

**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**

L'Autorité de la concurrence (commission permanente),

Vu la lettre enregistrée le 17 mai 2024 sous le numéro 24/0042 A, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande d'avis concernant la conformité de 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 ;

Vu le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce, et notamment son article L. 462-1 ;

Vu l'article L. 7343-50 du code du travail ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les représentants de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), de l'Association des plateformes d'indépendants (API), de la Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR) et de l'Association des chauffeurs indépendants lyonnais (ACIL) entendus sur le fondement des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 463-7 du code de commerce ;

La rapporteure, la rapporteure générale adjointe et le commissaire du Gouvernement entendus lors de la séance de l'Autorité de la concurrence du 13 novembre 2024 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations suivantes :

Résumé¹

L'Autorité de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») est consultée, en application des articles L. 462-1 du code de commerce et L. 7343-50 du code du travail, sur un accord collectif signé le 19 décembre 2023 dans le cadre du dialogue social spécifique au secteur des services intermédiés de transport par voitures de transport avec chauffeur (ci-après « VTC »). Il s'agit de la première saisine de l'Autorité sur un accord collectif de ce type.

Le législateur a rendu obligatoire un dialogue social entre les plateformes de mise en relation et les chauffeurs de VTC non-salariés, par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles représentatives, afin de doter ces travailleurs indépendants de garanties et droits similaires à ceux des travailleurs salariés et de contribuer ainsi à apaiser les relations entre plateformes et chauffeurs. Ces négociations, menées sous l'égide de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE), ont permis d'aboutir à la conclusion de plusieurs accords et avenants depuis le début de l'année 2023.

Il revient à l'ARPE de décider, après la signature de chaque accord, si celui-ci doit ou non être homologué, c'est-à-dire étendu à l'ensemble du secteur selon une procédure équivalente à la procédure d'extension des accords de branche en droit du travail.

Avant de prendre sa décision d'homologation, l'ARPE doit notamment apprécier l'existence éventuelle d'une atteinte excessive à la libre concurrence, ces accords étant conclus entre des fédérations d'entreprises : les organisations professionnelles représentant les plateformes et les organisations professionnelles représentant les autoentrepreneurs que sont, juridiquement, les chauffeurs de VTC lorsqu'ils ne sont pas liés à une entreprise par un contrat de travail.

L'accord faisant l'objet de la saisine, qui a été signé par une seule organisation professionnelle de plateformes (dont le principal adhérent, Uber, détient sur le marché français un poids particulièrement important) et deux des sept syndicats de chauffeurs ayant pris part aux négociations en 2023, prévoit l'obligation, pour chaque plateforme, 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 course par la plateforme.

À ce stade, il apparaît que seul un opérateur, Uber, est en mesure de mettre en œuvre cet accord, sans qu'il soit possible d'affirmer que l'acquisition d'un dispositif technologique adéquat puisse constituer, pour ses concurrents, un facteur d'éviction ni d'avoir la certitude que l'application de cet accord améliorera effectivement les conditions de travail des chauffeurs de VTC indépendants.

L'Autorité a considéré qu'en lui-même, l'accord ne porte pas atteinte à la libre concurrence, mais, de nombreuses interrogations n'ayant pas trouvé de réponse au cours de l'instruction, appelle l'ARPE à la vigilance car il n'est pas possible d'exclure que l'extension de cet accord à l'ensemble du secteur soit de nature à porter une telle atteinte, ce qui engagerait la responsabilité de l'État.

L'Autorité relève que, comme pour l'extension des accords de branche, un équilibre doit être trouvé au cas par cas, avant de prendre la décision d'extension, entre les avancées que peuvent effectivement représenter chaque accord vers l'atteinte des objectifs sociaux et la prise en compte des éventuels risques concurrentiels. Cette appréciation peut nécessiter,

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de l'avis numérotés ci-après.

comme c'est le cas pour l'accord faisant l'objet du présent avis, une étude d'impact préalable approfondie des conséquences économiques, sociales, financières et technologiques de chaque accord. L'Autorité n'étant pas en mesure de procéder à de telles études, elle invite à octroyer à l'ARPE les moyens juridiques et financiers nécessaires.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	6
I. LES VTC ET LE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMEDIATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES.....	7
A. LES VTC RELEVANT DU REGIME JURIDIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES	7
B. LES SERVICES DE T3P ILLUSTRENT LE DEVELOPPEMENT RAPIDE DE L'ACTIVITE DES PLATEFORMES NUMERIQUES DE MISE EN RELATION	8
II. LE CADRE JURIDIQUE ET LE DISPOSITIF DE L'ACCORD SUR LEQUEL L'AUTORITE EST CONSULTEE	11
A. UN DIALOGUE SOCIAL SPECIFIQUE ENTRE LES CHAUFFEURS DE VTC NON SALARIES ET LES PLATEFORMES.....	11
1. LES ACTEURS ET LES THEMES DES NEGOCIATIONS COLLECTIVES DU SECTEUR VTC	12
2. LE ROLE DE L'ARPE	14
a) La désignation des organisations professionnelles représentatives	14
b) Un tiers de confiance pour aider les partenaires dans leurs négociations	15
c) Plusieurs accords ont été signés depuis le lancement du dialogue social de secteur	16
d) L'ARPE décide d'étendre ou non chaque accord à l'ensemble du secteur (homologation)	17
<i>Un contrôle de la légalité des accords préalable à l'homologation.....</i>	<i>17</i>
<i>Les autres motifs pouvant justifier l'exclusion de clauses avant homologation ou le refus d'étendre un accord.....</i>	<i>18</i>
B. L'ACCORD DU 19 DECEMBRE 2023 RENFORÇANT LA LIBERTE DU CHOIX DE LEURS COURSES PAR LES CHAUFFEURS DE VTC AYANT RECOURS A UNE PLATEFORME	19
1. UNE PROPOSITION FAITE TARDIVEMENT PAR L'API	19
2. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE L'ACCORD	20
3. L'ABSENCE DE DEFINITION PRECISE DU « DISPOSITIF » A METTRE EN ŒUVRE...21	
III. L'EVALUATION DES RISQUES POUR LA CONCURRENCE ..	22
A. LE MARCHE PERTINENT	22
1. L'AUTORITE A DELIMITE UN MARCHE DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES AVEC RESERVATION	22

2. UN MARCHÉ BIFACE : LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION, INTERMÉDIAIRES ENTRE LES CHAUFFEURS DE T3P ET LEURS PASSAGERS	23
3. UBER, BÉNÉFICIAIRE D'UNE DOUBLE ASYMMÉTRIE.....	24
B. L'ACCORD POURRAIT-IL ÊTRE QUALIFIÉ D'ENTENTE ?.....	28
1. LES LIGNES DIRECTRICES DE LA COMMISSION PERMETTENT DE SOUSTRAIRE L'ACCORD À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 101 DU TFUE	28
2. DES ENTENTES ENTRE CHAUFFEURS SONT-ELLES RENDUES POSSIBLES PAR CET ACCORD ?	29
C. L'EXTENSION DE L'ACCORD RISQUE-T-ELLE DE PERMETTRE UNE PRATIQUE D'ÉVICITION TECHNOLOGIQUE ?.....	30
D. RECOMMANDATIONS.....	33
CONCLUSION.....	35

Introduction

1. L'Autorité de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») est saisie pour avis par le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, en application de l'article L. 462-1 du code de commerce, d'un accord collectif signé le 19 décembre 2023 dans le cadre du dialogue social spécifique au secteur des services de transport par voitures de transport avec chauffeur (ci-après « VTC »). La possibilité de consulter l'Autorité préalablement à la décision de l'État d'étendre cet accord à l'ensemble du secteur est prévue à l'article L. 7343-50 du code du travail.
2. Le transport par VTC est une composante du transport public particulier de personnes (ci-après « T3P »), le transport par taxis étant également compris dans cette catégorie. Au sens du droit de la concurrence, le T3P recouvre deux marchés distincts, définis par l'Autorité dans plusieurs avis antérieurs² : le marché du T3P sans réservation, monopole légal des taxis, et le marché du T3P avec réservation, sur lequel les taxis et les VTC sont en concurrence. La saisine de l'Autorité sur l'accord du 19 décembre 2023 lui permet d'aborder le marché du T3P avec réservation sous un angle différent, celui de sa dimension intermédiée.
3. Le secteur du T3P s'est profondément transformé en raison du développement des plateformes numériques opérant la mise en relation de chauffeurs de taxi ou de VTC avec des clients (ci-après « plateformes »). Comme dans d'autres secteurs économiques, mais avec une ampleur particulière, le développement de l'activité de ces plateformes a remis en question le modèle traditionnel de la relation de travail. À partir de 2016, le législateur a créé le cadre d'un dialogue annuel obligatoire entre des organisations professionnelles représentant les chauffeurs de VTC non-salariés et des organisations professionnelles représentant les plateformes actives sur le marché français.
4. Le processus de négociation se déroule sous l'égide d'un établissement public de l'État, l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ci-après « l'ARPE »). Dans ce contexte, la loi charge notamment l'ARPE de décider d'homologuer ou non chaque accord signé, mais dispose que l'ARPE peut refuser de le faire « *pour des motifs d'intérêt général, notamment pour atteinte excessive à la libre concurrence* »³.
5. L'établissement de ce cadre par le législateur poursuit un double objectif : doter ces travailleurs, juridiquement indépendants, de droits et garanties similaires à ceux dont bénéficient les travailleurs salariés, afin d'améliorer leurs conditions de travail, et contribuer à apaiser les relations entre plateformes et chauffeurs.
6. S'il s'agit de la première consultation de l'Autorité sur ce type d'accord, il ne s'agit pas du premier accord collectif élaboré dans ce cadre. En effet, 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.
7. À l'exception de celui faisant l'objet de la saisine de l'Autorité, chaque accord ou avenant a été homologué, par décision de l'ARPE, et est applicable de ce fait à l'ensemble du secteur défini par le législateur. Cette procédure d'homologation étant calquée sur la procédure

² Voir notamment les avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2023 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur et n° 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes.

³ Article L. 7343-51 du code du travail.

d'extension des accords de branche. Concernant le seul accord non encore homologué, l'ARPE a jugé nécessaire, après avoir consulté la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), de consulter également l'Autorité préalablement à la décision d'homologuer ou non l'accord.

I. Les VTC et le développement de l'intermédiation dans le secteur des transports publics particuliers de personnes

A. LES VTC RELEVANT DU RÉGIME JURIDIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES

8. Le secteur du T3P regroupe principalement les activités de transport utilisant comme véhicules des taxis et des VTC. Ce secteur, sur lequel l'Autorité s'est penchée à plusieurs reprises, est une composante du secteur du transport à la demande.
9. La réglementation française comporte des dispositions spécifiques pour chacune des activités du T3P⁴, notamment des règles d'accès aux professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC, des règles relatives aux caractéristiques des véhicules autorisés ou réservant certaines activités aux taxis. On rappellera seulement qu'un chauffeur de taxi doit être titulaire d'une autorisation administrative (autorisation de stationnement, ci-après « ADS ») et que tout exploitant de VTC – qu'il soit lui-même chauffeur et entrepreneur individuel, ou qu'il soit une société regroupant plusieurs chauffeurs – doit s'inscrire au registre national des exploitants de VTC.
10. Les exploitants de VTC peuvent en effet être des personnes physiques ou des personnes morales. Lorsque l'exploitant de VTC est un travailleur indépendant (avec le statut juridique d'auto-entrepreneur par exemple), l'exploitant et le chauffeur du véhicule enregistré dans le registre national des VTC sont une seule et même personne.
11. L'exploitant peut aussi être une personne morale, employeur d'un ou plusieurs chauffeurs. Les chauffeurs salariés sont alors liés, soit à l'entreprise par un contrat de travail dans les conditions de droit commun (par exemple la société Chabé emploie 450 chauffeurs de VTC salariés⁵) soit, de manière très exceptionnelle à ce jour, à une plateforme de mise en relation à la suite d'une requalification en contrat de travail, par le juge, de la relation contractuelle entre un chauffeur et une plateforme.
12. Les données du registre des VTC communiquées aux services d'instruction par les services du ministère chargé des transports montrent qu'à la date du 17 juillet 2024, plus de 60 % des exploitants inscrits sont des travailleurs indépendants.
13. L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (ci-après « ONT3P ») rattaché au ministère chargé des transports publie chaque année, depuis 2018,

⁴ Les principales dispositions du régime juridique des taxis, du régime juridique des VTC et des obligations incombant aux plateformes d'intermédiation dans le secteur du T3P sont présentées dans l'[avis n° 23-A-18](#) du 29 novembre 2023 (paragraphe 453 et suivants).

