

L'interminable crise entre les taxis et Uber

Les taxis dénoncent une "concurrence déloyale", que fait le gouvernement

1. Le contexte

La société américaine **Uber** met en relation des clients désireux de se déplacer avec des chauffeurs (qui ne sont pas des taxis).

Avec son service, elle s'est mis à dos tous les chauffeurs de taxi de la planète car elle fait de la concurrence déloyale.

Les premiers concurrents des taxis sont les VTC, une activité réglementée avec des chauffeurs qui ont suivi 250 heures de formation et qui ont une carte professionnelle délivrée par la préfecture.

Uber et de très nombreuses autres sociétés (Chauffeur privé, LeCab, AlloCab, etc.) proposent ce genre de service.

2. Pourquoi une concurrence déloyale

Les démarches administratives pour les taxis sont fastidieuses (**entre 5 et 6 mois**), ils doivent s'inscrire auprès de la préfecture pour l'examen de chauffeur de taxi (2 sessions par an), passer une visite médicale pour obtenir leur carte de chauffeur de taxi, trouver une licence à acheter (de 70k€ à plus de 200K€ (en fonction de la région)) et enfin s'inscrire auprès de la chambre du commerce

En revanche les démarches administratives pour devenir UberPop sont nettement moins longues (**1 journée**).

Les conducteurs doivent avoir plus de 21 ans, être titulaire du permis B de plus d'un an, posséder un véhicule de 4 portes et de moins de 8 ans, avoir une carte grise au nom du chauffeur, présenter un casier judiciaire vierge, visite médicale d'aptitude à la conduite et suivre une formation sur la qualité et la sécurité sanctionnée par un test de 90 questions.

3. Un problème insoluble

Le problème ne vient ni des taxis ni des VTC, il vient tout simplement du fait que le gouvernement n'a pas été clair dès le début sur les lois et la réglementation.

Un taxi qui paye une licence ne peut pas être en concurrence directe avec un VTC qui suit une simple formation de 250 heures et qui ne paye aucune licence.

La grève actuelle vise à « **mettre la pression sur le gouvernement avant la publication des décrets** » sur la formation des chauffeurs VTC, sur laquelle règne actuellement un vide juridique, selon le PDG de la société de VTC Chauffeur-Privé, Yann Hascoët.

4. Conclusion

Tous ces services devraient pouvoir cohabiter sans problème à condition qu'ils aient les mêmes règles. La concurrence ne peut être que bénéfique pour les utilisateurs qui pour les mêmes prix auront des services de meilleure qualité.

La situation actuelle où certains ont de 47 à 57% de charges tandis que les autres sont à 0 ou presque est inadmissible.

VERSION WEB

(pour un blog → utilisation de la 1pers du singulier)

1. Introduction et contexte

Si vous étiez éloignés de cette terre durant les derniers mois, je vous narre le fil des événements précédents : à la suite de la libéralisation du transport de personne grâce à une loi votée en 2009, le service **Uber**, déjà bien installé aux USA, s'est installé à Paris en 2011

>> CAPTURE D'ECRAN DE L'APPLICATION -----

La société américaine **Uber** met en relation des clients désireux de se déplacer avec des chauffeurs (qui ne sont pas des taxis).

Avec son service, elle s'est mis à dos tous les chauffeurs de taxi de la planète car elle fait de la concurrence déloyale.

Les premiers concurrents des taxis sont les VTC, une activité réglementée avec des chauffeurs qui ont suivi 250 heures de formation et ont carte professionnelle délivrée par la préfecture.

Uber et de très nombreuses autres sociétés (Chauffeur privé, LeCab, AlloCab, etc.) proposent ce genre service

Le lobby des taxis parvient à faire voter une règle : **l'obligation d'attendre 15 minutes entre le moment de la commande et le début de la course.**

2. Les consommateurs dans tout ça

Le service à gagner en qualité et en flexibilité.

Le consommateur peut réserver de n'importe où à n'importe quelle heure.

Les conducteurs sont beaucoup plus courtois que les chauffeurs de taxis et surtout leur prestation est moins chère.

Derrière cette bataille de **lobbying froide** qui se passe loin des caméras se passe un autre combat : celui des usagers contre celui des conducteurs de taxi. Chaque camp a habilement dispersé ses différents pions : Uber laisse parler les usagers, et G7 ses employés.

3. Uber, une chance pour l'emploi des jeunes et la diversité

Lors de la manifestation des chauffeurs de taxis contre Uber, le 25 juin, à Paris.

