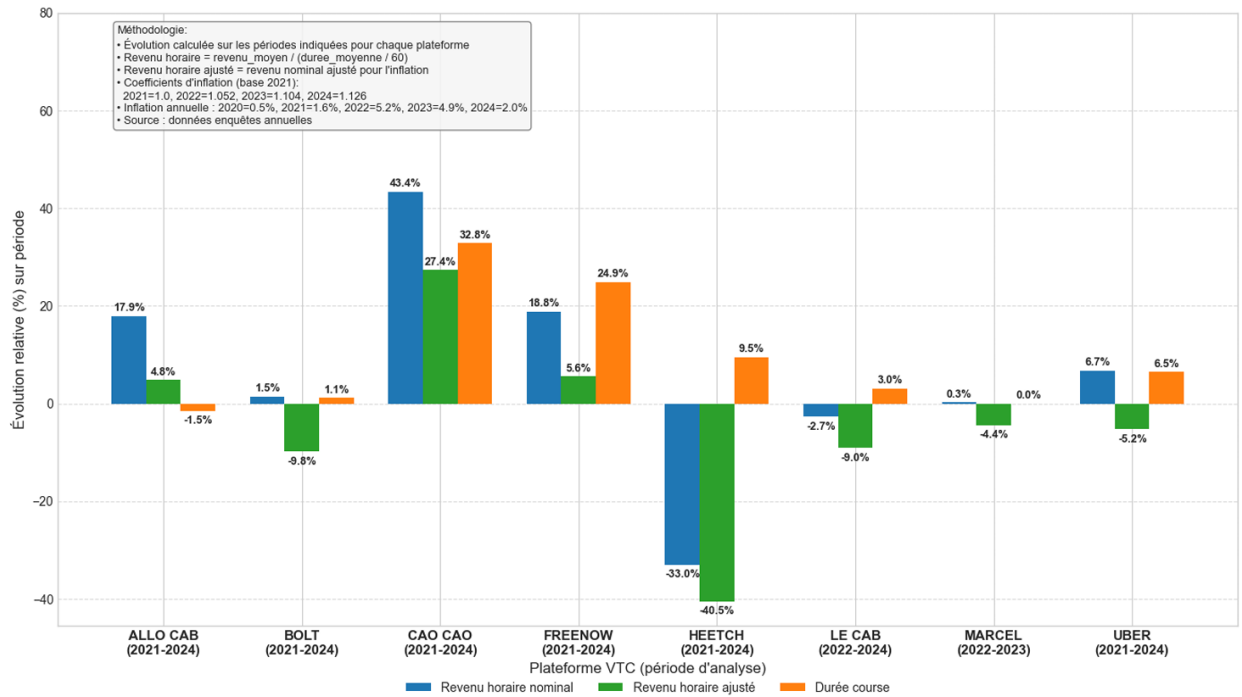
Cette opacité des algorithmes des prix est exacerbée par le dispositif de dissociation des prix d'achat fixés par Uber vis-à-vis des chauffeurs et des prix de vente facturés par Uber vis-à-vis des clients, déployé progressivement depuis 2022. Largement documenté dans la presse américaine (ex : <https://www.forbes.com/sites/lensherman/2023/12/15/ubers-ceo-hides-driver-pay-cuts-to-boost-profits/?streamIndex=0> ), en découplant le calcul des prix chauffeurs et passagers, l'algorithme de Uber permet de minimiser le prix acceptable par le chauffeur et de maximiser le prix acceptable par le passager, au profit de la valeur de la commission de Uber et au détriment de ses chauffeurs et clients.



**Graphique 10 : Évolution du taux horaire brut moyen nominal et ajusté à l'inflation hors temps d'attente par plateforme Etude Revenus et temps de travail : Analyse de l'activité des chauffeurs VTC des plateformes de mobilité, Édition 2025, de l'ARPE**

L'ARPE montre que, sur la période 2021-2024 et pour la majorité des plateformes, l'évolution des revenus nominaux ne compense pas l'effet de l'inflation, entraînant une baisse du pouvoir d'achat horaire des chauffeurs et une précarisation de plus en plus forte des chauffeurs. Et cela alors même que les prestations tendent à s'allonger et que le temps d'attente entre chaque course augmente.

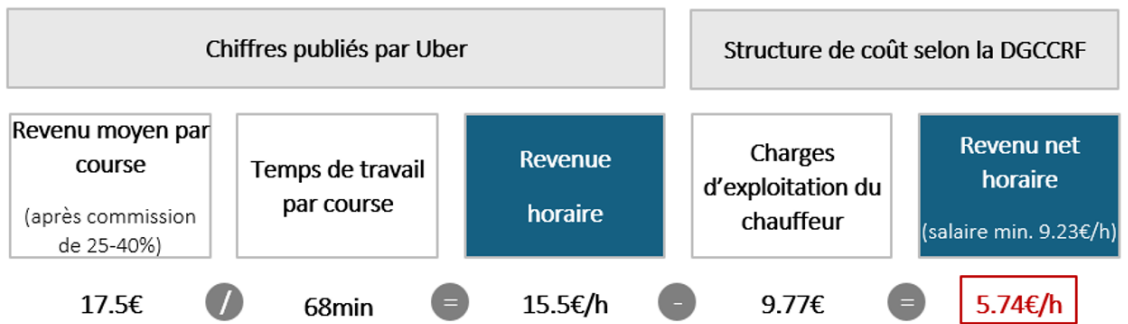
### Évolution des indicateurs 2021-2024 - Plateformes participant au dialogue social



**Graphique 11 : Évolution des indicateurs des plateformes VTC entre les années disponibles Etude Revenus et temps de travail : Analyse de l'activité des chauffeurs VTC des plateformes de mobilité, Édition 2025, de l'ARPE**

La précarité d'un chauffeur VTC peut être établie à partir des chiffres publiés par Uber, acteur dominant et représentatif du secteur. En prenant en compte le revenu horaire réel, incluant le temps d'attente, de 15,5€ calculé à partir des chiffres d'Uber et en retranchant du montant perçu pour la course les coûts d'exploitation (véhicule, carburant, assurance, charges sociales, ...), le revenu restant pour le chauffeur s'élève à moins de 6€/heure.