⁵ <https://www.chabe.fr/le-groupe-chabe/>.

des éléments statistiques, notamment sur l'accès aux professions, les effectifs des deux professions et leur répartition territoriale. Le rapport le plus récent de l'ONT3P présente ces statistiques pour l'année 2022⁶.

14. Il convient de souligner que ces éléments sont souvent des estimations et peuvent être délicats à interpréter, notamment dans la mesure où il n'y a pas de statistiques disponibles sur les cas de figure suivants : une même personne peut exercer à la fois l'activité de taxi et l'activité de VTC, un chauffeur titulaire d'une carte de VTC ou d'une ADS ou une entreprise enregistrée comme exploitant de VTC peut avoir cessé d'exercer son activité.
15. En 2018, la région Île-de-France concentrait plus de 70 % des VTC et 35 % des taxis⁷. Ces proportions sont restées globalement stables puisqu'en 2022, 74 % des chauffeurs de VTC avaient obtenu leur carte professionnelle en Île-de-France et 35 % des ADS⁸ étaient délivrées dans cette région. Il convient de noter que la carte professionnelle de chauffeur de VTC permet d'exercer cette activité dans toute la France. Un chauffeur ayant obtenu sa carte en Île-de-France n'exerce donc pas forcément son activité uniquement dans cette région, mais l'ONT3P considère que l'analyse du lieu d'obtention de la carte permet d'identifier le périmètre dans lequel l'activité est la plus susceptible d'être exercée.

B. LES SERVICES DE T3P ILLUSTRENT LE DEVELOPPEMENT RAPIDE DE L'ACTIVITE DES PLATEFORMES NUMERIQUES DE MISE EN RELATION

16. Les plateformes ont fait leur apparition il y a une quinzaine d'années grâce au développement de l'internet et de nouvelles techniques managériales rendues possibles par la géolocalisation et la communication en ligne instantanée. Le développement de ces plateformes entraîne celui « [d']un système de sous-traitance qui entre en compétition avec le système classique employeur/salarié »⁹, les caractéristiques des contrats entre les plateformes et les travailleurs qu'elles mettent en relation faisant obstacle à l'application du droit du travail et de la protection sociale classiques.
17. La France a été l'un des premiers pays à légiférer sur le statut et les droits de ces travailleurs, et a instauré une présomption d'indépendance vis-à-vis des plateformes tout en accordant à ces travailleurs, notamment dans le secteur du transport, certains droits calqués sur les droits conférés aux salariés (*cf. infra*).
18. La plateforme se distingue d'une entreprise traditionnelle par sa fonction de mise en relation (et non de production). Dans une communication du 25 mai 2016, la Commission européenne (ci-après la « Commission ») a présenté ainsi les principales caractéristiques des plateformes : elles « permettent de créer et de façonner de nouveaux marchés » à partir de l'accumulation de données, fonctionnent « avec des degrés variables de contrôle sur les

⁶ Rapport de l'ONT3P portant sur l'année 2022, mars 2024.

⁷ Rapport de l'ONT3P portant sur 2017-2018, janvier 2020.

⁸ Contrairement aux chauffeurs de VTC, un chauffeur de taxi ne peut exercer son activité que sur le territoire géographique pour lequel il est titulaire d'une autorisation de stationnement.

⁹ Claire Marzo, « Penser les salaires et les revenus des travailleurs de plateformes numériques », in *Les salaires minimaux des travailleurs de plateformes dans l'Union européenne*, éd. Bruylant, mai 2024.

interactions entre groupes d'utilisateurs, (...) bénéficient d'un effet de réseau en vertu duquel, globalement, la valeur des services augmente en fonction du nombre d'utilisateurs (...) [et] font souvent appel aux technologies de l'information et des communications pour atteindre instantanément et facilement leurs utilisateurs »¹⁰.

19. Dans ses lignes directrices du 30 septembre 2022 relatives à l'application du droit de la concurrence aux conventions collectives concernant les conditions de travail des travailleurs indépendants (ci-après « les lignes directrices de septembre 2022 »)¹¹, la Commission distingue, parmi l'ensemble des plateformes, les « *plateformes de travail numériques* » : celles-ci diffèrent des autres « *en ce qu'elles organisent le travail effectué par des particuliers à la demande, ponctuelle ou répétée, du bénéficiaire d'un service fourni par la plateforme* ».
20. De manière plus précise, l'article 2 de la directive n° 2024/2831 du 23 octobre 2024 relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme¹² définit une « *plateforme de travail numérique* » comme une personne physique ou morale fournissant un service qui réunit les quatre caractéristiques suivantes : le service est fourni, au moins en partie, à distance par des moyens électroniques ; il est fourni à la demande d'un destinataire du service ; il comprend, « *en tant qu'élément nécessaire et essentiel* », l'organisation du travail exécuté par des individus contre rémunération, que ce service soit réalisé en ligne ou sur un site précis ; il comprend « *l'utilisation de systèmes de surveillance automatisés ou de systèmes de prise de décision automatisés* »¹³.
21. Les plateformes de mise en relation de chauffeurs de VTC avec leurs clients sont donc, au sens de la directive précitée, des plateformes de travail numériques. Ces plateformes jouent un rôle d'intermédiation entre des chauffeurs et des passagers, à la demande de ces derniers, par le moyen d'une interface en ligne (site internet et/ou application pour *smartphone*), en utilisant des technologies de géolocalisation et d'attribution algorithmique des propositions de courses.
22. L'article L. 1326-2 du code des transports impose à chaque plateforme de communiquer aux chauffeurs, « *lorsqu'elles leur proposent une prestation*¹⁴, *la distance couverte par cette prestation, la destination et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront, déduction faite*

¹⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Les plateformes en ligne et le marché unique numérique – Perspectives et défis pour l'Europe*, COM (2016) 288 final, 25 mai 2016.

¹¹ Communication de la Commission, *Lignes directrices relatives à l'application du droit de la concurrence de l'Union aux conventions collectives concernant les conditions de travail des travailleurs indépendants sans salariés*, C(2022) 6846 final, 30 septembre 2022.

¹² Directive (UE) 2024/2831 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme.

¹³ Les « *systèmes de surveillance automatisés* » sont définis par la directive comme des systèmes utilisés aux fins ou à l'appui de la surveillance, de la supervision ou de l'évaluation, par voie électronique, du travail des personnes ; les « *systèmes automatisés de prise de décision* » sont les systèmes utilisés pour prendre ou appuyer, par voie électronique, des décisions qui ont une incidence significative sur les personnes exécutant un travail via une plateforme, notamment les décisions ayant une incidence sur leur accès aux tâches, l'organisation de ces tâches, leur temps de travail, leurs revenus et la résiliation de leurs comptes.

¹⁴ La prestation VTC est définie comme une opération de transport attribuée par une plateforme à un chauffeur indépendant qui débute par la prise en charge dans le véhicule de la personne à transporter et qui se termine par le départ de la personne transportée du véhicule à titre définitif (article R. 1326-1 du code des transports).

*des frais de commission*¹⁵, dans des conditions précisées par décret ». La distance couverte est « la longueur indicative en kilomètres de l'itinéraire routier le plus direct entre l'adresse du lieu de prise en charge de la personne (...) à transporter ou les coordonnées GPS de ce lieu, et l'adresse de destination ou ses coordonnées GPS ». Quant au « prix minimal garanti », il s'agit du montant minimal, exprimé en euros, que la plateforme garantit au chauffeur s'il exécute cette prestation (article D. 1326-2 du même code).

23. Selon le rapport précité de l'ONT3P publié en mars 2024, parmi les 94 000 chauffeurs titulaires d'une carte professionnelle VTC au 1^{er} janvier 2023 en France, 47 000 ont été actifs sur une ou plusieurs plateformes¹⁶ en 2022 (12 000 de plus qu'en 2021). 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 2022¹⁷. Il est en effet possible pour un chauffeur de VTC, juridiquement, de nouer des relations contractuelles avec plusieurs plateformes et, techniquement, de se connecter simultanément à plusieurs interfaces. En dehors de la région Île-de-France, l'activité des chauffeurs de VTC actifs sur des plateformes est concentrée dans les grandes agglomérations.
24. Depuis 2022, les plateformes sont tenues de publier chaque année une liste d'indicateurs sur l'activité des travailleurs indépendants ayant recours à leurs services, notamment sur la durée moyenne des prestations et sur le revenu moyen (pour le chauffeur, une fois déduite la commission qu'il verse à la plateforme) par prestation. Ces données sont compilées et publiées par l'ARPE¹⁸.

¹⁵ Les frais de commission sont « la somme prélevée par la plateforme sur le prix payé par le consommateur de la prestation de transport au titre de la prestation d'intermédiation » (article R. 1326-1 du code des transports).

¹⁶ L'ONT3P définit un chauffeur actif sur les plateformes en 2022 comme tout chauffeur ayant réalisé au moins 100 courses par l'intermédiaire d'une ou plusieurs plateformes au cours de l'année 2022 et ayant exercé au moins 20 jours dans l'année. Un chauffeur actif opérant sur une plateforme donnée est un chauffeur qui a réalisé au moins 10 courses dans l'année 2022 pour cette plateforme (rapport annuel précité de l'ONT3P, p. 26). La catégorie des « chauffeurs actifs sur les plateformes » n'inclut donc pas tous les chauffeurs de VTC en activité, ni même tous les chauffeurs ayant recours aux services des plateformes.

¹⁷ Rapport annuel précité de l'ONT3P, figure 17.

¹⁸ Les données 2023 sont publiées sur le site de l'ARPE : <https://www.arpe.gouv.fr/actualites/indicateurs-sur-lactivite-des-travailleurs-des-plateformes-de-mobilite-2023/>.

II. Le cadre juridique et le dispositif de l'accord sur lequel l'Autorité est consultée

A. UN DIALOGUE SOCIAL SPECIFIQUE ENTRE LES CHAUFFEURS DE VTC NON SALARIES ET LES PLATEFORMES

25. Le développement des plateformes dans le secteur du T3P comme dans les autres secteurs économiques a pour corollaire une transformation des modalités de l'emploi : le modèle classique résultant de l'exécution d'un contrat de travail liant un salarié à un employeur devient moins représentatif des conditions de travail.
26. Le législateur a commencé à prendre en compte cette transformation dans le but de protéger les travailleurs ayant recours aux services des plateformes sans être liés à elles par un contrat de travail. La définition juridique de l'opérateur de plateforme a été introduite fin 2015 (*cf. infra*)¹⁹. En outre, la loi du 8 août 2016 (ci-après la « loi Travail »)²⁰ a créé un dispositif de « *responsabilité sociale des plateformes* » applicable à tous les « *travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique* » (article L. 7342-1 du code du travail).
27. Cette responsabilité sociale à l'égard des travailleurs concernés pèse sur toute plateforme qui « *détermine les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et fixe son prix* » (article L. 7342-2 du même code).
28. La loi Travail reconnaît aux travailleurs indépendants ayant recours à une plateforme des droits analogues à ceux qu'accordent aux travailleurs salariés les règles de droit commun du code du travail (notamment le droit d'accès à la formation professionnelle continue et le droit de constituer des organisations syndicales). Pour garantir ces droits, la loi Travail oblige notamment chaque plateforme à contribuer financièrement à la formation professionnelle de ces travailleurs.
29. Ce dispositif applicable aux travailleurs non-salariés et aux plateformes de tous les secteurs d'activité a été complété, avec la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (ci-après « LOM »)²¹, par des dispositions particulières applicables seulement au transport par VTC, d'une part, et à la livraison de marchandises par véhicules à deux ou trois roues, d'autre part.
30. Pour ces deux activités, le législateur a choisi de faire évoluer la condition juridique des travailleurs par une combinaison de dispositions législatives et réglementaires et de dispositions à créer par négociation collective, tout en maintenant leur statut de travailleurs indépendants.

¹⁹ Loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016.

