

Le blocage provisoire d'Uber à Londres¹

« Le plus grand conquérant est celui qui sait vaincre sans bataille »
Lao-Tseu

¹Aristide Lucet

Contexte

Le 22 septembre dernier, « Transport for London », l'autorité régulatrice des transports en commun de Londres (ci-après « autorité TFL »), qui attribue notamment les licences d'exploitation dans la capitale du Royaume Uni a [annoncé](#) qu'elle ne renouvelerait pas la licence de la société Uber pour deux raisons : une insuffisance en termes responsabilité sociale de l'entreprise (RSE), et en terme de sécurité.

Cette décision permet de mettre en évidence le rapport de force opposant les syndicats de taxi londonien, et notamment la « Licensed Taxi Drivers Association », (LTDA) à l'entreprise Uber depuis 2014. La capitale britannique n'a pas pu s'y soustraire, Ce rapport de force, d'abord économique se décline sur les terrains politiques, sociétaux et juridiques.

Les acteurs impliqués

La société Uber, créé en mars 2009 à San Francisco, s'est implantée à Londres à partir de juin 2012 suite à l'acquisition d'une licence auprès de l'autorité TFL. Elle développe des applications mobiles ayant pour objet de mettre en relation des conducteurs, avec des utilisateurs dans le service des transports. La création de l'application a eu pour conséquence de fortement développer le nombre de véhicules de transports avec chauffeurs (VTC) dans les villes cibles, ce qui a bouleversé le marché en place, l'offre étant plus concurrentielle que les taxis.

Il existe plusieurs syndicats de transports au Royaume Uni. A Londres, le syndicat de taxi le plus puissant est la « Licensed Taxi Drivers Association » (LTDA). Il regroupe près de 10500 [taxis](#), soit près de la [moitié](#) du nombre total de taxis (22500 fin 2015) en circulation. Il représente les « black cabs » notamment auprès des pouvoirs publics. Le syndicat a commencé à se [mobiliser](#) face à l'entrée d'Uber sur le marché londonien en juin 2014, à l'occasion d'une journée européenne de mobilisation contre l'application.

La ville de Londres est à la fois le catalyseur de ce rapport de force et la cible des opérations d'influence des deux parties. En effet, elle détient un pouvoir de contrôle sur l'autorité [TFL](#) qui octroie les licences permettant la circulation à Londres car elle en nomme notamment le Président (actuellement M. Mike Brown). Le maire travailliste M. Sadiq Khan, ancien ministre des transports entre 2009 et 2010 est par ailleurs décisionnaire sur la mise en place de règles relatives à la circulation.

A la périphérie de ce rapport de force, certains acteurs de la société civile jouent par ailleurs un rôle non négligeable. C'est notamment le cas de l'association [SumOfUs](#) qui milite depuis 2011 dans plusieurs pays et auprès de Etats et organisations pour l'évolution de leur politique RSE et la protection du statut de salarié (salaire minimum etc.).

Définition du rapport de force

Au regard du déroulement des événements, le rapport de force entre les deux institutions s'est d'abord manifesté sur le terrain économique avant de se décliner sur le terrain, politique, sociétal et juridique.

Le rapport de force économique

Depuis l'entrée d'Uber sur le marché londonien, en juin 2012 son activité a bouleversé l'économie en place. En effet, le nombre total de chauffeurs londoniens a augmenté de 26% entre 2012 et 2015. Il est resté stable pour les taxis, ce qui implique que ce sont les véhicules de transport avec chauffeurs (VTC) qui se sont développés et sont entrés sur ce marché. Aujourd'hui l'entreprise Uber [revendique](#) 40 000 chauffeurs utilisant sa plateforme, et plus de 3,5 millions d'utilisateurs à Londres.

Les syndicats de taxi, et notamment la LTDA ont vraiment commencé à se mobiliser sur la question de la dynamique Uber à partir de juin 2014, à l'occasion d'une journée européenne de protestation face à cette concurrence considérée comme déloyale. Depuis elle s'emploie à en limiter l'influence via des recours politiques, juridiques, et sociétaux.