### Estimation du revenu net horaire d'un chauffeur VTC en 2024



### Graphique 12 : Estimation du revenu net horaire d'un chauffeur VTC en 2024

Sources : publication d'Uber sur le revenu et le temps de travail, modèle de la DGCCRF

#### b) La condition de chauffeur de VTC

Pour comprendre au mieux la condition de chauffeur VTC, donnons la parole aux chauffeurs eux-mêmes et, en l'occurrence, à Brahim Ben Ali, secrétaire général Force Ouvrière INV.

Professionnel du transport depuis plusieurs décennies, Brahim Ben Ali rejoint le secteur des VTC en 2016 et utilise les applications comme Uber mais déchanté rapidement. Aujourd'hui, il prend la parole pour dénoncer haut et fort la condition du VTC :

#### **Brahim Ben Ali, secrétaire général Force Ouvrière INV**

« On veut tout simplement contrôler les effectifs, responsabiliser les plateformes numériques et arrêter ce far-west numérique »

#### **Sur la condition de l'exercice d'activité du VTC**

« Il y a une saturation, avec énormément de personnes qui s'engouffrent, il y a un énorme turnover, ce n'est pas un métier qui est fait pour durer, c'est un métier aujourd'hui qui profite aux plateformes, qui augmentent leur commission jusqu'à 45%. »

« C'est le seul métier aujourd'hui où quand vous sortez, vous avez la boule au ventre, vous vous faites verbaliser pour de la maraude, alors que c'est une plateforme qui orchestre la maraude électronique, de même quand vous mettez votre véhicule en warning, alors que vous voulez juste déposer vos clients en toute sécurité. »

#### **Sur le rapport de force asymétrique entre plateformes et VTC**

« Nous devons mettre fin à l'esclavage moderne, quand aujourd'hui vous avez des prix très bas, que vous êtes obligé de travailler de plus en plus pour générer un chiffre d'affaires et que vous êtes soumis à toutes les

*obligations fiscales, sociales et patronales, ce n'est plus possible... les plateformes vous disent qu'elles font de l'intermédiation, mais c'est elles qui conditionnent l'activité. »*

*« Aujourd'hui, on roule pour la gloire des plateformes numériques. On a bien compris qu'on a des gérants de pailles en France et que les responsables ne sont pas ici. Aujourd'hui, on demande au gouvernement de prendre ses responsabilités. »*

*« On n'est pas vraiment indépendant, on est toujours à leur merci. Pour moi c'est du salariat déguisé. Ils s'exonèrent de toutes les responsabilités d'un chef d'entreprise mais c'est bien une société de transport. »*

### **Sur les demandes pour une régulation du nombre de chauffeurs et une structuration du métier et de l'activité de VTC**

*« On a l'impression d'être des invisibles et aujourd'hui on aimerait bien ne plus l'être, au moins auprès de nos élus. Aujourd'hui les conditions ne sont pas réunies, pénibilité au travail, de plus en plus d'heures et de morts au volant. »*

### **Sur la saturation de l'offre et les fraudes dans le secteur**

*« Aujourd'hui, on a énormément de personnes qui exercent illégalement le métier de VTC sans carte professionnelle. On demande un gel immédiat [des attributions de cartes VTC] "pour faire un état des lieux dans notre secteur d'activité qui est gangrené par la fraude.»*

### **Sur les perspectives souhaitables pour le secteur**

*« On pourrait enfin donner une autre définition de ce travail, en dehors de l'ubérisation, qui est la subordination. Ce serait la coopération, l'entraide sociale et économique. On veut un autre modèle. On veut du made in France : créer de l'emploi et payer nos impôts en France. »*

*Sources : Interviews données par Brahim Ben Ali à France Bleu (janvier 2026), à France Info (juin 2025) et Libération (octobre 2022)*

## B) Consommateurs et usagers : des enjeux de transparence et de lisibilité de l'offre, des enjeux de sécurité

### a) Transparence et lisibilité de l'offre VTC pour le consommateur

Avec l'essor des plateformes et la généralisation de la réservation en ligne ou via une application, la confusion entre taxis et VTC est de plus en plus sciemment entretenue. Il n'existe plus ainsi à proprement parler de différence entre les prestations « réservation préalable » et « commande immédiate ». Aujourd'hui, les utilisateurs perçoivent les taxis et les VTC comme deux types de service similaires et, selon une enquête publiée en janvier 2020 par la Commission Européenne (*Special Eurobarometer 495 - Report - Mobility and Transport*), cette perception est bien partagée dans le reste des pays de l'Union Européenne.