²⁰ Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

²¹ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

31. La LOM, complétée par une ordonnance du 6 avril 2022²², a introduit dans le code des transports des droits et garanties supplémentaires pour les chauffeurs de VTC, notamment le droit de refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une pénalité (article L. 1326-2 du code des transports), de choisir leurs horaires d'activité, de recourir simultanément à plusieurs plateformes ainsi que de ne recourir à aucune plateforme en commercialisant leurs services sans intermédiaire et de se déconnecter durant leurs plages horaires d'activité sans encourir de pénalités (article L. 1326-4 du même code).
32. En outre, la LOM a habilité le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour définir le champ et les modalités d'un dialogue social de secteur. L'ordonnance n° 2021-484 du 21 avril 2021²³ a donc introduit dans le code du travail les dispositions régissant ce dialogue social particulier, dont les objectifs et le fonctionnement sont inspirés de ceux du dialogue social de droit commun (mené par des fédérations d'employeurs et des syndicats de salariés), mais qui tend à l'élaboration d'accords entre des organisations professionnelles regroupant des entreprises (les plateformes) et des organisations professionnelles regroupant, elles aussi, des entreprises (les travailleurs non-salariés).
33. Comme l'indique l'ARPE, « *l'objectif poursuivi est double : créer les conditions d'un maintien de ces secteurs dans la sphère du travail indépendant tout en offrant aux travailleurs de meilleures conditions de travail* »²⁴.
34. Enfin, la directive n° 2024/1831 du 23 octobre 2024 précitée établit des droits minimaux qui s'appliquent aux travailleurs des plateformes ainsi que des règles visant à améliorer leur protection à l'égard du traitement de leurs données personnelles notamment en matière de « gestion algorithmique ». Cette directive devra être transposée en droit national au plus tard le 2 décembre 2026.

1. LES ACTEURS ET LES THEMES DES NEGOCIATIONS COLLECTIVES DU SECTEUR VTC

35. En droit national, les plateformes sont définies à l'article 242 bis du code général des impôts, qui dispose que « *l'entreprise, quel que soit son lieu d'établissement, qui, en qualité d'opérateur de plateforme, met en relation des personnes par voie électronique en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un bien ou d'un service fournit, à l'occasion de chaque transaction, une information sur les obligations fiscales et sociales qui incombent aux personnes qui réalisent des transactions commerciales par son intermédiaire* ».
36. L'article L. 7341-1 du code du travail renvoie à cet article pour l'application de l'ensemble des dispositions relatives aux « *travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique* », notamment pour l'application du régime de responsabilité sociale des plateformes défini par les articles L. 7342-1 à L. 7342-11, d'une part, et, pour la mise en

²² Ordonnance n° 2022-492 du 6 avril 2022 renforçant l'autonomie des travailleurs indépendants des plateformes de mobilité, portant organisation du dialogue social de secteur et complétant les missions de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi.

²³ Ordonnance n° 2021-484 du 21 avril 2021 relatives aux modalités de représentation des travailleurs indépendants recourant pour leur activité aux plateformes et aux conditions d'exercice de cette représentation.

²⁴ Site internet de l'ARPE ([onglet « Dialogue Social »](#)).

œuvre d'un « *dialogue social de secteur* », régi par les articles L. 7343-1 à L. 7343-59, d'autre part.

37. Ce « *dialogue social de secteur* » ne couvre pas l'ensemble des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes. En effet, il est organisé entre les plateformes et les travailleurs indépendants « *au niveau de chacun des secteurs d'activité suivants : 1° Activités de conduite d'une voiture de transport avec chauffeur ; 2° Activités de livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues, motorisé ou non* » (article L. 7343-1 du code du travail).
38. Pour chacun de ces deux secteurs d'activité, des organisations représentant les travailleurs indépendants qui recourent à des plateformes et des organisations professionnelles représentant les plateformes ont l'obligation d'engager « *au moins une fois par an au niveau du secteur* » une négociation sur un ou plusieurs des quatre thèmes suivants : « *les modalités de détermination des revenus des travailleurs, y compris le prix de leur prestation de service* », « *les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs, et notamment l'encadrement de leur temps d'activité ainsi que les effets des algorithmes et des changements les affectant* », la prévention des risques professionnels et les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels (article L. 7343-36 du code du travail).
39. Outre ces négociations annuelles obligatoires, les organisations professionnelles ont la possibilité de négocier « *sur tout autre thème relatif aux conditions de travail et d'exercice de l'activité* » (article L. 7343-37 du même code), notamment sur les modalités d'échanges d'informations entre une plateforme et les travailleurs sur l'organisation de leurs relations commerciales, les modalités de contrôle par une plateforme de l'activité des travailleurs, ou encore sur les circonstances pouvant conduire à une rupture des relations commerciales entre une plateforme et un travailleur indépendant.
40. Ces négociations obligatoires et facultatives peuvent aboutir à la conclusion d'« *accords collectifs de secteur* » (article L. 7343-28 du code du travail). C'est sur l'un de ces accords que l'Autorité est saisie d'une demande d'avis.
41. Il convient de noter que le recours aux services d'intermédiation d'une même plateforme peut en pratique concerner aussi bien des chauffeurs de VTC ayant le statut juridique de travailleur indépendant que des chauffeurs de VTC ayant la qualité de salarié. Illustrant ce cas de figure, la plateforme de Caocao Mobility Paris (ci-après « Caocao »), active en Île-de-France depuis la fin de l'année 2019, met en relation avec des clients à la fois des chauffeurs de VTC indépendants, relevant du champ d'application des accords collectifs spécifiques au secteur VTC, et des chauffeurs de VTC salariés d'une autre société du groupe Caocao. Ces derniers ne sont pas couverts par les accords applicables aux chauffeurs indépendants, mais par une convention collective.
42. En effet, lorsque des conducteurs de VTC sont des salariés, la convention collective nationale n° 2219 du 11 septembre 2001 régissant les rapports entre les employeurs et les salariés des entreprises « *répertoriées sous la nomenclature code 49.32Z et soumises au code des transports* » leur est applicable²⁵. Dans la nomenclature des activités économiques

²⁵ Cette convention collective, dont le périmètre initial ne comprenait que les taxis parisiens, a été étendue à l'ensemble du territoire national par un arrêté du 9 octobre 2003. À la date de sa signature comme à la date de son extension, il n'existait pas de régime juridique pour les VTC, ce qui explique que la convention collective s'intitule « *convention collective nationale des taxis* » : c'est par la modification du périmètre de l'activité

utilisée par l'INSEE, le code 49.32Z correspond à la catégorie « *transports de voyageurs par taxis* » mais inclut désormais, malgré cet intitulé restrictif, une sous-catégorie correspondant à l'activité des VTC²⁶. En conséquence, les conditions de travail des chauffeurs de taxi salariés et des chauffeurs de VTC salariés sont régies par le droit commun du travail, et font l'objet de négociations collectives entre employeurs et salariés.

2. LE ROLE DE L'ARPE

a) La désignation des organisations professionnelles représentatives

43. Les négociations prévues par la loi entre les plateformes et les chauffeurs de VTC ayant le statut de travailleur indépendant se déroulent entre les organisations professionnelles représentatives, identifiées par l'ARPE au vu des résultats des élections professionnelles pour ce qui concerne les organisations de chauffeurs, et sur la base d'un calcul du poids relatif de chaque organisation pour ce qui concerne les plateformes.
44. Les résultats des premières élections professionnelles des chauffeurs, qui ont eu lieu en mai 2022, ont conféré la qualité d'organisations représentatives à sept syndicats de chauffeurs²⁷ : l'Association des VTC de France (ci-après « AVF »), Union-Indépendants, l'Association des chauffeurs indépendants lyonnais (ci-après « ACIL »), Force Ouvrière (ci-après « FO »), la Fédération nationale des autoentrepreneurs (ci-après « FNAE »), la Confédération française des travailleurs chrétiens (ci-après « CFTC ») et l'Union nationale des syndicats autonomes (ci-après « UNSA »).
45. Ce sont ces sept organisations professionnelles qui ont pris part aux négociations collectives au cours de l'année 2023. En revanche, seules trois d'entre elles – ainsi qu'un syndicat qui n'était pas représentatif cette année-là – participeront aux négociations pendant la période 2024-2028, les élections professionnelles qui ont eu lieu en mai 2024 ayant conduit à réviser la liste des organisations représentatives²⁸.
46. S'agissant des fédérations de plateformes, l'ARPE calcule le poids de chaque fédération au sein du secteur en tenant compte du nombre de chauffeurs indépendants ayant recours aux services des plateformes membres de chaque fédération et du montant total des revenus procurés par l'activité VTC des plateformes membres de la fédération, comme prévu à l'article L. 7343-41 du code du travail²⁹.

dotée du code INSEE 49.32Z, en 2015, que les chauffeurs de VTC salariés se sont trouvés inclus dans le champ d'application de la convention collective.

²⁶ Source : [site internet de l'INSEE](#).

²⁷ La liste des organisations reconnues représentatives à l'issue des premières élections professionnelles a été établie par un [arrêté du 24 juin 2022](#). Le syndicat de chauffeurs ayant le plus de poids pour la négociation des accords collectifs était alors l'AVF (42,8 %).

²⁸ De nouvelles élections professionnelles ayant eu lieu en mai 2024, un [arrêté du 3 juillet 2024](#) a modifié la liste ; seules quatre organisations de chauffeurs sont depuis lors reconnues comme représentatives et pourront à ce titre prendre part aux négociations à venir : Fédération nationale des transports et de la logistique Force Ouvrière UNCP, Union-Indépendants, l'ACIL et l'Union des VTC-Sud. FO est majoritaire (56 %).

²⁹ Dans le calcul du poids d'une fédération de plateformes, le nombre de chauffeurs utilisant ces plateformes compte pour 30 % et les revenus d'activité des plateformes adhérentes, pour 70 %. Mais seuls sont pris en compte les chauffeurs qui remplassaient les conditions pour voter aux élections professionnelles, conditions

47. Seules deux organisations représentant les plateformes ont été parties aux négociations depuis la création du dialogue social : l'Association des plateformes d'indépendants (ci-après « l'API ») et la Fédération française du transport de personnes sur réservation (ci-après « FFTPR »).
48. L'API compte deux adhérents actifs sur le marché des VTC : Uber BV³⁰ et Caocao. La FFTPR regroupe Bolt, Freenow, Heetch, Allocab, Le Cab et Marcel³¹. Le mode de calcul défini par la loi confère à l'API un poids de 60,53 % et à la FFTPR un poids de 39,47 %.

b) Un tiers de confiance pour aider les partenaires dans leurs négociations

49. L'ARPE est un établissement public administratif de l'État créé par l'ordonnance n° 2021-484 précitée. Placée sous la double tutelle des ministres chargés des transports et du travail, l'ARPE est chargée d'organiser les élections professionnelles des représentants des travailleurs (dont les chauffeurs de VTC), de gérer le financement de leur formation et de leur indemnisation, et d'assurer leur protection en se prononçant sur les demandes d'autorisation en cas de rupture de leurs relations contractuelles avec une plateforme. Son financement est assuré par une taxe due par les exploitants des plateformes³².
50. Le rôle d'appui de l'ARPE n'inclut pas de moyens d'expertise qui lui permettraient d'évaluer elle-même l'impact économique, social, technologique ou financier potentiel d'un accord ou d'un projet d'accord. Les organisations professionnelles ont toutefois la possibilité de faire financer par l'ARPE la réalisation d'une expertise indépendante, dans les conditions définies aux articles L. 7343-56 et suivants du code du travail (*cf. infra*, paragraphes 153 à 155).
51. Les représentants des plateformes auditionnés ont souligné que si le premier cycle de négociations engagé sous l'égide de l'ARPE a permis d'aboutir à un nombre important d'accords au cours de l'année 2023, c'est parce que les sujets de tension entre les plateformes et les chauffeurs et les revendications de ces derniers étaient connus depuis longtemps et parce que, pour reprendre les termes utilisés par le président de la FFTPR, « *on est partis de zéro et tous les acteurs étaient d'accord sur la nécessité de créer quelque chose* » grâce à ce dialogue social.
52. Uber et la FFTPR s'accordent pour considérer que le rythme de conclusion des accords va désormais nécessairement ralentir. Depuis les élections professionnelles de mai 2024, les organisations professionnelles de plateformes et de chauffeurs ne se sont encore accordées ni sur la liste des sujets à traiter, ni sur la périodicité des réunions.

définies à l'article L. 7343-7 du code du travail (condition d'ancienneté et nombre minimal de courses effectuées via une plateforme).

³⁰ Uber BV est une société de droit néerlandais qui exerce les activités de mise en relation d'Uber en France et dans les autres pays européens. Uber France SAS ne fournit que des services de support interne à Uber BV. Les revenus de l'activité de plateforme d'Uber en France sont perçus par Uber BV, et non par Uber France.

³¹ Le Cab ayant racheté Marcel en juin 2024, ces deux plateformes forment désormais un seul adhérent à la FFTPR. La plateforme Marcel va disparaître.