Car en effet, sur le terrain purement économique, l'analyse tend à montrer que les syndicats de taxis n'ont pas mis en place de stratégie pour contrer l'influence d'Uber. Ils ont développé des applications en réaction à l'application Uber (ComCab, Cabwise), mais ont eu un réel retard. Et aujourd'hui le rapport de force est dominé par l'entreprise.

Il est à noter que dans ce rapport de force économique, les autres acteurs n'y ont que peu d'influence. Ce qui intéresse est donc l'analyse de ce rapport de force via des moyens non économiques.

Le rapport de force politique : une guerre d'influence

La LTDS est intégré au paysage institutionnel londonien dans le monde. Elle a un réel pouvoir d'influence et c'est d'abord sur le terrain politique que le syndicat a tenté d'infléchir la domination économique de l'entreprise.

De par un lobbying local important, et facilité par la proximité et l'ancienneté des liens entretenus avec l'administration la LTDA a influencé la campagne municipale de 2015 si bien que les deux candidats principaux, M. Goldsmith pour le parti conservateur et M. Khan pour le parti travailliste, ont proposé des [programmes](#) allant dans le sens de la réglementation de l'entreprise. Ils se sont notamment appuyés sur un [rapport](#) publié par la LTDA en septembre 2015 sur la question.

Suite à son élection, M. Khan a proposé un [plan](#) visant à limiter l'influence de Uber. Parmi les propositions, le maire a annoncé l'ouverture aux taxis de l'accès à plus de 20 lignes de bus, le renforcement des contrôles à l'égard des chauffeurs VTC, et le renforcement des conditions de délivrance de la licence VTC (renforcement des capacités de conduite, mise en place d'un test d'anglais, assurance obligatoire pour couvrir les passagers en cas d'accident). Le maire a par ailleurs [soutenu](#) avec vigueur la décision de l'autorité TFL ne pas renouveler la licence d'Uber.

Alors qu'elle est en rapport de force direct avec l'entreprise, la LTDA s'est illustrée par son relatif silence au moment du non renouvellement de la licence d'Uber. Steve MacNamara, le secrétaire général de l'association a soutenu la décision du maire, mais n'a pas tiré vers lui ce qui pourrait apparaître comme une victoire pour l'association.

L'entreprise Uber a développé une stratégie d'influence plus globale en s'appuyant sur des relais politiques nationaux et certains think tanks. Ainsi suite au non renouvellement de la licence d'Uber, Mme Theresa May, actuelle Premier ministre du Royaume-Uni, et son ministre de l'innovation, M. Matt Hancock ont regretté cette [décision](#) au motif qu'elle mettrait en péril la volonté de faire de Londres un centre mondial pour l'innovation et les nouvelles technologies. C'est le même argument qu'a employé M. David Leam, directeur du think tank « [London first](#) ».

Au bout du compte, cette stratégie ne semble pas avoir été véritablement payante puisque l'autorité TFL n'a pas renouvelé la licence d'Uber, tout en précisant que la décision n'était pas à analyser comme un signe négatif pour l'innovation.

La réactivité de l'entreprise en la matière éclaire néanmoins sur la modification de stratégie amorcée par le nouveau directeur général du groupe, M. Dara Khosrowshahi. En l'espace de deux semaines il a écrit une [lettre](#) d'excuse publiée sur twitter à destination des londoniens ; la responsable d'Uber en Europe du Nord, Mme Jo Bertram a [démissionné](#) le 2 octobre ; Il a [rencontré](#) personnellement M. Mike Brown le directeur de l'autorité TFL le 10 octobre dernier. Finalement, il apparaît que sur le terrain politique, le rapport de force imposé par la LTDA est payant. En effet, jusqu'à présent la LTDA semble avoir eu gain de cause et emporté l'adhésion du personnel politique londonien, à défaut de l'échelon national. Cette victoire est plus nuancée sur le terrain sociétal

Le terrain sociétal : Un rapport de force plus nuancé

La LTDA a toujours pointé du doigt plusieurs problèmes posés par l'activité de l'entreprise Uber et notamment dans un rapport publié en septembre 2015 (cf document déjà cité). Elle y ciblait notamment l'augmentation du nombre d'accident chez les chauffeurs VTC, les risques accrus d'agression sexuelle, les risques en matière de droit du travail, l'absence de réelle connaissance de la ville (test impératif pour devenir chauffeur de Taxi) et de surveillance des chauffeurs (casiers judiciaires, certificats médicaux etc.).