Pour illustrer cette confusion grandissante, certaines plateformes qui mettaient initialement en relation uniquement des chauffeurs VTC avec des clients finaux proposent également à ces derniers des courses en taxi. C'est notamment le cas d'Uber. Cette pratique est bien sûr autorisée d'un point de vue juridique et concurrentiel, simplement force est de constater qu'elle est mise en œuvre de façon à créer sciemment une confusion systémique dans la perception du consommateur, quant à la nature du service effectivement proposé, à son régime juridique et à ses modalités de tarification.

Dès 2018, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) mettait en garde contre cette confusion (Foire aux Questions mise à jour le 02/01/2018) alors même que le code des transports prévoyait déjà une distinction claire entre les activités de taxis et de VTC avec les droits et devoirs que nous avons listés plus haut (cf. *supra*). En particulier, en application de l'article R3122-7 du Code des Transports, il est interdit de réaliser une course VTC avec un véhicule muni de tout ou partie des équipements spéciaux des taxis afin d'éviter une confusion. De plus, dans son avis du 29 novembre 2023, l'Autorité de la concurrence précise : « une plateforme qui propose à la fois des courses de VTC et des courses de taxi doit présenter ces deux prestations de manière différenciée. »

Rappelons en outre que l'article L. 121-2, 1° du code de la consommation qualifie de pratique commerciale trompeuse le fait de « créer une confusion avec un autre bien ou service ». L'article L.1115-10 du code des transports précise quant à lui que les services multimodaux doivent mettre en place « un processus d'achat assurant

*l'information sur les services dont il assure la vente ainsi que la simplicité d'utilisation » et que « les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur. »*

Or, force est de constater (cf. graphique 14 *infra*) qu'une confusion voire fusion des deux services et statuts de transporteurs est opérée actuellement, *a minima* par Uber (qui propose de réserver des taxis depuis fin 2022), dans la façon dont la double offre est présentée au consommateur. L'information telle qu'elle est formulée et transmise au consommateur dans l'application est éloquent.

11:17

×

Détail du prix

- Prix de base : 1,9 EUR
- Prix minimum : 12 EUR
- Prix par minute : 0,23 EUR
- Prix par kilomètre : 0,76 EUR

Un coefficient multiplicateur (« tarification dynamique ») peut être appliqué à cette grille tarifaire en fonction des conditions de marché.

Des frais supplémentaires de temps d'attente peuvent s'appliquer à votre trajet si le chauffeur a attendu 2 minutes : 0,71 EUR par minute.

En cas d'annulation du trajet après 2 minutes, ou si le chauffeur vous attend au point de prise en charge plus de 7 minutes et annule le trajet, ce dernier vous facturera des frais d'annulation de 7,3 EUR.

En faisant une demande de trajet avec UberX, vous pouvez être mis en relation avec un chauffeur de taxi ou de VTC. Si vous êtes mis en relation avec un chauffeur de taxi, le prix final du trajet (à l'exclusion des pourboires et des promotions) sera plafonné au montant calculé par le taximètre. Dans tous les cas, ce prix final sera le plus faible entre (i) le montant calculé par le taximètre et (ii) le prix convenu à l'avance.

Si le chauffeur a déjà patienté 2 minutes, le temps d'attente supplémentaire peut être facturé, à raison de 0,71 € par minute.

Confirmez les détails

Prix + élevés que d'habitude

Tarification dynamique VTC

Véhicule VTC

UberX 4  
12:14 · 3 min  
Économique, rapide et fiable

Prix forfaitaire VTC 27,95 €

Apple Pay

Confirmez UberX

**Graphique 13 : Capture d'écran application Uber illustrant la confusion créée entre l'offre taxi et l'offre VTC**

Lorsque l'utilisateur choisit UberX, Berlin ou toute offre VTC, il est précisé plus loin dans le parcours de commande, en cliquant sur le bouton information que la course sera effectuée ou bien par un taxi ou bien par un VTC, sans que l'utilisateur puisse choisir ni savoir quel sera en définitive le prix appliqué - forfait ou compteur - : « *en faisant une demande de course UberX, vous pouvez être mis en relation avec un chauffeur de taxi ou de VTC. »*

L'utilisateur ne sait donc pas avant qu'un chauffeur soit réellement affecté pour réaliser sa course, s'il va être transporté par un chauffeur de taxi ou de VTC alors que les conditions d'exécution, de tarification ou encore de sécurité sont bien différentes. Dans la plupart des cas, il découvre le type de véhicule à l'arrivée du chauffeur sans possibilité alors d'annuler la course.

La volonté de l'acteur dominant du secteur du T3P de rendre encore plus floue la perception du consommateur entre VTC et Taxi ne s'arrête pas là. Uber semble en effet pleinement décidé à brouiller encore plus le consommateur depuis mars 2025 avec le lancement de l'offre Uber «Taxi prix fixe » (aujourd'hui renommée « Taxi » par opposition à son offre « Taxi (prix taximètre) ». Cette offre pourrait presque être qualifiée « d'anti-idiosyncratique » ou d'oxymorique lorsqu'on sait que ce qui fait la spécificité du taxi en tant que modèle d'affaires, c'est bien le taximètre, donc un prix réglementé mais non connu à l'avance.

Avec la fonctionnalité Uber « Taxi », lancée sous l'intitulé « Taxi prix fixe », l'utilisateur se voit proposer, à l'instar des VTC, un prix présenté comme fixé à l'avance dès la commande, et non plus déterminé à l'issue de la course. Pour établir ce prix à l'avance, Uber a conçu un algorithme prenant en compte les paramètres de base d'une course de taxi : zones tarifaires, horaires, distance, durée, vitesse, conditions de circulation, tarification aéroports... En principe, le chauffeur demeure tenu d'enclencher son taximètre, lequel continue de constituer le mode légal de détermination du prix. À l'arrivée, il lui appartient d'indiquer le montant de la course dans l'application. Le client est alors facturé sur la base du montant le plus bas entre le prix issu du taximètre et celui déterminé par la plateforme.