³² La taxe sur la mise en relation par voie électronique en vue de fournir certaines prestations de transport mentionnée à l'article L. 453-35 du code des impositions sur les biens et services est affectée à l'ARPE en application de l'article L. 7345-4 du code du travail.

c) Plusieurs accords ont été signés depuis le lancement du dialogue social de secteur

53. La validité de chaque accord est subordonnée à trois conditions cumulatives définies à l'article L. 7343-29 du code du travail :
- sa signature par au moins une organisation représentative de plateformes ;
 - sa signature par un ou plusieurs syndicats représentatifs de chauffeurs ayant recueilli conjointement plus de 30 % des suffrages exprimés lors des élections professionnelles, et ;
 - l'absence d'opposition d'un ou plusieurs syndicats de chauffeurs ayant collectivement recueilli la majorité des suffrages exprimés.
54. Outre l'accord faisant l'objet du présent avis, qui a été signé le 19 décembre 2023, quatre autres accords (et plusieurs avenants) réunissant les trois conditions précitées ont été signés depuis la mise en place de l'ARPE et du dispositif de dialogue social.
55. Les deux premiers accords ont été signés le 18 janvier 2023 et portent respectivement sur la méthode de négociation (un avenant a complété cet accord le 1^{er} mars 2023) et sur l'instauration, au bénéfice des chauffeurs, d'un revenu minimal par course de 7,65 euros, applicable quelle que soit la plateforme et 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.
56. Un deuxième accord sur ce thème, signé le 19 décembre 2023, vise à assurer aux chauffeurs un niveau de revenu minimal calculé en fonction du niveau d'activité (ci-après « accord sur les garanties minimales de revenu »). 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.³³
57. Le 19 septembre 2023 a été signé un accord visant 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.
58. Au cours du premier semestre de 2024, des avenants ont été signés pour préciser les modalités d'application des deux accords instaurant des revenus minimum.
59. Il convient de noter que les acteurs du secteur, qu'il s'agisse des plateformes, des organisations professionnelles de chauffeurs ou des services de l'État, considèrent que ces accords ne forment pas un ensemble indissociable, chaque accord pouvant s'appliquer indépendamment des autres, même si l'ensemble des dispositions ainsi créées s'inscrivent dans la même démarche d'amélioration de la situation des chauffeurs indépendants de VTC engagée par le législateur. Comme l'exprime l'un des syndicats de chauffeurs, « *il existe une cohérence entre tous ces accords qui permet de faire avancer la situation globale des chauffeurs* ».

³³ Cet accord inclut le temps d'approche des chauffeurs dans le calcul du revenu et prévoit une réévaluation des garanties minimales au moins tous les deux ans.

d) L'ARPE décide d'étendre ou non chaque accord à l'ensemble du secteur (homologation)

60. Comme pour l'extension des accords de branche en droit du travail, l'État, représenté par l'ARPE, intervient dans la négociation collective, mais en seconde intention, lorsqu'il décide de procéder à l'homologation, c'est-à-dire à l'extension à toutes les plateformes et tous les chauffeurs de VTC indépendants d'un accord signé par certaines organisations professionnelles seulement. L'ARPE exerce donc, comme l'a indiqué en séance son directeur général, une prérogative de puissance publique.
61. D'un point de vue social, l'homologation des accords collectifs du secteur des VTC, comme l'extension des accords de branche en droit du travail, assure une uniformisation des garanties sociales pour les chauffeurs indépendants et encadre le fonctionnement du marché. Par ailleurs, le mécanisme de l'homologation permet de pallier la faiblesse du taux de participation des chauffeurs indépendants aux élections professionnelles. Cependant, il importe de souligner que l'application d'un accord par les adhérents des organisations qui l'ont signé n'est pas subordonnée, en principe, à son homologation, sauf, comme l'a indiqué en séance le directeur général de l'ARPE, si l'accord lui-même le prévoit – ce qui est le cas de l'accord objet de la saisine.
62. Il convient de noter que plusieurs plateformes ayant une activité de mise en relation en France dans le secteur des VTC n'ont adhéré à aucune des organisations qui participent à ces négociations de secteur. C'est actuellement le cas, par exemple, de Sixt Ride³⁴ et de Comin³⁵. Pour autant, ces plateformes ont connaissance des accords collectifs existants et déclarent se conformer à ceux qui ont été étendus à l'ensemble du secteur.
63. À ce jour, le seul accord signé dans le secteur des VTC à ne pas avoir été étendu par homologation est l'accord faisant l'objet du présent avis.
64. En vertu de l'article L. 7343-49 du code du travail, seule une ou plusieurs fédérations de plateformes ayant collectivement un poids supérieur à 50 % peuvent, en s'opposant à un accord, empêcher l'ARPE de l'étendre aux parties non signataires. Faute d'atteindre ce seuil de 50 %, la FFTPR a fait part à l'ARPE, en février 2024, des motifs de son désaccord sur le seul texte qu'elle a refusé de signer et l'a invitée à faire usage de la possibilité de consulter l'Autorité.

Un contrôle de la légalité des accords préalable à l'homologation

65. La décision d'homologation, comme la décision d'extension d'un accord de branche en droit du travail, n'est prise qu'après un contrôle de légalité du texte de l'accord.
66. En application de l'article L. 7343-51 du code du travail, l'ARPE a l'obligation d'exclure de chaque accord, avant de l'homologuer, « *les clauses qui apparaissent en contradiction avec les obligations légales* ».
67. Selon les informations fournies par les services de ses deux ministères de tutelle, l'ARPE est compétente pour expertiser la légalité de chaque accord et n'est pas tenue de recueillir l'approbation des ministères avant de prendre une décision d'homologation. Néanmoins,

³⁴ Sixt Ride indique mettre en œuvre les accords collectifs que l'ARPE a étendus à l'ensemble du secteur, mais n'a pas souhaité prendre part à leur élaboration.

³⁵ Comin n'exerçait pas encore d'activité de plateforme de mise en relation en 2023, année pendant laquelle les accords ont été élaborés et signés, mais envisage d'adhérer à une fédération professionnelle pour participer aux négociations à venir.

dans un souci de sécurisation, l'ARPE consulte en pratique les services de ces ministères avant de prendre sa décision. Par la suite, l'ARPE tient informés les ministères de tutelle des difficultés rencontrées, le cas échéant, dans la mise en œuvre des accords, lorsque ces difficultés lui sont signalées par les organisations professionnelles.

68. Le contrôle de légalité préalable à une homologation n'est pas une simple formalité puisqu'il a amené l'ARPE à modifier la rédaction de plusieurs accords avant de les déclarer applicables à l'ensemble du secteur. Un tel contrôle apparaît essentiel pour garantir aux acteurs du secteur la sécurité juridique nécessaire au bon fonctionnement de ce dernier.
69. Par exemple, l'accord relatif à la transparence du fonctionnement des plateformes comportait plusieurs phrases non conformes à la législation en vigueur applicable au T3P. Dès lors, l'ARPE a expressément exclu ces dispositions dans sa décision d'homologation³⁶.
70. De même, l'accord sur les garanties minimales de revenu comportait, dans sa rédaction initiale, plusieurs clauses distinguant « l'exploitant » et « le chauffeur » alors que juridiquement, dès lors qu'il s'agit de travailleurs indépendants, l'exploitant et le chauffeur sont une seule et même personne³⁷. La décision d'homologation prise par l'ARPE³⁸ exclut donc ces mentions non conformes. On peut noter que des mentions identiques figurent dans l'accord qui fait l'objet du présent avis et devraient donc être traitées de manière identique si l'ARPE décidait d'homologuer cet accord.
71. L'Autorité relève qu'il serait souhaitable que l'ARPE, qui publie chaque accord et chaque avenant sur son site internet, publie également des versions consolidées des accords intégrant à la fois les modifications qu'elle a fait apporter aux textes et les modifications résultant de la renégociation de certaines clauses par les partenaires (avenants).
72. Il serait évidemment préférable que l'ARPE soit en mesure d'effectuer le contrôle de la légalité des projets d'accord avant même leur signature. Cependant, comme elle l'a indiqué aux services d'instruction, l'ARPE est très rarement saisie des projets d'accord en amont de leur signature en vue de formuler d'éventuelles remarques, les organisations de plateformes se montrant peu enclines à les lui communiquer. De plus, les textes régissant le dialogue social du secteur VTC ne comportent pas de délais qui permettraient à l'ARPE d'assurer son rôle de « *modérateur sachant* » avant la signature des accords. L'ARPE note enfin que « *le rythme de la négociation peut rendre difficile cette relecture en amont, les projets d'accord finalisés étant souvent envoyés au dernier moment* »³⁹.

Les autres motifs pouvant justifier l'exclusion de clauses avant homologation ou le refus d'étendre un accord

73. L'article L. 7343-51 du code du travail crée pour l'ARPE, outre l'obligation d'exclure les clauses contraires à la réglementation en vigueur, la faculté de refuser l'homologation de tout ou partie d'un accord pour les motifs exposés ci-après.

³⁶ Décision du 13 novembre 2023 relative à l'homologation de l'accord du 19 septembre 2023 sur la transparence du fonctionnement des centrales de réservation de VTC et conditions de suspension et de résiliation des services de mise en relation dans le secteur des plateformes VTC.

³⁷ L'exploitant d'une voiture de transport avec chauffeur est soit travailleur indépendant (étant lui-même chauffeur titulaire d'une carte professionnelle VTC), soit employeur de chauffeurs de VTC salariés.

³⁸ Décision du 19 mars 2024 relative à l'homologation de l'accord sur l'amélioration des revenus des chauffeurs VTC indépendants ayant recours à une plateforme de mise en relation.

³⁹ Réponse de l'ARPE au questionnaire des services d'instruction (cote 180).

74. L'ARPE peut « *refuser, pour des motifs d'intérêt général, notamment pour atteinte excessive à la libre concurrence, l'homologation d'un accord. Elle peut également exclure les clauses pouvant être distraites de l'accord sans en modifier l'économie, mais ne répondant pas à la situation du secteur considéré. Elle peut, dans les mêmes conditions, homologuer, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions* ».
75. Il ressort de cette disposition que l'ARPE est invitée par le législateur à analyser avec précision « *la situation du secteur considéré* » et se prononcer au cas par cas en réalisant, le cas échéant, un arbitrage entre objectifs d'ordre social et impératifs de libre concurrence. Or, cette mission nécessite que l'ARPE évalue de manière prospective si l'homologation d'un accord porterait une « *atteinte excessive* » au libre jeu de la concurrence. L'Autorité souhaite ainsi que le présent avis fournisse à l'ARPE des indications qui lui permettront, à l'avenir, d'identifier dans les accords des clauses qui auraient pour objet ou pour effet de limiter l'accès au marché ou de porter atteinte au libre exercice de la concurrence.

B. L'ACCORD DU 19 DECEMBRE 2023 RENFORÇANT LA LIBERTE DU CHOIX DE LEURS COURSES PAR LES CHAUFFEURS DE VTC AYANT RECOURS A UNE PLATEFORME

1. UNE PROPOSITION FAITE TARDIVEMENT PAR L'API

76. L'accord sur lequel l'Autorité est consultée a été élaboré dans des conditions différentes des autres accords collectifs du secteur VTC. Ce sont ces conditions de rédaction, jugées inacceptables, qui ont motivé le refus de la FFTPR et d'un des syndicats de chauffeurs de le signer. Lors de leur audition, les représentants de la FFTPR ont fait valoir « *[qu'] à l'exception de l'accord faisant l'objet de la saisine, chaque accord collectif du secteur VTC a résulté de six à huit mois de négociations⁴⁰, au cours desquels des données ont été échangées, des calculs ont été réalisés et de nombreuses notes ont été produites par les organisations professionnelles* ». En revanche, « *cet accord a été présenté à l'improviste, à la fin d'une discussion qui portait sur d'autres sujets, il a été signé en une heure, en « off », par l'API et un syndicat de chauffeurs, sans aucune étude d'impact, sans données ni échanges, donc en dehors du processus normal de négociation* ». Selon la FFTPR, « *il y a eu des discussions bilatérales entre Uber et certaines organisations syndicales (...) mais il n'y a eu aucune discussion avec les autres plateformes, qui ne l'ont donc pas analysé* ». Trois autres syndicats opposés à l'accord ont refusé de le signer en raison de son contenu.
77. Interrogé par le collège, le directeur général de l'ARPE a indiqué que les conditions atypiques d'élaboration de cet accord peuvent s'expliquer au moins en partie par le contexte : six mois avant les élections professionnelles suivantes, et alors que se déroulaient au niveau européen les négociations sur la directive précitée du 23 octobre 2024, les pouvoirs publics ont fait pression sur les plateformes pour que des accords supplémentaires soient signés, les premiers accords étant considérés comme insuffisants, dans le secteur VTC comme dans le secteur de la livraison de marchandises.