Néanmoins ces arguments n'auraient pas eu le même poids politique sans la mobilisation de la société civile, et notamment de l'association SumOfUs. Elle a notamment été à l'initiative d'une [pétition](#) ayant pour objectif d'alerter les pouvoirs publics sur les manquements commis par l'entreprise, et qui a réuni plus de 100 000 signatures. C'est notamment sur cette base que l'autorité TFL a pris la décision de ne pas renouveler la licence d'Uber. Elle a ainsi pointé un manquement en termes de RSE, et plusieurs manquements en termes de sécurité (cf. document déjà cité).

Il semble qu'Uber n'ait pas assez pris en considération le rapport de force sur le terrain sociétal puisqu'aucune manifestation de cet ordre, même sous le format numérique n'avait été prise. Néanmoins, la réaction d'Uber a été forte : une pétition a été lancée, et signée par plus de 800 000 personnes pour protester contre le non renouvellement de la licence.

S'il existait un rapport de force sociétal entre l'entreprise et les syndicats, il semble qu'il ait été balayé par la réaction, même tardive, d'Uber. Cela s'explique notamment par le fait qu'Uber est une entreprise qui touche directement les consommateurs. Or un consommateur satisfait est un puissant avocat d'une entreprise.

Le rapport de force juridique : une domination de la LTDA

Depuis l'entrée d'Uber sur le marché londonien, les syndicats de taxis se sont mobilisés pour contrer son influence. Ainsi en octobre 2016, deux chauffeurs, soutenus par les organisations syndicales de taxis ont [poursuivi](#) l'entreprise, qui a été sommée de reconnaître les chauffeurs

Uber comme des salariés. Par la suite, lorsque M. Kahn, maire de Londres a annoncé la mise en place de tests d'anglais pour les chauffeurs de VTC, l'entreprise, qui attaquait la décision en justice a été [déboutée](#).

Les syndicats de taxi ont d'ailleurs développé une certaine agressivité juridique. Ainsi, la LTDA a dénoncé auprès de l'autorité TFL dans une [lettre ouverte](#) la mise sur le marché d'une nouvelle application estonienne de transport, Taxify le 6 septembre dernier alors qu'elle est encore peu développée à Londres. Cette décision révèle un apprentissage du syndicat suite à un événement qu'elle n'avait pas anticipé au moment de l'arrivée d'Uber à Londres. Enfin, la décision de l'autorité TFL du 22 septembre est pendante devant les tribunaux puisque Uber a fait [appel](#) le 13 octobre dernier. La décision sera probablement jugée en décembre prochain. Jusqu'à présent, l'entreprise Uber a constamment perdu les différentes affaires portées devant les tribunaux au Royaume Uni. Aujourd'hui la décision de non renouvellement n'emporte pas de conséquences directes pour l'application puisque l'appel permet à l'entreprise de maintenir son activité dans la capitale, jusqu'au jugement. Néanmoins ce jugement sera déterminant pour les deux acteurs.

Conclusion

Malgré la déclinaison du rapport de force économique sur les terrains politique, sociétaux et juridiques, le rapport de force reste en faveur de l'entreprise Uber. En effet, jusqu'à présent les actions diverses de la LTDA et des autres syndicats de taxi ont eu des conséquences politiques, sociétales et juridiques certaines. Mais elles n'ont pas permis de rétablir une forme d'équilibre entre les taxis et les chauffeurs VTC.

Il est fort à parier que l'entreprise va améliorer sa politique RSE et s'attaquer aux critiques que l'autorité TFL lui a faite. En effet la ville de Londres lui permet de générer une activité dont elle ne peut se passer. Elle n'a pas donc le même pouvoir de négociation que celui dont elle peut bénéficier à Ottawa (la ville est soumise à la menace d'Uber de quitter la ville).

Réciproquement, il est dans l'intérêt de la capitale britannique de maintenir cette entreprise à Londres, car elle est génératrice d'activité, elle facilite le transport de personnes, et il serait contreproductif de la voir partir alors que Londres cherche à étendre son attractivité en matière d'innovation.