Toutefois, un tel mécanisme introduit une incitation structurelle à l'éviction du taximètre. Dès lors que le client a accepté un prix au moment de la commande, l'enclenchement du taximètre perd, en pratique, toute portée économique et informationnelle. Le système est ainsi conçu de telle sorte qu'il banalise, voire encourage, des comportements consistant à ne pas recourir au dispositif réglementaire de tarification. Ainsi, en se substituant au tarif légal, le prix affiché ex ante par Uber modifie profondément l'économie du contrat de transport. Cette situation ne saurait être analysée comme le seul fait de comportements individuels de chauffeurs. Elle résulte directement de l'architecture même du dispositif mis en place par Uber, qui organise une dissociation entre le prix perçu par le consommateur et les règles légales de tarification, et crée ainsi les conditions d'un contournement systémique de la réglementation applicable.

Aujourd'hui, l'offre «Taxi» anciennement «Taxi prix fixe» représente 97% du volume de courses des clients qui choisissent de réaliser leurs courses par l'intermédiaire d'un taxi sur la plateforme Uber. Ainsi, à l'inverse, l'offre «Taxi (prix taximètre)» permettant de réaliser des courses au tarif déterminé par le taximètre, conformément à la réglementation, ne représente que 3% de la totalité des courses taxis effectuées sur la plateforme Uber.

Par ailleurs, la très grande majorité des courses effectuées par les chauffeurs de taxi via Uber restent des courses UberX, c'est-à-dire VTC. Le taximètre ne se limite pas à calculer le prix de la course : il fait également office d'horodateur, permettant aux autorités de contrôler le respect de la durée maximale de travail quotidienne fixée à 11 heures pour les taxis parisiens. Dès lors que des courses sont réalisées sans que le taximètre soit enclenché, il devient impossible pour les autorités de s'assurer du respect de cette limite légale, exposant passagers et autres usagers de la route au risque avéré d'un chauffeur en état de fatigue avancée.

### **b) Des enjeux de sécurité pour les usagers**

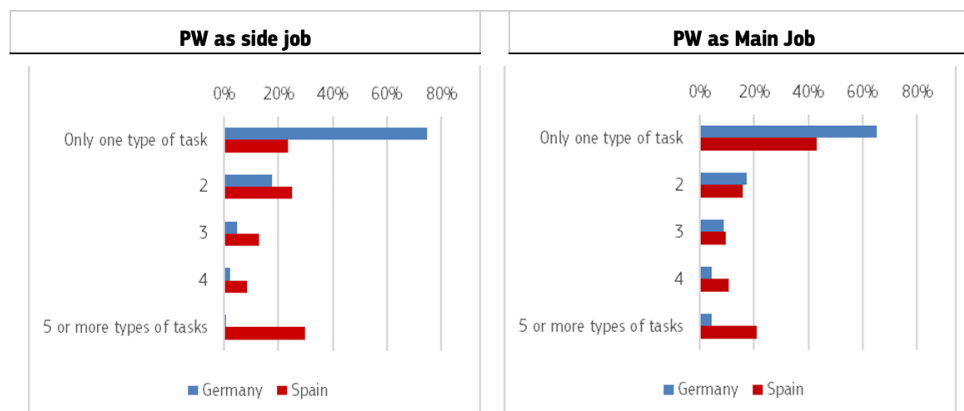
Le risque que subit le chauffeur est le premier volet du risque avec lequel compose l'utilisateur lorsqu'il monte à bord d'un VTC.

Dans son rapport *Santé, sécurité et prévention des risques des travailleurs indépendants des plateformes dans le secteur des VTC et de la livraison*, l'ARPE indique tout d'abord que :

*« L'organisation du travail en elle-même des travailleurs indépendants peut représenter un risque susceptible d'affecter parfois fortement la charge mentale du chauffeur VTC. Les études réalisées en ce sens attestent de difficultés liées au surmenage, l'existence de burn-out pour des travailleurs affichant un temps de travail parfois incompatible (amplitude horaire quotidienne trop élevée) avec le repos nécessaire leur permettant de récupérer. »*

L'ARPE pointe du doigt également un réel sujet de cumul des activités qui est très souvent pratiqué par les chauffeurs VTC :

*« Le cumul d'activités, sans qu'il ait été pour autant chiffré, augmente indéniablement le niveau de stress du travailleur, avec un risque d'épuisement. De la même manière, le travail multi-plateformes est susceptible d'accroître ce risque. »*



**Graphique 14 : PW = Platform work. Pratique du multi-tasking dans l'économie des plateformes en Allemagne et en Espagne en 2023.**

Sources : « The platformisation of work » Urzı Brancati, Pesole et Fernández-Macías.