⁴⁰ Il convient cependant de noter, comme l'a rappelé devant le collège le directeur général de l'ARPE, que le tout premier accord signé a été élaboré en deux mois.

78. Les représentants d'Uber ont confirmé, d'une part, que cet accord a été rédigé par l'API seule, sans transmission du projet d'accord à la FFTPR, contrairement à la pratique suivie pour tous les autres accords, et, d'autre part, qu'il a été rédigé tardivement, dans le but de débloquent les négociations sur deux autres accords en proposant un troisième texte pour obtenir l'assentiment des syndicats de chauffeurs sur le texte relatif à l'amélioration de la transparence des plateformes et sur le texte relatif aux revenus minimum kilométrique et horaire garantis⁴¹. Ils ont par ailleurs indiqué que l'ARPE n'avait été informée que la veille de la signature de l'accord.

2. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE L'ACCORD

79. L'article 1 de l'accord est ainsi rédigé :

« Chaque plateforme de mise en relation met en place un dispositif permettant à chaque exploitant de choisir un revenu minimum par kilomètre de course à partir duquel il souhaite recevoir, par préférence, des propositions de course par la plateforme.

Les préférences visées à l'alinéa ci-dessus s'appliquent, pour chaque course, au revenu divisé par la distance préalablement estimée par la plateforme (...) entre le lieu de prise en charge du client par le chauffeur et le lieu de dépôt du client à son point d'arrivée.

Ce dispositif doit permettre aux chauffeurs de recevoir, par préférence, des offres de course correspondant au choix préalablement renseigné sur la plateforme par l'exploitant et d'accéder, s'il le souhaite, aux autres offres de courses disponibles.

Les modalités de mise en œuvre du présent article sont définies par chaque plateforme de mise en relation (...) »⁴².

80. L'article 3 dispose que l'accord est conclu pour une durée indéterminée et qu'il entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2025 si l'ARPE a homologué l'accord avant cette date, et, dans le cas contraire, après la publication de la décision d'homologation.
81. L'application de l'accord, bien que celui-ci n'ait pas été signé par toutes les organisations représentatives, est donc subordonnée à son extension par l'ARPE à l'ensemble du secteur. Il peut être relevé que l'entrée en vigueur des dispositions du deuxième accord du 19 décembre 2023 relatives aux montants des garanties minimales de revenu était également subordonnée à leur homologation par l'ARPE.
82. L'entrée en vigueur différée au moins jusqu'au 1^{er} janvier 2025 est motivée dans l'accord par « *les évolutions nécessaires pour prendre en compte ces nouvelles obligations* ».
83. Lors de leur audition par les services d'instruction, les représentants d'Uber ont indiqué que, d'une part, cette rédaction n'empêche pas les plateformes signataires de le mettre en œuvre avant l'extension, et que, d'autre part, elle a été choisie parce « *[qu']en cas de difficultés soulevées par l'ARPE et qui rendraient l'accord inapplicable, il serait préférable de repartir de zéro* ». Ils ont ajouté que l'extension de l'accord « *ne changera pas grand-chose pour Uber, puisque nous appliquerons l'accord de toute façon* ».

⁴¹ L'un des syndicats de chauffeurs a indiqué que le texte de l'accord avait été présenté « *pour pousser notre organisation et d'autres à signer l'accord sur la garantie horaire* ».

⁴² 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 est publié sur le site de l'ARPE (<https://www.arpe.gouv.fr/wp-content/uploads/2024/02/Accord-choix-des-courses-19-Decembre-2023.pdf>).

3. L'ABSENCE DE DEFINITION PRECISE DU « DISPOSITIF » A METTRE EN ŒUVRE

84. Les services d'instruction ont interrogé l'ensemble des organisations professionnelles représentatives sur l'objectif, la nature et le contenu du « *dispositif* » dont l'article 1 de l'accord vise à imposer l'utilisation aux plateformes, ainsi que sur son intérêt pour les plateformes et pour les chauffeurs. Les réponses obtenues révèlent des interprétations et appréciations extrêmement divergentes entre les syndicats de chauffeurs, ainsi qu'entre les plateformes.
85. Les termes de l'article 1 de l'accord comportent un élément de souplesse mais, de ce fait, suscitent une inquiétude chez les plateformes concurrentes d'Uber et une incertitude pour les chauffeurs. Cette confusion résulte du caractère volontairement vague du texte rédigé par Uber et l'API, imprécision ayant pour objectif, selon les représentants auditionnés d'Uber, de laisser à chaque plateforme « *toute latitude pour développer une solution adaptée* ».
86. Si l'intention ainsi exprimée par Uber paraît louable, elle n'a pas convaincu ses concurrents ni les chauffeurs. Tout en reconnaissant que l'accord ne dicte pas « *noir sur blanc* » quel outil utiliser, les plateformes membres de la FFTPR et plusieurs syndicats de chauffeurs, interrogés par les services d'instruction au cours de l'été 2024, se sont dits convaincus qu'Uber disposait déjà de la solution permettant de mettre en œuvre l'accord. Deux syndicats ont, par ailleurs, exprimé la crainte que les plateformes n'ayant pas encore mis en place le dispositif prévu répercutent sur les chauffeurs son coût d'acquisition.
87. Lors de leur audition, les représentants d'Uber ont signalé que de nombreux chauffeurs demandaient que soit étendu à l'ensemble du territoire un dispositif qu'Uber ne proposait qu'à Lyon, car ces chauffeurs pensaient, à tort, que ce système permet à chaque chauffeur lyonnais de décider d'un revenu par kilomètre. En particulier, l'AVF, alors syndicat majoritaire chez les chauffeurs, était certaine que le dispositif expérimenté par Uber à Lyon serait celui utilisé pour mettre en œuvre l'accord à l'échelle nationale.
88. En réalité, selon Uber, les chauffeurs de VTC exerçant en dehors de Lyon se sont fait une idée erronée de la fonctionnalité expérimentée dans cette agglomération, qui ne permet pas de fixer un seuil de revenu par kilomètre (comme prévu par l'accord) mais un montant personnalisé pour le coefficient multiplicateur utilisé par Uber dans son modèle de tarification. De plus, selon Uber, le dispositif expérimenté à Lyon depuis décembre 2020 est « *obsolète techniquement* », « *marche très mal en pratique et est peu utilisé par les chauffeurs lyonnais* » et va être supprimé. Les représentants de l'association des chauffeurs lyonnais, l'ACIL, entendus par le collège, ont confirmé que le dispositif proposé par Uber à Lyon ne correspondait pas au dispositif prévu par l'accord, mais ont soutenu qu'Uber avait présenté à toutes les parties prenantes l'accord comme une généralisation de l'outil testé à Lyon, bien que celui-ci soit techniquement obsolète.
89. Le nouvel outil créé par Uber pour mettre en œuvre l'accord du 19 décembre 2023 a été ainsi présenté aux chauffeurs le 5 juillet 2024 sur le site internet de la plateforme⁴³ : « *[d]ésormais vous pourrez indiquer directement dans l'application, votre tarif minimum par kilomètre pour les propositions de course que vous souhaitez recevoir par préférence* ». La présentation précise que les chauffeurs pourront « *choisir de continuer à recevoir des propositions [de] courses en dessous de votre tarif minimum en activant le bouton dédié* » dans l'application. Il est également indiqué qu'Uber a « *lancé l'expérimentation de cette fonctionnalité dans toutes les villes de France – sauf Paris et Lyon – depuis juillet 2024* ».

⁴³ Site internet d'Uber : <https://www.uber.com/fr/blog/tarif-minimum-par-kilometre/> (5 juillet 2024).

90. Depuis le 7 novembre 2024, la nouvelle fonctionnalité est ainsi présentée aux chauffeurs sur le site internet d'Uber : « [1]a nouvelle fonctionnalité de choix de tarification minimum vous permet de définir votre tarif minimum, net de frais de service, par kilomètre de course, à partir duquel vous souhaitez recevoir, par préférence, des propositions de courses (...). Par exemple, vous pouvez décider de caler votre tarification à 1,20€/km de 14h à 16h, puis à 1,40€/km de 16h à 20h »⁴⁴.
91. Selon l'API, « certaines plateformes membres de la FFTPR » sont déjà dotées de la fonctionnalité nécessaire pour mettre en œuvre l'accord et « testent [celle-ci] au Royaume-Uni depuis quelque temps »⁴⁵. Dans sa réponse au questionnaire, l'API précise qu'il s'agit de la plateforme Bolt. Cependant, interrogé par les services d'instruction et par le collègue, Bolt a indiqué que son dispositif utilisé au Royaume-Uni n'est pas conforme au dispositif prévu par l'accord et ne pourra donc pas être utilisé en France pour mettre en œuvre celui-ci. La FFTPR a déclaré, quant à elle, qu'à sa connaissance, « seul Uber (API) propose ce dispositif dans certains pays. Les autres plateformes françaises et européennes ne le proposent pas ».

III. L'évaluation des risques pour la concurrence

A. LE MARCHE PERTINENT

1. L'AUTORITE A DELIMITE UN MARCHE DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES AVEC RESERVATION

92. À ce jour, l'Autorité n'a pas eu l'occasion de se prononcer dans le cadre du contrôle des concentrations, ni dans une procédure contentieuse, sur la délimitation d'un marché pertinent d'intermédiation de services transport de personnes sur lequel des acteurs tels que les plateformes VTC ainsi que les plateformes de taxis (telles que G7 par exemple) seraient en concurrence.
93. Dans son avis n° 23-A-18 du 29 novembre 2023 relatif au secteur des transports terrestres de personnes (ci-après « avis Mobilités »), l'Autorité a rappelé que sa pratique décisionnelle établit une distinction entre deux marchés : d'une part, la maraude, c'est-à-dire le transport sans réservation (le passager hèle un taxi ou se rend à une station de taxis), marché sur lequel les taxis sont en situation de monopole légal, et, d'autre part, le transport avec réservation préalable sur lequel les taxis et VTC sont en concurrence.
94. Le marché des services de T3P avec réservation couvre l'ensemble des cas dans lesquels le chauffeur dispose d'une réservation avant d'arriver sur le lieu du rendez-vous fixé par le client. Le client peut réserver à l'avance en fixant une heure exacte pour le départ de la course (le jour même ou à une date ultérieure), ou bien réserver en contactant un chauffeur ou une

⁴⁴ Rubrique « La tarification minimum, comment ça marche ? » de la page intitulée « Amélioration de notre système de tarification », 7 novembre 2024 : <https://www.uber.com/fr/blog/amelioration-de-notre-systeme-de-tarification/>.

⁴⁵ Mail de la présidente de l'API adressé à l'ARPE en mai 2024.

plateforme pour qu'un véhicule vienne le chercher le plus rapidement possible sans préciser d'heure de rendez-vous.

95. Comme rappelé dans l'avis Mobilités, le marché du T3P avec réservation a connu de profondes transformations au cours des dix dernières années, tant sur le terrain, avec l'arrivée et le développement des plateformes, que dans les textes. L'arrivée des plateformes de VTC dans les années 2010 a intensifié la concurrence entre les taxis et les VTC et a poussé les compagnies de taxis à créer également des plateformes de mise en relation.
96. Dans sa communication du 9 décembre 1997 sur la définition du marché en cause dans le cadre de la mise en œuvre du droit de la concurrence, la Commission, se référant aux règlements européens alors en vigueur, a indiqué qu'un marché de produits en cause (ou marché pertinent) « *comprend tous les produits et/ou services que le consommateur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés* »⁴⁶. La récente révision de cette communication par la Commission a laissé cette définition inchangée⁴⁷.
97. Or, du point de vue du consommateur, l'essor des plateformes a largement effacé la distinction entre taxis et VTC, non seulement en France, mais également au niveau de l'Union. Selon une enquête publiée en janvier 2020 par la Commission⁴⁸, les utilisateurs européens perçoivent les taxis et les VTC comme des services similaires et apprécient la disponibilité et la facilité de réservation des uns comme des autres. Dans une communication du 4 février 2022 relative au T3P⁴⁹, la Commission constate que les taxis et les VTC se livrent à une concurrence croissante et que, du point de vue du consommateur, la distinction entre les deux catégories de T3P s'estompe.

