

**DIRECTION DES AFFAIRES FINANCIÈRES ET DES ENTREPRISES  
COMITÉ DE LA CONCURRENCE**

**Groupe de travail n° 2 sur la concurrence et la réglementation**

**Résumé de la table ronde sur les services de taxi, de VTC et de covoiturage**

**Annexe au compte rendu succinct de la 65<sup>e</sup> réunion du Groupe de travail n°2**

**4 juin 2018**

Ce résumé du Secrétariat de l'OCDE présente les principales conclusions des discussions qui ont eu lieu pendant la 65<sup>e</sup> réunion du Groupe de travail n°2 sur la concurrence et la réglementation le 4 juin 2018.

D'autres documents consacrés à ces discussions sont disponibles à l'adresse suivante : [www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm](http://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm)

Pour toute question relative à ce document, veuillez contacter M. Chris Pike.  
[téléphone : +33 1 45 24 89 73 – courriel : [chris.pike@oecd.org](mailto:chris.pike@oecd.org)]

**JT03447514**

## *Résumé de la table ronde sur les services de taxi, de VTC et de covoiturage*

rédigé par le Secrétariat\*

Le Groupe de travail n° 2 du Comité de la concurrence de l'OCDE a organisé une table ronde sur les *services de taxi, de VTC et de covoiturage* le 4 juin 2018. La note de référence du Secrétariat de l'OCDE, les documents soumis par les délégués, ainsi que les contributions des spécialistes du panel et des délégués ayant participé à la discussion, ont mis en exergue les principaux points suivants :

**1. Au cours des dix dernières années, des innovations radicales dans le secteur des transports ont totalement transformé le paysage réglementaire et concurrentiel. Ces innovations ont profité aux consommateurs. Pour les régulateurs, l'adoption de principes plutôt que de règles détaillées peut être bénéfique pour faciliter la poursuite de l'innovation dans le secteur.**

Les services de taxi qui fournissent des services de mobilité personnelle à la demande constituent un élément important d'un système de transports urbains. Au cours des dernières années, les services de VTC et de covoiturage ont fait leur apparition et ont rapidement élargi leur offre de services concurrents. Le modèle de plateforme a perturbé les marchés traditionnels des taxis et des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) et amélioré les services offerts aux consommateurs. Les plateformes de VTC facturent souvent des prix plus bas pour attirer de nouveaux utilisateurs, et les services de covoiturage et de partage de trajets offrent des prix encore plus bas. La capacité supplémentaire créée par l'arrivée de chauffeurs à temps partiel, des algorithmes plus efficaces de mise en relation chauffeur/passager et des modèles de tarification dynamique visant à encourager une offre accrue de chauffeurs pendant les périodes de pic de la demande sont autant de facteurs qui ont tous contribué à accroître la disponibilité. Entre-temps, les applications mobiles de réservation et de paiement numériques dotées du système mondial de localisation (GPS) ont amélioré la commodité d'utilisation des services en aidant les passagers à trouver et à rencontrer rapidement les chauffeurs. Les enquêtes et les statistiques donnent à penser que les passagers trouvent souvent que la qualité des services de covoiturage et de VTC est meilleure que celle des taxis traditionnels. Les services basés sur les applications ont également offert des fonctions de sécurité innovantes telles que le partage d'informations sur les trajets, les boutons d'urgence et l'identification du conducteur.

Les opérateurs historiques ont souvent réagi au lancement des nombreuses fonctions introduites par les nouveaux acteurs, par exemple en lançant ou en procurant leurs propres applications numériques offrant de nombreuses fonctions identiques. Les nouveaux venus continuent également d'innover avec de nouvelles fonctions, par exemple en offrant aux conducteurs la possibilité de fixer leur propre prix. Il est donc crucial de permettre à la fois

---

\* Ce résumé ne reflète pas nécessairement un consensus entre les membres du Groupe de travail n°2. Il récapitule les points essentiels dégagés des discussions ayant eu lieu au cours de la table ronde, ainsi que des contributions écrites des délégués et des avis des experts présents.

aux prestataires de services traditionnels et aux nouveaux arrivants de concurrencer les plateformes en place afin de continuer à améliorer les services aux consommateurs.

Le rythme de l'innovation sur ces marchés a également mis en évidence l'importance de se concentrer sur des principes plutôt que sur des règles détaillées lors de l'élaboration des réglementations. En effet, des règles plus détaillées risquent de ne pas être suffisamment souples pour s'adapter aux innovations et aux évolutions futures. Lorsqu'une question doit être traitée de façon détaillée, il peut être préférable de le faire au moyen de réglementations temporaires faciles à revoir et à modifier.