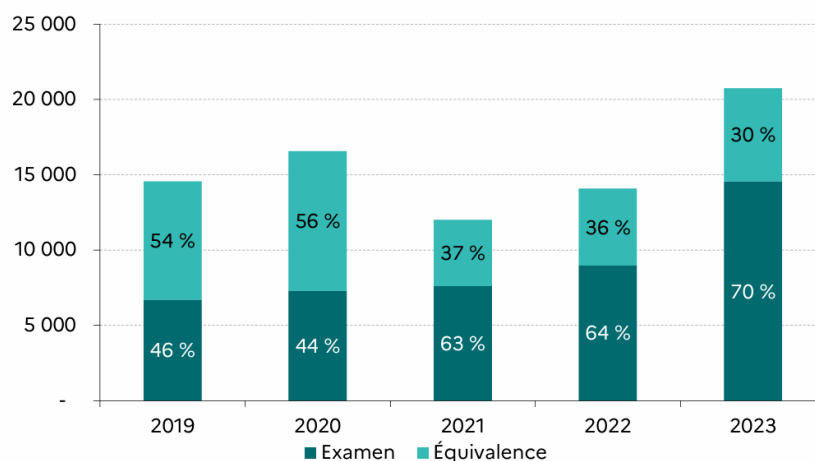
Les derniers risques fréquents, selon l'ARPE, qui sont répercutés par le chauffeur VTC à l'utilisateur sont les suivants : absence fréquente de maîtrise du code de la route ; une « quantité non négligeable de livreurs en situation irrégulière (absence de titre de séjour, d'autorisation de travail, de statut) » ; « sous-location fréquente du véhicule, notamment parfois à des personnes en situation irrégulière, aux risques et périls de chacun » ; « l'absence de coordination entre les services administratifs relativement à ces travailleurs (par exemple, la carte VTC peut survivre à une suspension du permis de conduire) ».

Il y a également une faille sécuritaire importante dans les modalités d'octroi de la carte professionnelle VTC, carte supposément garante d'un certain niveau de sécurité étant donné la relative sélectivité de l'examen permettant de l'obtenir.

En effet, rappelons que pour pouvoir exercer son activité, un chauffeur VTC doit disposer d'une carte professionnelle VTC et que ces cartes professionnelles sont obtenues soit après la réussite à l'examen VTC, soit par équivalence - en justifiant l'exercice de plus d'une année d'activité de transport routier de personnes au cours des dix dernières années.

### mode d'obtention de la carte professionnelle pour les chauffeurs de VTC (date de début de validité de la carte)

En nombre de cartes



### Graphique 15 : Mode d'obtention de la carte professionnelle pour les chauffeurs de VTC

Source : IN Groupe et ONT3P rapport de 2022

Jusqu'en 2020, le mode d'obtention majoritaire d'obtention de la carte professionnelle VTC était l'équivalence (!), sans aucun contrôle de sécurité additionnel et aujourd'hui cette même part d'obtention, à 30% (!), reste à un niveau extraordinairement élevé. Un niveau qui, au vu des questions de sécurité récurrentes vécues par les usagers, pour le moins interpelle.

Dans le rapport 2024 de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes de mars 2024, partie *Les taxis et VTC : accès à la profession, offre de transport, équipement*, l'ONT3P indique que 75 % des candidats inscrits à l'examen taxi pendant l'année 2022 ont fini avec succès tout le parcours d'examens (chiffre de janvier 2024) contre seulement 53 % des candidats VTC.

Au premier rang des problèmes de sécurité rencontrés par des usagers des VTC se trouve ceux rencontrés par les femmes. Des faits divers aussi condamnables que sordides tels des agressions sexuelles à bord d'un VTC ou des viols sont, hélas, monnaie courante.

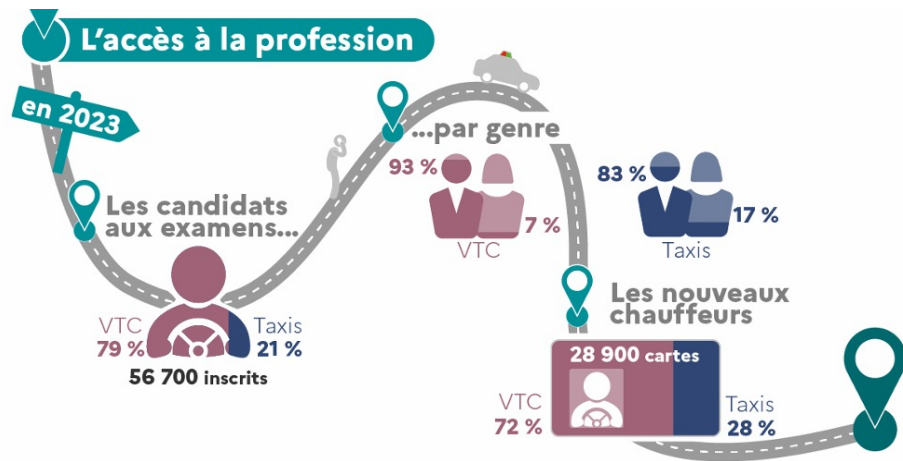
Dans un sondage OpinionWay pour Bolt intitulé *État des lieux de la sécurité des femmes dans les transports la nuit* et réalisé du 14 au 19 novembre 2025 auprès d'un échantillon de 1 033 femmes, les résultats sont patents. Ce constat rejoint les données américaines : selon l'organisation Every8Minutes, une agression sexuelle liée à une course Uber est signalée toutes les 8 minutes aux États-Unis, ce qui témoigne d'un problème structurel qui transcende les frontières et appelle des réponses réglementaires robustes.

Le sondage indique en effet que 61% des utilisatrices ont déjà vécu dans un taxi ou dans un VTC une situation d'insécurité. Une différence de 19 points dans le sentiment de sécurité apparaît entre le taxi et le VTC puisque, selon les répondantes, le sentiment de sécurité est élevé et à hauteur de 83% pour le taxi, contre 64% pour le VTC.