2. UN MARCHÉ BIFACE : LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION, INTERMÉDIAIRES ENTRE LES CHAUFFEURS DE T3P ET LEURS PASSAGERS

98. Sur le marché du T3P avec réservation, la relation entre le conducteur d'un véhicule et ses passagers est établie soit par un contact direct, soit *via* un intermédiaire. Un consommateur peut réserver une course en contactant directement un chauffeur de taxi ou de VTC, sans avoir recours à une plateforme. Toutefois, il n'y a pas de statistiques permettant de connaître le nombre de ces courses non intermédiées, ni leur part dans le total des courses de taxis et de VTC en France. Lors de son audition, le président de la FFTPR a estimé que cette part est au maximum de 20 %. Cette part est probablement plus élevée dans les zones rurales puisque les plateformes de mise en relation y ont peu d'activité, même si dans ces territoires les clients peuvent, en réservant à l'avance, contacter des chauffeurs par l'intermédiaire des plateformes à condition que le point de départ ou le point d'arrivée de la course soit situé dans une agglomération dans laquelle ces chauffeurs sont en activité.

⁴⁶ Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (97/C372/03), 9 décembre 1997 (paragraphe 7).

⁴⁷ Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit de la concurrence de l'Union (C/2024/1645), 4 février 2024 (paragraphe 12).

⁴⁸ *Special Eurobarometer 495 – Report – Mobility and Transport* (pp. 34-46).

⁴⁹ Communication de la Commission relative à un service local de transport de passagers à la demande (taxis et VTC) performant et durable (2022/C62/01), février 2022.

99. L'activité d'intermédiation que constitue la mise en relation d'un chauffeur (de taxi ou de VTC) et d'un client crée un marché biface, sur lequel la capacité d'une plateforme à se développer dépend en premier lieu de sa capacité à contracter avec un nombre suffisant de chauffeurs de taxis et/ou de VTC.
100. Sur ce marché biface :
- la demande de production de courses est le fait des plateformes de mise en relation, et rencontre l'offre de production de courses proposée par les chauffeurs (marché amont de l'intermédiation). Ce sont des acteurs de ce marché amont qui participent, par l'intermédiaire d'organisations professionnelles, au dialogue social du secteur ;
 - en aval, l'offre de courses proposée par les plateformes rencontre la demande de courses émanant des clients (entreprises ou passagers individuels).
101. Sur le marché amont, certaines plateformes se spécialisent dans la mise en relation exclusivement avec des chauffeurs de VTC (par exemple Heetch) ou exclusivement avec des chauffeurs de taxis (par exemple G7, Hype et Wimova). Toutefois, Allocab, Bolt, FreeNow⁵⁰ et Uber⁵¹ proposent aux clients des services de mise en relation avec des chauffeurs de VTC et/ou de taxis.
102. Les différentes plateformes se distinguent aussi par leurs offres de services et les passagers ciblés : alors que des plateformes comme Uber, Heetch et Bolt ciblent principalement les particuliers dans les grandes villes, ce qui se traduit par des trajets courts et des coûts moyens des courses assez bas, d'autres plateformes comme Allocab et Marcel ciblent plutôt une clientèle de professionnels, pour des trajets plus longs assortis de tarifs plus élevés.
103. Des plateformes comme Blacklane et Sixt Ride proposent exclusivement des services « haut de gamme » (véhicules de luxe), autrefois appelés « grande remise », qui ne peuvent pas être réservés de manière instantanée par un passager qui souhaite trouver un chauffeur dès qu'il se connecte sur la plateforme. Sixt Ride indique que son seul concurrent en France est Blacklane, et ne considère donc pas Uber, Allocab ou Freenow comme ses concurrents, bien que ces plateformes proposent plusieurs catégories de véhicules, y compris des véhicules haut de gamme⁵². Cette analyse est partagée par la FFTPR.

3. UBER, BENEFICIAIRE D'UNE DOUBLE ASYMETRIE

104. En France, Uber occupe une position très forte à la fois sur le marché et dans l'élaboration des accords collectifs du secteur VTC. 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 décrit précédemment.
105. Si l'on se place dans le champ du dialogue social du secteur des VTC, seules deux fédérations de plateformes peuvent participer aux négociations avec les organisations professionnelles de chauffeurs VTC indépendants. Or le poids de l'API en termes de représentativité, considérable par rapport à celui de la FFTPR (*cf. supra* paragraphes 47 et 48), est dû à celui de son principal adhérent, Uber, son second adhérent, Caocao n'ayant

⁵⁰ Freenow ne propose une mise en relation avec des chauffeurs de taxi qu'à Paris, mais propose des services de mise en relation de VTC à Paris et dans six autres grandes villes.

⁵¹ Uber Taxi est en activité depuis octobre 2022.

⁵² Par exemple Uber Berline.

encore qu'une présence marginale sur le marché français. Il est dès lors possible de considérer que la force de négociation de l'API est en réalité celle d'Uber, et donc que le contenu des propositions présentées et des positions soutenues par l'API est directement influencé par Uber.

106. Avant de présenter des estimations relatives au pouvoir de marché d'Uber, il convient de relever que de nouveaux opérateurs sont entrés ou prévoient d'entrer sur le marché français, ce qui révèle un réel dynamisme concurrentiel entre plateformes VTC en dépit de la présence d'un géant mondial présent depuis 2012. On note ainsi l'arrivée d'opérateurs comme Chauffeur-Privé en 2012 (devenu Freenow en 2019), Le Cab et Marcel en 2014, Sixt Ride en 2015, Bolt en 2017, Caocao fin 2019, et le lancement récent ou prévu de nouveaux acteurs français (notamment Comin⁵³ et la société coopérative Maze). Le marché a toutefois commencé à se concentrer à la suite du rachat, en juin 2024, de Marcel par Le Cab.
107. Si l'on ne considère que les deux organisations représentant les plateformes dans le dialogue social, les calculs de l'ARPE pour déterminer le poids relatif de chacune concluent, d'une part, que le taux d'audience de l'ensemble formé par Uber et Caocao (l'API) est de 51 % pour le nombre de chauffeurs ayant la capacité à voter aux élections professionnelles⁵⁴, contre 49 % pour l'ensemble des adhérents de la FFTPR (Allocab, Bolt, Freenow, Heetch, Le Cab et Marcel), et, d'autre part, que le taux d'audience de l'API est de 78 % pour ce qui concerne le revenu d'activité pris en compte dans le calcul en application du code du travail, contre 22 % pour les adhérents de la FFTPR⁵⁵.
108. Afin d'estimer les parts de marché des différents acteurs du secteur, une collecte d'informations chiffrées a été réalisée. Plusieurs questionnaires ont été adressés à une liste d'acteurs préalablement identifiés. Les données collectées concernent les années 2021 à 2023.
109. Pour le marché en aval, concernant les relations entre les plateformes et les clients (passagers), les données obtenues relatives au nombre de courses et au nombre de kilomètres parcourus ont été utilisées pour estimer les parts de marché.
110. Sur un marché aval se limitant aux principales plateformes de VTC actives en France, Uber détiendrait en 2023 une part de marché estimée à [60 – 70] % pour le nombre de courses et [60 – 70] % pour le nombre de kilomètres parcourus par les chauffeurs (*cf. infra* tableaux 1 et 2). Bien que les parts de marché d'Uber calculées sur la base de ces deux facteurs soient en baisse sur la période 2021-2023, Uber conserve une large avance sur ses concurrents, sa part de marché demeurant très nettement au-dessus de 50 % alors que celle de son plus proche concurrent, bien qu'en forte progression entre 2021 et 2023, dépasse à peine 20 %.

⁵³ La plateforme de mise en relation de VTC de Comin n'est active que depuis avril 2024 ; la plateforme de Maze était encore en phase de test au moment de l'instruction du présent avis.

⁵⁴ Seuls les chauffeurs ayant une certaine ancienneté ont le droit de vote aux élections professionnelles et sont à ce titre pris en compte dans le calcul de l'ARPE. Le nombre total de chauffeurs ayant recours à ces plateformes est bien supérieur à celui qui a servi de base au calcul du taux d'audience.

⁵⁵ Compte-rendu du conseil d'administration de l'ARPE du 3 juillet 2024.

Tableau 1 : parts de marché des principales plateformes de mise en relation de VTC en fonction du nombre de courses

	2021	2022	2023
Uber	[70 – 80] %	[60 – 70] %	[60 – 70] %
Bolt	[5 – 10] %	[10 – 20] %	[20 – 30] %
Heetch	[10 – 20] %	[10 – 20] %	[5 – 10] %
FreeNow	[5 – 10] %	[5 – 10] %	[0 – 5] %
Le Cab/SnapCar	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Marcel	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Sixt Ride	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Caocao	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %

*Champ : France, secteur T3P, marché en aval des plateformes de mise en relation des VTC.
Source : réponses des plateformes aux questionnaires.*

Tableau 2 : parts de marché des principales plateformes de mise en relation de VTC en fonction du nombre de kilomètres parcourus

	2021	2022	2023
Uber	[60 – 70] %	[60 – 70] %	[60 – 70] %
Bolt	[5 – 10] %	[10 – 20] %	[20 – 30] %
Heetch	[10 – 20] %	[10 – 20] %	[10 – 20] %
FreeNow	[5 – 10] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Le Cab/SnapCar	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Sixt Ride	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
Marcel	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %
CaoCao	[0 – 5] %	[0 – 5] %	[0 – 5] %

*Champ : France, secteur T3P, marché en aval des plateformes de mise en relation des VTC.
Source : réponses aux questionnaires.*

111. Sur un marché aval plus large incluant la plateforme de réservation de taxis G7, plusieurs plateformes ne proposant que des courses en VTC et plusieurs plateformes permettant à la fois de réserver des taxis et de réserver un VTC (Bolt, Free Now et Uber), 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 (*cf. infra* tableau 3). Bien que les parts de marché d'Uber calculées soient logiquement plus faibles que dans le marché aval restreint aux principales plateformes de VTC actives en France et ayant répondu aux questions des services d'instruction, elles se maintiennent au-dessus de 50 %, soit de deux à six fois supérieures à celles des principaux concurrents (Bolt, G7 et Heetch).

Tableau 3 : 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
Uber	[50 – 60] %	[50 – 60] %
Bolt	[10 – 20] %	[10 – 20] %
G7	[10 – 20] %	[10 – 20] %
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] %

*Champ : France, marché en aval des plateformes de mise en relation des VTC et des taxis, secteur T3P.
Source : réponses aux questionnaires.*

112. Pour le marché en amont, mettant en relation les chauffeurs VTC et les plateformes, les données liées au nombre de chauffeurs ayant réalisé au moins une course via chaque plateforme de mise en relation, ainsi que les données relatives au nombre total de « chauffeurs actifs » – selon la définition retenue par l’ONT3P – ont été exploitées afin d’estimer les parts de marché.
113. Au sein de la catégorie des chauffeurs actifs sur les plateformes répondant à la définition de l’ONT3P (*cf. supra* note de bas de page 16), [90 – 100] % ont utilisé Uber au cours de l’année 2021 et [90 – 100] % au cours de l’année 2022, soit comme unique plateforme de mise en relation, soit avec d’autres plateformes.
114. Les données ont également permis de comparer le nombre de chauffeurs ayant réalisé au moins une course avec le nombre de chauffeurs actifs au sens de l’ONT3P sur la plateforme Uber. 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.
115. Le présent avis ne saurait être totalement concluant sur la puissance de marché des différentes plateformes, notamment dans la mesure où plusieurs plateformes n’ont pas fourni les informations nécessaires et où n’a pas été étudiée la question de la dimension géographique à prendre en considération pour délimiter un ou plusieurs marchés pertinents. Toutefois, 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.