**2. Les services de taxi et de voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) sont strictement réglementés dans de nombreux pays. Les contraintes pesant sur l'offre de ces services sont courantes et sont susceptibles de restreindre la concurrence. Il est difficile de savoir si la raison d'être initiale de ces contraintes a jamais nécessité une telle restriction, mais l'émergence de services de VTC et de covoiturage a certainement souligné leur nature néfaste. Il pourrait donc être nécessaire de revoir ces réglementations à la lumière de la numérisation et de l'arrivée de nouveaux modèles économiques.**

Dans de nombreux pays, le nombre de licences de taxi est limité et la zone géographique dans laquelle les taxis et les VTC peuvent circuler est soumise à certaines restrictions. En limitant le nombre de chauffeurs dans une zone locale donnée, ces mesures limitent la disponibilité de ces services pour les passagers et rendent également difficile pour les plateformes concurrentes d'attirer une masse critique de chauffeurs dans différentes zones (et donc d'attirer des passagers).

Plusieurs raisons ont été invoquées pour justifier les restrictions quantitatives de l'offre, notamment l'augmentation de la productivité par véhicule en évitant une offre surabondante, le maintien d'un service de haute qualité et la garantie du bien-être des chauffeurs de taxi. Ces restrictions ont également été justifiées par la volonté d'éviter des embouteillages et de lutter contre la pollution. Cependant, les nouvelles technologies mises en œuvre par les plateformes ont accru les taux d'utilisation. De la même manière, le taux élevé de satisfaction exprimé par les consommateurs à l'égard des services de VTC et de covoiturage, en l'absence de restrictions de l'offre, contredit l'argument reposant sur le maintien de la qualité du service. Par ailleurs, on ne comprend pas pourquoi le bien-être des chauffeurs de taxi devrait être protégé par des mesures anticoncurrentielles, si la même approche n'est pas élargie afin de protéger le bien-être des travailleurs dans d'autres secteurs de l'économie.

Il est certainement vrai que la baisse des prix et l'amélioration des services ont inévitablement accru la demande de courses et, dans la mesure où cet accroissement n'est pas entièrement imputable aux usagers qui sans cela conduiraient eux-mêmes, on peut s'attendre à une augmentation des embouteillages dans certains quartiers de certaines villes (et donc à un plus grand nombre d'accidents). Toutefois, les solutions peuvent être trouvées en adoptant des politiques telles que les taxes d'embouteillage qui traitent directement le problème, à savoir les prix bas payés par tous ceux qui causent l'embouteillage, plutôt que de chercher à restreindre la capacité offerte par les taxis et les plateformes de VTC et donc à pénaliser uniquement les passagers qui ont récemment commencé à utiliser ces services.

**3. Tandis que les applications de VTC ont accru la transparence des prix et adopté une tarification dynamique pour améliorer la disponibilité de ces services pour les passagers, les services de taxis traditionnels sont tenus d'offrir des prix fixes et sont souvent incapables de faire une estimation de prix. Bien que cette restriction**

**puisse résoudre un problème d'asymétrie de l'information lorsque les passagers hèlent un taxi dans la rue ou en station, elle restreint la capacité des chauffeurs de taxi à rivaliser pour attirer les passagers qui appellent via une application en ligne. Dans ce contexte, il pourrait être utile de revoir les réglementations en matière de prix et d'envisager des régimes plus souples.**

Les tarifs des taxis sont généralement soumis à des réglementations strictes et complexes. Ces réglementations visent principalement à remédier à l'asymétrie de l'information entre le chauffeur et le passager et à prévenir le gonflement des prix. Lorsque des passagers hèlent un taxi dans la rue ou le prennent en station sans connaître le prix ou les autres services disponibles, cette protection peut encore être nécessaire. Toutefois, lorsque les passagers ont accès à ces informations par le biais d'applications concurrentes, des prix fortement réglementés peuvent empêcher les taxis de réagir aux prix des plateformes de VTC. Ils peuvent également empêcher les plateformes de taxi d'offrir une meilleure disponibilité des services aux utilisateurs, et des taux d'utilisation accrus aux chauffeurs, comme le peuvent les plateformes de VTC.

De nombreuses autorités de la concurrence ont critiqué les tarifs fixes ou réglementés, considérant qu'il s'agit de restrictions anticoncurrentielles. Alors que certaines d'entre elles plaident en faveur d'une libéralisation totale des tarifs avec libre entrée sur le marché, d'autres ont recommandé une forme de réglementation des prix moins stricts, telle que la réglementation des prix maximums. Dans ce contexte, la révision des réglementations tarifaires strictes pourrait être bénéfique à la fois pour les passagers et pour les chauffeurs. Des tarifs plus souples assortis d'un plafond réglementé pourraient donner aux prestataires de services de taxi la souplesse nécessaire pour réagir aux prix de leurs concurrents. Alternativement, l'application de réglementations différentes aux différents types de transport de passagers pourrait être justifiée. Le bien-être des consommateurs pourrait ainsi être amélioré tout en continuant à les protéger lorsqu'ils se trouvent dans des situations où ils sont plus vulnérables.