Outre la conduite dangereuse (28%), les comportements déplacés sont pointés du doigt : regards insistants (21%), itinéraires non respectés (17%) ou conversations déplacées (16%). Les jeunes femmes (18-24 ans) sont particulièrement ciblées, signalant trois fois plus de « regards insistants » ou de « remarques sur leur apparence » que la moyenne.

Face à un tel constat flagrant d'insécurité, les plateformes VTC ont tenté de contre-attaquer. Ainsi, en janvier 2025, Bolt lance Women for Women, un service qui met en relation exclusivement des passagères avec des conductrices. C'est exactement la même tentative chez Uber avec Uber by Women.

Hormis le coup de com, ces tentatives sont tout d'abord l'aveu d'un échec sécuritaire du point de vue des plateformes : celui que les chauffeurs masculins ne sauront offrir les conditions de sécurité suffisantes demandées par les usagères. Ces réponses apparaissent de plus comme étant au mieux symboliques au vu des asymétries considérables de genres entre les chauffeurs VTC constatés dans la profession. Ainsi, d'après les chiffres de l'ONT3P, 93% des chauffeurs VTC sont des hommes. Aujourd'hui, d'après les chiffres de Bolt, les conductrices affiliées à la plateforme représentent 4% du total.



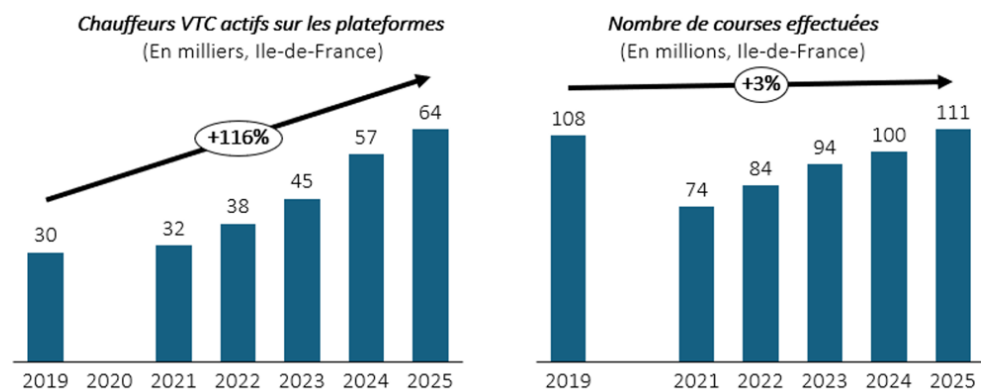
**Graphique 16 : Les chauffeurs VTC en France par genres,**

Source : Rapport 2024 de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes de mars 2024

## C) Un espace public à préserver

### a) Un questionnaire sur le libre usage commercial de la chaussée ainsi que sur le financement de son entretien

Avec un nombre de VTC en activité qui a été multiplié par 3 en 7 ans, un enjeu majeur de saturation de la chaussée et de préservation de l'espace public est apparu. Signe d'un déséquilibre majeur d'offre face à une demande qui n'a guère évolué, le nombre de courses effectuées est en effet resté au même niveau entre 2019 et 2025.



**Graphique 17 : Evolution du nombre de VTC et de courses, sources : ONT3P et Foxintelligence by NielsenIQ**

La création d'externalités négatives consécutive à l'arrivée en masse des VTC dans l'espace public a notamment été adressée par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) dans son

rapport *Etude sur les différentes formes de voitures de transport avec chauffeur*. L'ADEME pose tout d'abord l'interrogation centrale qui est celle de la « nécessité d'instaurer un contingentement des VTC, comme c'est le cas pour les taxis ». L'ADEME rappelle que le contingentement des taxis s'explique en partie par la congestion qu'ils génèrent et donc, celui que se verraient imposer les VTC, doit intégrer l'impact de cette nouvelle forme de mobilité sur les possibilités alternatives de mobilité.

À ce titre, l'ADEME a tâché de mesurer l'effet d'éviction créé par l'irruption des VTC sur la voie publique en rappelant que le sujet est multidimensionnel selon que l'on prenne en compte l'impact sur l'utilisation de véhicules particuliers ou celui sur les transports collectifs.

S'agissant de l'impact sur l'utilisation de voitures personnelles, l'ADEME a réalisé une enquête qui vise à comparer le nombre de kilomètres parcourus par les usagers avant d'utiliser les VTC et après leur utilisation. Le nombre total de kilomètres parcourus en voiture a ainsi diminué de 6 %, soit un impact positif modéré en matière de congestion et de saturation de l'espace public. L'ADEME conclut ainsi : « Si la diminution du nombre de kilomètres parcourus en taxi et en voiture de location est compensée par le nombre de kilomètres parcourus en VTC, le nombre de kilomètres parcourus en voiture personnelle a diminué de manière non négligeable. »

KM / mois	Voiture personnelle	Location de voiture et taxi	VTC	Total
<b>Avant</b>	534	72	0	606
<b>Après</b>	488	42	40	570
<b>Evolution</b>	-46 (-9%)	-30 (-42%)	+40	-36 (-6%)

nombre de kilomètres parcourus en moyenne en voiture par un usager des VTC chaque mois, avant et après l'adoption des VTC