B. L'ACCORD POURRAIT-IL ETRE QUALIFIE D'ENTENTE ?

1. LES LIGNES DIRECTRICES DE LA COMMISSION PERMETTENT DE SOUSTRAIRE L'ACCORD A L'APPLICATION DE L'ARTICLE 101 DU TFUE

116. Comme exposé *supra*, les accords collectifs du secteur des VTC s'inspirent du dispositif des conventions collectives et des accords de branche du droit du travail, mais sont négociés et conclus par des organisations d'entreprises. Or les articles 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « TFUE ») et L. 420-1 du code de commerce prohibent les ententes, pratiques concertées et décisions d'associations d'entreprises restrictives de concurrence qui résultent d'accords de volontés entre des entités autonomes. L'article L. 420-1 du code de commerce prohibe, notamment, les actions concertées et les conventions entre des entreprises qui tendent à limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises.
117. Selon une jurisprudence bien établie⁵⁶, les accords collectifs conclus entre organisations représentatives des employeurs et des salariés échappent à l'interdiction posée par l'article 101 du TFUE s'ils résultent de négociations collectives entre partenaires sociaux et s'ils ont pour objet d'améliorer les conditions de travail des salariés. En revanche, dans un arrêt du 4 décembre 2014⁵⁷, la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après « Cour de justice ») a jugé qu'un accord collectif entre des employeurs et des travailleurs indépendants, n'ayant pas la qualité de salariés, n'échappe pas à l'application du droit de la concurrence (sauf si les travailleurs concernés sont de « *faux indépendants* »).
118. Dans ses lignes directrices de septembre 2022, la Commission définit néanmoins les conditions dans lesquelles elle considère que, dans l'attente d'une jurisprudence qui viendrait, le cas échéant, contredire son interprétation de l'article 101 du TFUE, certains travailleurs indépendants « *et leur(s) contrepartie(s)* »⁵⁸ (notamment les plateformes de travail numériques) peuvent prendre part à des négociations collectives sans risquer d'enfreindre cet article⁵⁹.
119. La Commission définit le « *travailleur indépendant sans salariés* » comme « *une personne qui n'a pas de contrat de travail ou qui ne se trouve pas dans une relation de travail et qui dépend principalement de son travail personnel pour la fourniture des services concernés* »⁶⁰. Elle note que les travailleurs indépendants, même s'il s'agit de particuliers travaillant à leur compte, constituent en principe des entreprises au sens de l'article 101 du TFUE mais considère que lorsque des travailleurs indépendants subissent « *un déséquilibre dans le pouvoir de négociation* »⁶¹ par rapport aux plateformes, ils sont dans une situation comparable à celle des travailleurs salariés dans le cadre d'un dialogue social et ne devraient donc pas encourir une sanction au titre de l'article 101 du TFUE pour les accords collectifs qu'ils parviennent à conclure.

⁵⁶ CJCE, 21 septembre 1999, Albany (C-67/96) et CJCE, 21 septembre 2000, Van der Woude (C-222/98).

⁵⁷ CJUE, 4 décembre 2014, FNV Kunsten (C-413/13).

⁵⁸ Les contreparties sont définies au paragraphe 2 des lignes directrices de septembre 2022.

⁵⁹ Lignes directrices de septembre 2022, paragraphe 10.

⁶⁰ *Ibid.*, paragraphe 2.

⁶¹ *Ibid.*, paragraphe 9.

120. L'objectif de la Commission est de promouvoir le recours à la négociation collective de ces travailleurs quand ils ne sont pas assimilés à des salariés et de leur permettre de bénéficier d'accords collectifs sans que ceux-ci soient qualifiés de pratiques anticoncurrentielles au sens du droit de l'Union.
121. Les lignes directrices de septembre 2022 posent le principe selon lequel « *les conventions collectives conclues entre des indépendants sans salariés et des plateformes de travail numériques en ce qui concerne les conditions de travail ne relèvent pas du champ d'application de l'article 101 du TFUE* »⁶². Les « *conditions de travail* » incluent par exemple – la Commission n'en donne pas une liste exhaustive – la rémunération et les modalités de travail⁶³.
122. L'accord faisant l'objet du présent avis entre dans cette catégorie et peut donc être considéré comme n'encourant pas, selon l'interprétation de la Commission et dans l'attente d'une éventuelle jurisprudence, une interdiction fondée sur l'article 101 du TFUE.
123. Il convient de souligner que la Commission ne subordonne pas cette analyse au constat que la mise en œuvre d'un accord a effectivement un impact bénéfique sur les conditions de travail de ces travailleurs : il suffit que la convention collective, « *par sa nature et son objet* », concerne leurs conditions de travail⁶⁴. Pour réaliser un arbitrage entre deux logiques qui peuvent être contradictoires – l'amélioration des conditions de travail d'une catégorie de travailleurs et la prévention de pratiques ayant pour objet ou pour effet de fausser la concurrence – il n'est pas requis, selon la Commission, de démontrer qu'un accord améliorera effectivement ou durablement la situation des travailleurs concernés.
124. Enfin, la Commission précise que la négociation et la conclusion de ces conventions collectives « *présupposent un certain degré de coordination entre les multiples parties de chaque côté de la négociation* », ce qui peut impliquer, notamment, des échanges d'informations, et que dans la mesure où cette coordination est « *nécessaire et proportionnée* », elle peut également être considérée comme ne relevant pas d'une infraction à l'article 101 du TFUE, y compris dans le cas où les négociations n'auraient pas abouti à la conclusion d'un accord⁶⁵.

2. DES ENTENTES ENTRE CHAUFFEURS SONT-ELLES RENDUES POSSIBLES PAR CET ACCORD ?

125. Il convient, à titre liminaire, de rappeler que les chauffeurs indépendants sont, au sens du droit de la concurrence, des entreprises et sont tenus, à ce titre, de se conformer à l'interdiction des pratiques anticoncurrentielles entre entreprises.
126. Les organisations professionnelles de chauffeurs ont des appréciations très divergentes sur l'effet que pourrait avoir l'accord sur l'intensité de la concurrence entre les chauffeurs de VTC. L'un des syndicats ayant refusé de signer l'accord considère ainsi « *que cet accord ne devrait, dans les faits, opérer aucun changement majeur en termes de concurrence entre les chauffeurs VTC* ». En revanche, deux autres syndicats opposés à l'accord et l'un des syndicats signataires estiment que cet accord va intensifier la concurrence entre chauffeurs.

⁶² *Ibid.*, paragraphe 31.

⁶³ *Ibid.*, paragraphe 15.

⁶⁴ *Ibid.*, paragraphe 2.

⁶⁵ *Ibid.*, paragraphe 16.

Cependant, leurs analyses de cette intensification divergent : selon le premier, chaque chauffeur « *pourra faire en sorte de « casser » ou « gonfler » le prix des courses* » ; pour le second, « *les chauffeurs fixant des tarifs plus bas recevront davantage de courses, incitant tous les chauffeurs à baisser leurs prix pour rester compétitifs* », ce qui pourrait « *freiner l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché, car les nouveaux chauffeurs devront accepter des tarifs bas pour obtenir des courses* » ; enfin, selon le syndicat ayant signé l'accord, celui-ci pourrait accroître « *la pression sur [les chauffeurs] pour accepter toutes les courses disponibles et ainsi faire baisser les revenus des chauffeurs* ».

127. Les plateformes opposées à l'accord avancent, notamment, qu'il 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* ».
128. Il pourrait effectivement arriver que des chauffeurs se concertent pour fixer un seuil identique de revenu par kilomètre, ce qui les amènerait à ne pas voir sur leur application les propositions de course en dessous de ce seuil, et aboutirait donc à ce que les plateformes ne trouvent pas de chauffeur disposé à y répondre. Toutefois, le dispositif de l'accord du 19 décembre 2023 ne semble pas accentuer le risque de telles pratiques par rapport à la situation actuelle : chaque chauffeur a ses propres critères d'acceptation ou de refus d'une proposition de course, et des chauffeurs peuvent déjà en pratique se concerter pour refuser certaines courses au détriment d'une ou plusieurs plateformes.
129. Les représentants de la FFTPR ont d'ailleurs indiqué pendant leur audition « *[qu']il y a déjà des grandes villes où les chauffeurs s'entendent pour refuser les courses en-dessous d'un prix défini par une plateforme, ce refus prenant la forme d'une déconnexion de tous ces chauffeurs simultanément, par exemple à une heure de pointe* ». Les représentants d'Uber ont indiqué que « *la nouvelle fonctionnalité ne rendra pas cela plus facile par rapport à la situation actuelle* ». Ils ont souligné que la majorité des chauffeurs VTC ayant recours à plusieurs plateformes, ils peuvent facilement faire jouer la concurrence entre celles-ci, ce qui limite le risque de pratiques concertées à l'encontre d'une seule plateforme. Cette analyse ne semble pas prendre en compte le risque que représenterait directement pour une plateforme (et, indirectement, pour les consommateurs) un comportement concerté entre un nombre important de chauffeurs pour se déconnecter simultanément de cette plateforme et se connecter tous sur une plateforme concurrente.
130. L'Autorité appelle les acteurs du secteur à la vigilance face aux possibilités de comportements concertés entre chauffeurs qui seraient constitutifs d'ententes au sens du droit de la concurrence, mais souligne que ces hypothèses pourraient déjà se concrétiser aujourd'hui, indépendamment de l'entrée en vigueur de l'accord du 19 décembre 2023.

C. L'EXTENSION DE L'ACCORD RISQUE-T-ELLE DE PERMETTRE UNE PRATIQUE D'EVICITION TECHNOLOGIQUE ?

131. Dans sa réponse au questionnaire des services de l'Autorité, l'API affirme que l'accord laisse aux plateformes une grande latitude dans la définition des modalités concrètes de sa mise en œuvre, au regard notamment de leurs propres contraintes techniques, et que cet accord ne les oblige pas à recourir à un outil unique et harmonisé, tant sur le plan technologique que sur celui de son paramétrage. L'API estime qu'il est très probable qu'il existera autant de dispositifs que de plateformes de mise en relation qui le mettront concrètement en œuvre.

132. La FFTPR ne partage pas cette opinion et affirme, au contraire, 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.
133. Indépendamment de la question de savoir si le texte de l'accord répond effectivement à une revendication des chauffeurs de VTC (l'opposition manifestée par la majorité des syndicats de chauffeurs à cet accord permet d'en douter, mais les éléments factuels manquent pour étayer ou infirmer cette hypothèse), et sans qu'il soit nécessaire d'établir si la mise en œuvre de l'accord aura un impact positif ou négatif sur leurs revenus et leurs conditions de travail (les hypothèses émises par les parties prenantes sont là encore divergentes), il convient de s'interroger sur le risque que peut constituer, en termes concurrentiels, la décision d'étendre l'accord à l'ensemble du secteur.
134. En elle-même, la détention par un seul opérateur du marché d'une technologie dont ses concurrents ne disposent pas, ou dont l'acquisition représente un coût significatif, ou sur laquelle un opérateur a pris une avance considérable dans la conception et le développement même si la technologie n'est pas encore pleinement opérationnelle au moment de l'analyse ne constitue pas – au contraire – une atteinte aux règles du droit de la concurrence. En revanche, il peut en être autrement si un acte de puissance publique rend obligatoire pour tous les opérateurs l'acquisition et l'utilisation de cette technologie ou d'une technologie équivalente.
135. En l'espèce, 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.
136. 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. Dans certaines conditions, rendre obligatoire pour tous les opérateurs l'utilisation d'une technologie dont seul cet opérateur dispose expose l'État, créateur de l'obligation, au risque de provoquer un abus automatique.
137. Le concept de violation (ou abus) automatique du droit de la concurrence, introduit par la jurisprudence de la Cour de justice au début des années 1990⁶⁶ et repris dans la jurisprudence administrative⁶⁷, rend opposable le droit de la concurrence aux actes normatifs de la puissance publique en raison des effets qu'ils induiront nécessairement au bénéfice d'une entité économique soumise, elle, au respect des règles de concurrence (notamment l'interdiction d'abuser d'une position dominante).
138. Un acte administratif est condamnable lorsqu'il place un opérateur économique dans une situation qui lui permet d'abuser d'une position dominante. L'abus est alors engendré non pas par un acte de nature économique, mais par un acte de la puissance publique, et il est sanctionné en combinant l'article 102 du TFUE interdisant les abus de position dominante et l'article 106, paragraphe 1, du TFUE interdisant aux États membres d'adopter ou de maintenir en vigueur des mesures contraires aux dispositions des traités, notamment à l'article 102 du TFUE. Dans un arrêt récent⁶⁸, la Cour de justice a précisé que, dans le cadre

⁶⁶ CJCE, 23 avril 1991, *Höfner* (C-41/90) et 18 juin 1991, *ERT* (C-260/89).

⁶⁷ Conseil d'État, 8 novembre 1996, *Fédération française des sociétés d'assurance*.

⁶⁸ CJUE, 17 juillet 2024, *DEI* (C-553/12).

d'une application conjointe des articles 102 et 106 du TFUE, il n'est pas nécessaire de démontrer que l'entreprise en position dominante a commis ou pourrait commettre un abus déterminé ; il suffit de constater que l'action de l'État porte atteinte à l'égalité entre concurrents.