**4. Les taxis et les VTC sont souvent tenus de se conformer à diverses exigences de service et de sécurité. Toutefois, des exigences de qualité de service excessivement élevées peuvent constituer une barrière à l'entrée et augmenter les coûts de la prestation de services aux consommateurs qui peuvent choisir sciemment des services de moindre qualité et de plus grande valeur (sans imposer d'externalités à d'autres). Le risque posé par ces barrières est accentué en raison de la plus grande variété de services offerts par les nouveaux modèles économiques. Bien que certaines exigences soient excessivement restrictives, les raisons qui ont conduit à imposer des obligations d'assurance et certaines exigences de sécurité semblent être toujours solides. La concurrence a notamment eu pour effet de compléter les réglementations de sécurité en encourageant le développement de nouvelles fonctions de sécurité. L'accessibilité peut être obtenue en appliquant les mêmes règles aux nouveaux entrants plutôt qu'en restreignant la croissance des nouveaux entrants.**

Les taxis et les VTC sont soumis à diverses exigences en matière de service et de sécurité. Lorsque la transparence est suffisante, la fixation de normes minimums de qualité du service à des niveaux élevés peut nuire aux consommateurs en entravant la différenciation des services, en créant des barrières à l'entrée et en augmentant les coûts. En outre, certaines de ces restrictions peuvent ne plus être nécessaires étant donnée la transparence supplémentaire créée par les processus de réservation numérique et les mécanismes de réputation, ce qui rend discutable la nécessité de certaines réglementations en matière de qualité (par exemple, les accessoires du véhicule). De même, les exigences imposées aux

chauffeurs en matière de connaissances géographiques pourraient désormais être obsolètes en raison de l'utilisation répandue des services de cartographie numérique.

Toutefois, la technologie et l'intensification de la concurrence ne semblent pas avoir modifié la raison pour laquelle les autorités de tutelle imposent aux chauffeurs de souscrire une couverture d'assurance indispensable et proportionnée. En effet, cette exigence est importante afin de maintenir des règles du jeu équitables pour les chauffeurs de taxi traditionnels. En outre, la justification des obligations de sécurité ne semble pas avoir été affaiblie par la numérisation. En effet, les autorités de la concurrence reconnaissent généralement que la sécurité est une justification valable de la réglementation. Au demeurant, les nouveaux dispositifs de sécurité des plateformes de VTC pourraient même être utilisés pour améliorer la réglementation actuelle sur les taxis (par exemple, il pourrait être justifié d'imposer que le véhicule soit équipé d'une certaine forme de bouton d'urgence).

La réglementation en matière d'accessibilité (par exemple, pour les personnes handicapées) demeure un autre aspect important de la qualité de service exigée. Garantir la fourniture de prestations accessibles, même si elles sont potentiellement moins rentables que des services de base, représente un objectif politique parfaitement légitime. Néanmoins, cela ne devrait pas entraîner l'application de restrictions inutiles à l'entrée pour d'autres services. Par exemple, si l'État souhaite subventionner ou financer l'entrée de prestataires plus accessibles, tous ceux qui satisfont aux exigences devraient pouvoir bénéficier de ces dispositifs. On ne voit pas non plus pourquoi elles devraient être financées par des prélèvements sur les utilisateurs de services particuliers (par exemple, les utilisateurs de VTC par opposition aux chauffeurs en général ou à l'ensemble de la population).

**5. Il y a eu peu d'affaires de fusion ou relevant du droit de la concurrence concernant les services de VTC et de covoiturage. Toutefois, la situation pourrait changer et poser quelques problèmes intéressants et délicats pour les autorités de la concurrence au fur et à mesure que les nouveaux entrants deviendront de puissants acteurs solidement établis. Par exemple, les nouveaux modèles économiques, la nature multifaces du marché et les questions liées aux mégadonnées peuvent poser des problèmes aux autorités de la concurrence lorsqu'elles enquêtent sur des allégations de collusion, d'exclusion, de prix excessifs et de discrimination par les prix.**

Les activités de fusion ou d'application du droit de la concurrence ont été limitées en ce qui concerne les services de VTC. La plupart des phénomènes qu'on a pu constater ont impliqué des fusions et acquisitions. Néanmoins, la situation pourrait évoluer et soulever certaines questions éventuelles intéressantes et ardues pour les autorités de la concurrence.