### **Graphique 18 : Impact des VTC sur l'utilisation des véhicules particuliers, sources : ADEME**

**À noter en complément du graphique 19 au sujet du nombre de kilomètres parcourus :**

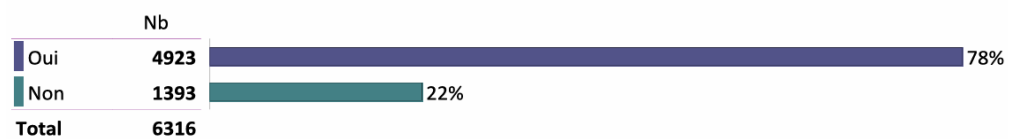
L'existence, à noter, peut-être d'un biais dans l'étude si le nombre de kilomètres à vide n'a pas été pris en compte. En effet, les chauffeurs circulent en attente de course et lors du trajet d'approche, ce qui représente 40 à 50% des kilomètres parcourus. Si l'on ne compte que les kilomètres avec le passager, l'impact est minoré. Si le passager avait pris sa propre voiture, il n'aurait pas roulé à vide.

S'agissant à présent de l'utilisation des VTC comme alternative aux transports en commun, le constat est tout autre. Les résultats de l'enquête menée par l'ADEME ont en effet apparaître l'existence d'un report modal bien plus important depuis les transports en commun vers les services de VTC. En effet, 33 % des personnes enquêtées ont déclaré qu'en l'absence de service de VTC, elles auraient utilisé les transports en commun pour réaliser leur déplacement.

Par ailleurs, dans 81 % des cas de courses décrites, les individus auraient pu réaliser leur déplacement en bus car leurs points de départ et d'arrivée se situaient à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ; dans 63 % des cas, ces deux points auraient pu être reliés en un seul trajet sans changement.

Bien que l'ADEME précise qu'il y a des complémentarités entre VTC et transports en commun, notamment lors des déplacements de nuits, l'institution, dans l'enquête réalisée, fait valoir le résultat significatif suivant : 78% des usagers des VTC déclarent qu'ils auraient pu utiliser un autre mode de transport que le VTC pour réaliser leur déplacement. Seuls 22% des trajets réalisés en VTC sont donc justifiés par l'absence d'une alternative pour faire ces déplacements.

**Auriez-vous pu utiliser un autre mode de transport qu'une VTC pour faire ce déplacement ?**



répartition des usagers des VTC selon qu'ils considèrent ou non qu'ils auraient pu utiliser un autre mode pour réaliser le dernier déplacement qu'ils ont réalisé en VTC

**Graphique 19 : Impact des VTC sur l'utilisation des transports en commun, sources : ADEME**

L'utilisation et la préservation de la chaussée et de l'espace public sont bien sûr inséparables de son financement. Or, là encore, la donne actuelle et l'iniquité dont jouissent les grandes plateformes VTC soulève de réelles interrogations.

Ainsi, Uber, la plateforme VTC dominante qui détient 60-70% de parts de marché sur le marché aval (tel que visé supra) a payé en IS (impôts sur les sociétés) en 2023 pour sa seule activité de VTC la somme de... 156 000€ (source : comptes certifiés 2023 par PricewaterhouseCoopers Audit). À titre de comparaison, G7, centrale de réservation de taxis dont l'activité en France est pourtant significativement inférieure à celle d'Uber, a versé un impôt sur les sociétés de 9 080 040€ au titre de 2023, un montant sans commune mesure avec celui de son concurrent, illustrant crûment l'iniquité fiscale qui structure aujourd'hui le secteur du T3P.

En tant que VTCiste, Uber perçoit plus de 30% de commissions en moyenne sur chaque course opérée par les chauffeurs qui utilisent la plateforme. Or ce chiffre d'affaires n'est pas déclaré en France car l'utilisateur est facturé par Uber BV, une entreprise de droit néerlandais. Le rôle de la filiale Uber France se résumerait ainsi à fournir des services d'assistance de support et de marketing à l'ensemble des entités du groupe, comme le stipulent ses statuts. Par cet heureux coup du sort sur le plan comptable, son chiffre d'affaires pour l'activité VTC plafonne donc à 54,8 millions d'euros seulement, alors que les commissions versées par les chauffeurs français atteignent plusieurs centaines de millions d'euros. Les impôts associés à l'activité de VTC ont donc atteint la modique somme de 156 000 euros en 2023, le reste des impôts payés par Uber correspondant à l'activité Uber Eats. Notons enfin que la TVA de chaque course n'est pas prélevée par Uber, la plateforme laissant aux chauffeurs le soin de la payer.

À cet enjeu fiscal et concurrentiel s'ajoute une question de souveraineté des données. Les données de mobilité collectées par les plateformes VTC — et notamment celles des clients entreprises — constituent des données sensibles à haute valeur stratégique. Pour un acteur français comme G7, la garantie de leur confidentialité et de leur traitement sur le territoire national va de soi. Ce n'est en revanche nullement acquis lorsque ces données transitent par des plateformes américaines, soumises à des législations extraterritoriales telles que le Cloud Act, qui autorisent les autorités américaines à y accéder sans accord préalable des États concernés.

Au-delà du financement équitable de l'espace public, le pouvoir décisionnaire des collectivités locales dans l'organisation de la chaussée doit être remis au centre de l'équation.