Ceci est l'histoire de Mostafa, Yacine ou André et les plus de 10 000 chauffeurs indépendants qui conduisent pour Uber en France. Souvent ils n'ont pas 30 ans, sont issus de l'immigration et viennent de banlieues difficiles.

Avant de porter le costume-cravate d'Uber s'ils n'étaient pas au chômage, ils étaient caissiers au supermarché, intérimaires, déménageurs, et surtout salariés. Ils travaillaient 35 heures, et n'avaient pas toujours le goût ni le sens du service.

Maintenant ils vous ouvrent la porte, vous proposent de l'eau et travaillent plus de 60 heures par semaine. « La rémunération n'est pas forcément plus intéressante au temps passé », disent-ils. Alors pourquoi choisir de travailler autant dans le pays des 35 heures ? Pour « la liberté », répondent-ils.

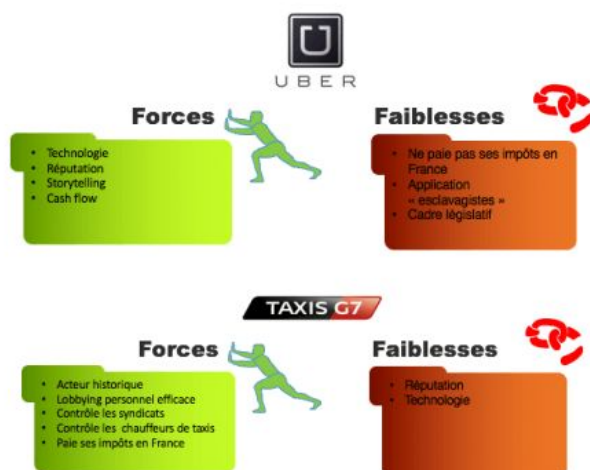
Les services comme Uber permettent à nos concitoyens de prendre leur destin en main et de se sentir libre. Libre de travailler plus, mais aussi libre de prendre une pause pour accompagner son enfant à l'école, ou libre de dîner avec son amoureux.

10 000 emplois créés

La deuxième motivation des chauffeurs est la possibilité de créer son entreprise de voitures de transport avec chauffeur (VTC), d'embaucher des salariés et d'acheter des voitures. En un téléchargement d'application, une population qu'on disait « sacrifiée » croit qu'elle a sa chance, veut créer de l'emploi et entreprendre.

Cela fait trente ans que la France dépense des milliards d'euros pour créer de l'emploi chez les jeunes, notamment en banlieue. Avec quel résultat ? Selon une étude de France Stratégie publiée en mars, on trouve près de 45 % de chômeurs chez les enfants d'immigrés d'Afrique ou du Maghreb.

3 . Avantages et Inconvénients



3. Témoignages de conducteurs et de consommateurs

>> Photo de Mohamed - - - - -

*«De toute façon, même en travaillant, on ne gagne rien, se désole **Mohamed, 59 ans**, sur place depuis 6 heures ce jeudi matin. On se promène pour rien, ce serait mieux de rester chez soi devant la télé. Si je charge toutes les deux heures entre Gare du Nord et Gare de Lyon, ça va juste payer le gasoil.» Tous assurent avoir perdu de 40 à 50% de leurs revenus ces dernières années.*

>> Photo d'un consommateur -----

Lors de mon voyage à Malaga pour le Samsung Forum, j'ai eu l'occasion de tester ce fameux service qui fait tant parler de lui, et plutôt positivement. Etant de la province, pire, du nord de la France je n'ai que très rarement l'occasion de tester un service de chauffeur privé pour me déplacer, vous le savez dans ma belle campagne on utilise les animaux encore pour se déplacer... Alors lorsque je suis allé sur Paris je n'ai pas hésité à utiliser ce service de chauffeur privé pour deux raisons, la première je n'avais pas le temps de chercher après un taxi et grâce à l'application Uber je peux en « commander un ». La seconde raison est simple et me paraît même évidente. Avec tout le mal que j'entends des taxis je n'avais ni l'envie, ni le temps de demander leurs services.

4. Conclusion

Je dis donc OUI aux taxis, OUI au VTC et pourquoi pas OUI à UberPop à condition que ceux-ci aient les même règles. La concurrence ne peut être que bénéfique pour les utilisateurs qui pour les mêmes prix auront des services de meilleure qualité. Par contre je dis non à la situation actuelle ou certains ont de 47 à 57% de charges tandis que les autres sont à 0 ou presque.