139. S'agissant des décisions de l'État étendant à l'ensemble d'une branche professionnelle l'application d'un accord de branche de droit du travail, un arrêté d'extension constitue bien un acte normatif de l'État, et non un acte par lequel la puissance publique exerce une activité économique. Le Conseil d'État a, à plusieurs reprises, reconnu la possibilité d'apprécier la légalité d'un tel arrêté au regard de ses effets sur la concurrence, au motif que « *si les conventions de branche ou les accords professionnels ou interprofessionnels et leurs avenants, négociés et conclus par les représentants d'organisations syndicales d'employeurs et de salariés (...) ne sont pas, en eux-mêmes, des "conventions" ou des "ententes" au sens de l'article [L. 420-1 du code de commerce], les stipulations desdits conventions ou accords collectifs ne doivent pas avoir pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché notamment en limitant l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises* »⁶⁹.
140. Dans le cadre du dialogue social spécifique au secteur des VTC, la décision d'homologuer un accord rend obligatoire son respect par toutes les plateformes et tous les travailleurs compris dans son champ d'application, même s'ils étaient opposés à la signature ou n'étaient pas encore présents sur le marché au moment de sa signature.
141. L'Autorité constate que les caractéristiques de la procédure d'homologation des accords collectifs du secteur des VTC font de la décision d'homologuer un accord un acte normatif de l'État similaire à un arrêté d'extension d'un accord de branche de droit commun. L'ARPE, comme relevé ci-avant, est en effet un établissement public de l'État, sous tutelle de deux ministères, et est l'« *autorité administrative* » compétente pour prendre la décision d'homologation en application du code du travail.
142. Les informations communiquées aux services d'instruction permettent d'affirmer qu'à la date de rédaction du présent avis, la plateforme Uber est dotée du dispositif qui correspond aux termes de l'accord, qu'elle a développé par ses propres moyens (en interne), et que ce dispositif est opérationnel, même si son utilisation par les chauffeurs sur la plateforme d'Uber ne deviendra effective sur l'ensemble du territoire français qu'au début de l'année 2025. Les représentants d'Uber ont par ailleurs indiqué qu'Uber mettra en œuvre l'accord, que celui-ci soit homologué ou non.
143. Caocao, le second adhérent de l'API, déclarait en juillet 2024 n'avoir jamais mis en place un tel dispositif et ne pas avoir interrogé son partenaire au sein de l'API, sur l'existence ou non d'un dispositif adapté chez Uber. Caocao n'a par ailleurs pas exprimé d'inquiétude sur la possibilité de se doter de l'outil nécessaire, le cas échéant en faisant appel aux services d'un prestataire externe.
144. En revanche, la FFTPR affirme que l'extension de l'accord obligerait de fait toutes les plateformes VTC à uniformiser leurs algorithmes d'attribution (*dispatch*) des propositions de courses pour les aligner sur celui d'Uber, ce qui représenterait un coût qu'Uber a déjà supporté (sous réserve de l'achèvement du déploiement du nouvel outil).
145. En séance, les représentants de la FFTPR ont toutefois reconnu que les algorithmes actuels de *dispatch* des différentes plateformes sont déjà « *voisins* ».

⁶⁹ Conseil d'État, 16 janvier 2002, *Syndicat national des entreprises d'esthétique et de coiffure à domicile*.

146. L’Autorité note que, même si toutes les plateformes se dotaient d’une même fonctionnalité au stade de l’attribution des courses aux chauffeurs, il n’est pas établi que ceci entraînerait nécessairement une uniformisation des algorithmes par alignement sur le dispositif d’Uber, ni que cette généralisation empêcherait les plateformes de proposer par ailleurs des fonctionnalités différentes aux chauffeurs (et aux passagers), ainsi que des taux de frais de service différents, pour être attractives pour les chauffeurs et se différencier les unes des autres, tant vis-à-vis des chauffeurs que des clients.
147. La question du coût de développement du dispositif est quant à elle appréciée de manière fort divergente par les différents acteurs du secteur, sans que les services d’instruction soient en mesure de se prononcer sur ce point. L’API a fourni à l’ARPE, en mai 2024, des estimations accompagnées de l’analyse suivante : « *les propositions et évaluations reçues démontrent que les coûts de développement (...) sont non seulement raisonnables mais aussi inférieurs à d’autres dépenses technologiques comparables pour les plateformes* ». L’API affirme que « *ces coûts ne peuvent en aucun cas constituer un frein à l’entrée ou au développement d’une plateforme sur le marché* ». Les estimations fournies par Uber et Caocao sont très sensiblement inférieures à celles produites par la FFTPR et par Bolt, qui atteignent ou dépassent le million d’euros.
148. Il convient de noter qu’Uber dispose de volumes de données sans commune mesure par rapport à ses concurrents pour développer et tester des technologies, en raison du nombre de chauffeurs VTC qui font appel à son service de mise en relation en France et du nombre de courses qu’ils effectuent. Uber a lancé l’expérimentation du nouvel outil en juillet 2024 dans toutes les villes de France sauf Paris et Lyon, et a mobilisé pour le créer ses équipes d’ingénieurs basées aux États-Unis. On peut donc considérer que cet opérateur a pris une avance certaine sur ses concurrents pour se doter de la capacité de mettre en œuvre l’accord, et a déjà provisionné ou financé le coût correspondant.
149. Dans l’hypothèse – que n’ont pas permis d’étayer les éléments recueillis pendant l’instruction – où le dispositif prévu par l’accord serait effectivement de nature à attirer, sur les plateformes qui le mettent en œuvre, des chauffeurs de VTC ou à fidéliser les chauffeurs déjà utilisateurs de ces plateformes, on peut s’interroger sur l’intérêt, pour Uber, d’inscrire ce dispositif dans un accord collectif ayant vocation à être étendu à tous ses concurrents par homologation, au lieu de demeurer le seul opérateur à proposer ce dispositif aux chauffeurs, au moins temporairement (jusqu’à ce qu’au moins une plateforme concurrente se dote d’un outil équivalent ou identique).

D. RECOMMANDATIONS

150. De manière générale, la recherche d’atteintes ou de risques d’atteinte à la libre concurrence nécessite de connaître et de prendre en compte les conditions économiques du secteur analysé. Comme l’a rappelé l’Autorité dans son avis n° 19-A-13 du 11 juillet 2019 relatif à l’extension des accords de branche, une jurisprudence constante exige que l’application des règles du droit de la concurrence à un cas d’espèce tienne compte du contexte économique dans lequel opèrent les acteurs concernés, des produits ou services visés par les décisions de ces acteurs et de la structure et des conditions réelles de fonctionnement du marché concerné.
151. L’Autorité estime que la même logique devrait s’appliquer à l’examen *ex ante* des risques concurrentiels potentiellement attachés à un accord collectif du secteur des VTC ou à son homologation. Parant, l’Autorité souhaite que les moyens nécessaires soient donnés à l’ARPE, par l’État comme par les organisations professionnelles et leurs adhérents,

d'identifier les risques concurrentiels liés aux accords collectifs et de les mettre en balance avec les objectifs sociaux attachés au dialogue social propre à ce secteur.

152. Dans son avis n° 19-A-13, l'Autorité a analysé les effets que peut avoir sur la concurrence l'extension des accords de branche négociés et conclus en application du droit du travail de droit commun⁷⁰. L'Autorité considère que plusieurs recommandations qu'elle avait présentées dans cet avis sont pertinentes pour l'amélioration de la prise en compte des risques concurrentiels dans le dialogue social spécifique au secteur des VTC et dans la procédure d'homologation des accords. En particulier, la « *nécessité d'arbitrer entre des objectifs parfois contraires* » entraîne la nécessité « *de procéder à une étude d'impact en amont de l'adoption des arrêtés d'extension* ».
153. L'article L. 7343-56 du code du travail donne aux organisations professionnelles représentatives (des chauffeurs comme des plateformes) le droit, lors d'une négociation, de « *demandeur à l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi l'autorisation de recourir à une expertise portant sur les éléments nécessaires à la négociation, relevant de questions d'ordre économique, financier, social, environnemental ou technologique* ». Cette demande doit être accompagnée « *d'un cahier des charges établi par [l'organisation ou les organisations] demandant l'autorisation ainsi que d'une évaluation par l'expert pressenti du coût prévisionnel, de l'étendue et de la durée de la mission* ».
154. De plus, l'article L. 7343-57 du code du travail dispose qu'il revient à l'ARPE d'apprécier l'utilité de l'expertise demandée, ce qui est justifié par le fait qu'autoriser la réalisation de cette expertise entraîne l'obligation pour l'ARPE de la financer⁷¹. Pour ce faire, l'article R. 7343-101 du même code dispose que l'ARPE doit consulter les autres organisations professionnelles représentatives sur l'utilité de cette expertise, et l'article R. 7343-102 de ce code établit une liste non exhaustive des éléments que l'ARPE doit prendre en compte pour statuer sur la demande.
155. Dans le cas où une expertise est demandée par une organisation professionnelle de plateformes, l'article L. 7343-58 du code du travail lui impose de fournir à l'expert toutes les informations nécessaires, sans que le secret des affaires lui soit opposable. En revanche, lorsque les conclusions de l'expert sont portées, en application du même article, à la connaissance de l'ARPE et de toutes les organisations professionnelles du secteur (plateformes et chauffeurs), cette diffusion doit respecter le secret des affaires.
156. Le double constat des difficultés pour les organisations professionnelles à quantifier l'impact des accords collectifs du secteur VTC, en particulier pour les organisations représentant les chauffeurs, et du caractère non systématique de la réalisation d'études d'impact en interne par les plateformes et leurs fédérations conduit l'Autorité à préconiser le recours plus fréquent, par les organisations professionnelles, à l'expertise prévue par ces dispositions du code du travail, quand bien même ce processus d'expertise conduirait à ralentir le rythme de conclusion des futurs accords puisque cette expertise est demandée pendant une négociation et non après la signature d'un accord.
157. Ce double constat conduit aussi l'Autorité à recommander que la faculté de faire réaliser une expertise sur toute question d'ordre économique, financier, social, environnemental et technologique liée à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un accord soit clairement conférée par la loi à l'ARPE elle-même, et que l'ARPE soit dotée des moyens suffisants pour financer

⁷⁰ Avis n° 19-A-13 du 11 juillet 2019 relatif aux effets sur la concurrence de l'extension des accords de branche.

⁷¹ On peut rappeler ici que le budget de l'ARPE est alimenté par le produit d'une taxe payée par les plateformes.

toutes les études d'impact qu'elle jugerait nécessaires à l'exercice de son pouvoir d'homologation des accords.

Conclusion

158. L'Autorité émet un avis réservé sur l'homologation de 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. Outre qu'elle s'interroge sur l'intérêt pour Uber, qui s'est d'ores et déjà dotée des moyens pour mettre en œuvre le nouvel outil et dispose, partant, d'une avance certaine sur les plateformes concurrentes, d'une extension à ces dernières d'un dispositif censé attirer ou fidéliser les chauffeurs de VTC, elle considère qu'en lui-même l'accord ne porte pas atteinte à la libre concurrence, mais ne peut pas exclure que son extension à l'ensemble du secteur soit de nature à le faire.
159. Dans la logique sous-jacente au dialogue social spécifique au secteur VTC, l'existence d'une atteinte à la concurrence ou d'un risque d'une telle atteinte ne saurait être écartée au nom des objectifs sociaux que si l'atteinte de ceux-ci était clairement rendue possible par l'accord.
160. Or, l'Autorité n'est pas en mesure de réaliser une étude des impacts économiques, financiers, sociaux et technologiques de la mise en œuvre de l'accord lui-même, ni des impacts de son homologation. Elle ne dispose pas d'éléments suffisants pour opérer un arbitrage en faveur des objectifs sociaux de l'accord – l'avancée sociale pour les chauffeurs n'étant pas établie – et appelle les pouvoirs publics à la vigilance sur le risque en termes concurrentiels qui pourrait résulter dans certaines conditions, de la décision de l'État d'étendre à l'ensemble des plateformes l'obligation d'utiliser un dispositif technologique actuellement détenu par une seule d'entre elles, dont le poids sur le marché est par ailleurs significatif.
161. L'Autorité recommande à l'ARPE, s'agissant de cet accord comme des accords à venir, de ne prendre la décision d'homologation qu'après avoir procédé à une consultation approfondie sur la faisabilité technique de chaque accord et sur les avantages réels attendus pour les chauffeurs en termes d'avancées sociales.
162. L'Autorité appelle, par ailleurs, le législateur et le pouvoir réglementaire à doter l'ARPE de la possibilité de recourir à une expertise permettant de disposer d'une évaluation des impacts économiques, financiers, sociaux et technologiques de chaque accord, afin notamment de limiter le risque qu'une décision d'homologation rende l'État responsable d'une atteinte aux principes de libre concurrence sur le marché.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Sophie Rolland-Pagé, rapporteure, et l'intervention de Mme Laure Gauthier, rapporteure générale adjointe, par M. Thibaud Vergé, vice-président, président de séance, Mme Fabienne Siredey-Garnier et M. Vivien Terrien, vice-présidents.

La chargée de séance,

Le président de séance,

Claire Villeval

Thibaud Vergé

© Autorité de la concurrence