Ainsi, un pouvoir bien supérieur doit être donné aux collectivités locales afin de pouvoir lutter contre le phénomène de saturation de la chaussée. Ces dernières doivent être pleinement partie prenante de l'organisation de l'offre de VTC. Les autorités locales devraient avoir plus d'outils et de pouvoir pour, par exemple, créer des zones dans lesquelles l'affectation d'une course à un chauffeur VTC n'est pas autorisée en fonction de la période et du lieu ou bien encore pour encadrer le flux de VTC, par quotas ou par type de véhicules. Les collectivités locales sont bien décisionnaires du nombre de bus, métros, tramways ou taxis en circulation dans l'espace public : il devrait en être de même s'agissant des VTC.

## b) Un questionnement sur l'arrivée des véhicules autonomes sur la chaussée

L'enjeu majeur de préservation de l'espace public se présente avec d'autant plus de force à l'esprit si l'on anticipe l'arrivée prochaine des véhicules autonomes sur la chaussée.

Avec des vies humaines entre les mains de véhicules sans chauffeur qui sont *in fine* rattachés à des plateformes étrangères qui jouiraient de l'espace public sans engagement de responsabilité ni contribution économique au financement des infrastructures locales, des mesures d'anticipation fortes doivent être prises.

Or l'arrivée des véhicules autonomes en Europe est désormais l'affaire de quelques années seulement, à en croire les annonces des grandes plateformes VTC :

- Uber s'associe à l'entreprise chinoise Momenta et annonce le déploiement de robotaxis en Europe « début 2026 ».
- Bolt s'associe quant à elle avec Stellantis pour le « déploiement progressif » de véhicules autonomes en Europe. Les essais dans plusieurs pays européens débuteront à partir de 2026. Objectif de déploiement : en 2029. Ambition de Bolt : « disposer de 100 000 véhicules autonomes sur sa plateforme de mobilité partagée d'ici 2035 ».
- Lyft s'associe quant à elle avec le géant technologique chinois Baidu pour un déploiement de ses robotaxis Apollo Go RT6 en Europe dès 2026. Le projet débutera en Allemagne et au Royaume-Uni, sous réserve d'approbation réglementaire, mais les ambitions sont claires : les deux entreprises visent à déployer plusieurs milliers de véhicules sans conducteur sur le Vieux Continent dans les années à venir. Un objectif qui semble réalisable, d'autant que Lyft vient de finaliser le rachat de Freenow, plateforme de VTC allemande déjà implantée dans plus de 150 villes à travers neuf pays européens, dont la France.

Les investissements technologiques et partenariats noués par Uber dans les plateformes de véhicules autonomes avec un nombre considérable d'acteurs américains et chinois interpellent quant au respect des règles concurrentielles de demain et à la préservation réelle de la souveraineté européenne pour ce secteur d'avenir. Conserver toute la souveraineté de la mobilité autonome comme premier prérequis de la préservation des vies et de la sécurité des usagers apparaît donc bien comme une priorité à inscrire dès à présent au cœur de la réglementation.

L'arrivée proche des véhicules autonomes sur la chaussée, si elle n'est pas d'ores et déjà correctement appréhendée et régulée, risque en effet de créer une véritable jungle de mobilité. En effet, les risques d'effets rebonds, avec une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture sont majeurs. Annoncés dès 2026, les véhicules autonomes sont bien, au sens le plus littéral du terme, l'affaire de demain. Si la Commission Européenne a certes commencé à réfléchir à un cadre global d'accueil des véhicules autonomes sur le marché, à partir des exemples de la réglementation européenne pour les VTC, on sait désormais pertinemment que c'est bien à l'échelon le plus local que l'effectivité des mesures se joue.

Afin de réguler l'arrivée des véhicules autonomes, une réflexion doit d'ores et déjà être menée sur l'octroi prescriptif de licences pour leur propriétaire ou exploitant ainsi que sur un cadre parfaitement professionnel d'octroi de ces dernières. En d'autres termes, seuls les chauffeurs disposant d'ores et déjà d'une licence d'occupation de la chaussée pour exercer leur activité de transporteur public particulier de personnes devraient pouvoir en bénéficier, l'usage individuel de véhicules autonomes devant lui également être régulé et encadré.

Face au risque sécuritaire que pose l'arrivée des véhicules autonomes, le maître mot sera bien celui de : responsabilité. En cas d'accident malheureux sur la route et à bord d'un véhicule autonome, à qui échoira la responsabilité de l'accident ?

C'est pourquoi l'usage privatif de véhicules autonomes ne doit en aucun cas permettre la montée à bord de tiers à des fins commerciales, et c'est pourquoi l'usage professionnel de ces véhicules devra être strictement encadré par l'octroi de licences. Ces dernières pourraient être complétées par un système de quotas ou par un *numerus clausus* de véhicules autonomes pouvant être en circulation, à la main des collectivités locales.

L'exemple de l'arrivée non encadrée des trottinettes électriques en « libre-service » montre à quel point il est essentiel d'anticiper le cadre réglementaire donnant un pouvoir de régulation aux collectivités locales. En effet, les trottinettes sont apparues dès 2018 avec une dizaine d'acteurs, ce qui a entraîné d'importantes nuisances (encombrement, accidents, conflit avec les piétons, privatisation de l'espace public, ...). Il a fallu un changement de loi pour donner aux collectivités locales la possibilité d'encadrer le déploiement et le stationnement.

La responsabilité, en dernier lieu, des plateformes mettant en circulation ces véhicules sera centrale. D'où la nécessité de préserver notre souveraineté technologique en privilégiant, le cas échéant dans l'octroi de licences par véhicule, des acteurs locaux qui auront fait jusqu'à présent toutes les preuves de leur esprit de responsabilité s'agissant de l'espace public.