En premier lieu, les nouveaux acteurs du secteur des VTC sont souvent des plateformes multi-faces qui mettent en relation deux catégories de clients, en l'occurrence les chauffeurs et les passagers. Comme d'autres marchés multi-faces, celui-ci se caractérise également par des économies d'échelle et des externalités de réseau inter-plateformes, ce qui peut signifier que les entreprises ont besoin d'atteindre une masse critique d'utilisateurs pour être concurrentielles. D'une part, cela accroît la probabilité d'une concentration du marché, qui pourrait être exacerbée par des fusions. Le caractère contestable de ces positions pourrait aussi être limité par ces mêmes effets de réseau inter-plateformes. Dans ce scénario, la permutation et le « multi-hébergement » (connexion à plusieurs réseaux) à la fois des chauffeurs et des passagers peuvent être un aspect important pour permettre à des concurrents de faire leur entrée et de construire leurs propres réseaux. Il en résulte que les autorités de la concurrence ont probablement besoin de faire particulièrement attention aux conduites qui limitent le « multi-hébergement » ou la permutation, telles que des

pratiques incitant à l'exclusivité ou des limitations imposées aux chauffeurs qui souhaitent transférer leur évaluation sur une autre plateforme. D'autre part, les autorités de la concurrence ne sont guère susceptibles d'avoir à examiner des allégations concernant la pratique de prix d'éviction, puisqu'il arrive souvent aux marchés multi-faces de proposer un prix inférieur au coût d'un marché monoface en vue d'être plus concurrentiels, à la fois en tant que stratégie d'entrée et en tant que stratégie à long terme.

En second lieu, le prix centralisé fixé par certaines plateformes peut poser des questions de comportement collusoire, puisqu'il peut impliquer que la plateforme convient avec un chauffeur de fixer son prix par rapport au prix d'autres chauffeurs de la plateforme. S'il s'avérait que les plateformes à fixation de prix décentralisée ont un modèle économique aussi viable que celui qu'elles avaient sur d'autres marchés, on pourrait alors considérer que ces chauffeurs se seraient autrement fait les uns aux autres concurrence sur les prix. L'évaluation de l'illégalité ou non d'une telle conduite dépend d'une variété de facteurs. Ceux-ci comprennent les dispositions du droit national de la concurrence, le rôle effectif joué par la plateforme, et le statut des chauffeurs vis-à-vis de la plateforme. Ils incluent aussi l'évaluation de la mesure dans laquelle l'accord est nécessaire pour procurer des avantages (ainsi, dans le cas de WebTaxi au Luxembourg, l'existence d'une entente horizontale de fixation des prix a été reconnue, mais aucune sanction n'a été appliquée pour violation du droit de la concurrence en raison des avantages procurés par ce service) et d'autres facteurs spécifiques appréciés au cas par cas. Néanmoins, à l'avenir, les autorités de la concurrence auront sans doute besoin de réexaminer si le progrès technologique a rendu obsolète la nécessité de tels accords pour procurer des avantages (ce qui constitue la justification de l'existence même d'un modèle de plateforme). Par exemple, en ce qui concerne les plateformes de réservation hôtelière, ce type de justification des contrats qui exigent une parité des prix entre différentes plateformes (plutôt qu'entre les hôtels) a été rejeté dans de nombreuses juridictions.

Enfin, les modèles de fixation des prix déployés par les entreprises de VTC donnent lieu à certaines réclamations, qui sont notamment motivées par les inquiétudes suscitées par des prix excessifs et une discrimination par les prix. Toutefois, la tarification dynamique qui reflète les niveaux de la demande et de l'offre en temps réel ont procuré des avantages significatifs aux consommateurs. En outre, les passagers peuvent choisir d'utiliser des plateformes qui offrent moins de volatilité des prix, en se protégeant efficacement contre de plus fortes variations de prix, peut-être aux dépens d'une meilleure disponibilité. La possibilité de pratiquer un prix personnalisé est plus intéressante, mais son impact est ambigu. En particulier, elle dépend non seulement de la question de savoir si le prix personnalisé est une bonne approximation du prix que les consommateurs sont disposés à payer (ce qui ne devrait pas être considéré comme allant de soi), mais aussi de celle de savoir si les prix personnalisés augmentent le rendement et la nature des incitations dynamiques qu'ils créent (par exemple pour l'investissement dans l'innovation ou pour des investissements visant pour objet une recherche de rente dans des systèmes instituant une meilleure discrimination par les prix). Par conséquent, compte tenu de l'ambiguïté observée sur le plan des effets, et si elles craignent qu'une discrimination personnalisée par les prix ne soit préjudiciable aux consommateurs, les autorités de la concurrence feraient bien d'envisager de réaliser des études de marché, investies de larges pouvoirs de collecte d'informations, afin de comprendre si le marché fonctionne bien, et si ce n'est pas le cas, pourquoi quelles raisons.