



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

- [En quoi consiste un Bien Coopéractif de type Uber© ?](#)
- [Une Normalisation pour Garantir.](#)
- [Intégrité et protection des chauffeurs](#)
- [SOCIAL](#)
- [VISION et USAGE NUMÉRIQUE](#)
- [INCITATION & NOTATION](#)
- [VÉRITABLE CONCURRENCE, MONOPOLE et FAUX MARCHÉ](#)
- [FACILITATIONS pour certains CLIENTS](#)
- [ÉVITER les INFAMIES !](#)
- [EFFICACITÉS](#)
- [Liens ajoutés après la parution de l'article](#)

Oui ! 3 Fois Oui !

Oui, il est bien nécessaire pour la Cité, la Polis (au sens de zone d'habitation dense et de présence d'habitants) de transformer les services de Type Uber© en service, non seulement contrôlé par la Communauté, mais aussi détenu par cette même Communauté.

Oui, il est possible de faire cette transformation dans notre monde actuel.

Et oui, il est possible de la faire dès maintenant.

Il n'y a absolument pas de fatalité à laisser se développer les effets incontrôlés et dommageables à la Communauté d'un développement piloté par des intérêts court-termistes et in fine réservés à une poignée de personnes (Direction Générale et les propriétaires d'actions).



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.



Évolution des flottes classiques de taxi en Bien COOPÉRACTIF

Avant de rentrer dans le vif du sujet, rappelons que le sujet primordial est l'optimisation économique, sociale et écologique de l'organisation des déplacements individuels en zone Urbaine dense. Le sujet des transports collectifs est bien évidemment un autre sujet. C'est d'ailleurs une frontière du sujet étudié. L'autre frontière ce sont les déplacements individuels, mais faits avec des moyens appartenant également à ces individus et qui transportent (généralement) une seule personne (même dans une voiture à cinq places...). Ces moyens peuvent prendre différentes formes. Cela peut être en voiture personnelle, ou en vélo ou en trottinette ou en skate ou même à pied. L'autre forme au milieu de ces deux frontières est donc l'organisation de transport d'individus dans des véhicules qui ne sont pas sur des trajets fixes et récurrents (bus, métro, tramway...) et qui n'appartiennent pas aux personnes transportées. Dans ce type de transport (pour rappel dans des zones urbaines denses, voire très denses comme les capitales de pays ou les grandes villes régionales ou touristiques), on trouve, sans être exhaustif, les types de déplacement suivants :



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

- En premier les résidents qui, structurellement, n'ont pas de véhicule dans la ville et pour lesquels, pour x ou y raisons (pas forcément pertinentes ou bonnes), l'offre de transport collectif ne répond pas aux besoins. Ou aux goûts.
- Puis les résidents qui de manière exceptionnelle (panne, changement de véhicule, prêt...) n'auront pas de véhicule.
- Pour les personnes n'habitant pas la zone urbaine et qui sont venus sans moyens de transport individuel. Ou qui l'ont laissée à la périphérie de la zone.
- Pour les personnes devant faire des déplacements dans des zones interdites aux voitures particulières ou sans transport collectif. C'est le cas notamment des zones à trafic limité ([ZTL](#)) en Italie. Ou le cas des centres-villes à péage urbain comme celui de [Londres](#).
- Les personnes ayant un chargement important ou lourd pouvant difficilement être géré dans un transport collectif. Cela peut être le cas lors d'achat d'un bien encombrant ou lors de courses alimentaires volumineuses.
- Les personnes ayant des difficultés de santé, temporaire ou permanentes et pour qui marcher jusqu'à une station de transport collectif, attendre, rester debout, et retour dans les mêmes conditions, est très difficile.
- Les touristes arrivés dans des terminaux de transport collectif de type aéroport, gare ferroviaire, gare de bus ou gare portuaire.

L'existence des transports individuels gérés par des moyens autres que ceux du collectif a donc bien des utilités et des raisons d'être. En conséquence, il convient d'organiser cette production de services au mieux des intérêts de la Communauté et de ses membres. Ce qui inclut bien évidemment les clients, mais aussi les producteurs du service, les chauffeurs.

Une fois bien compris et décrit ce que sont toutes les dimensions de ce type de service, on pourra ainsi mettre en place les formes de contrôle nécessaire sur la production de ce service.

### **Disgression sur cette forme de contrôle par la Communauté-Collectivité**

Il faut noter qu'elle variable suivant les choix (ou possibilités de choix) des habitants de chaque Cité. Elle peut prendre la forme d'un service Municipal, faisant partie intégrante de la Mairie. Ou rattaché à une agglomération de Communes. Ou sous la forme d'une société mixte Public-Associations. Ou confiée à une association pendant un certain temps. Etc ... Etc ... Il y a de nombreuses formes juridiques, économiques, sociales possibles pour organiser les BIENS COMMUNS ou COOPÉRACTIFS. Il faut bien dissocier l'esprit des BIENS COOPÉRACTIFS et leurs



représentations dans les différentes thématiques et dans les différents pays. Il n'y a pas une et une seule forme juridique, économique et sociale à toutes les formes de BIENS COMMUNS et COOPÉRACTIFS.

Et le même type de BIEN COOPÉRACTIF dans 2 pays différents ou dans deux Villes différentes du même pays peut avoir des formes complètement variées.

D'autant plus que la forme choisie à un instant T par la Communauté peut évoluer dans le Temps. On peut décider de faire d'abord un service municipal puis un service contrôlé par une agglomération de Communes. Puis choisir plus tard une nouvelle forme de « propriété » .□

Mais, quoi qu'il en soit des formes de contrôle par la Communauté, le cœur du sujet est maintenant la description des avantages de cette suppression de service Privé et de son remplacement. Elle est constituée de 9 Thématiques principales. Les voici sans qu'il y ait forcément un ordre de priorité, car suivant le lieu et le temps où se fera la mise en place du service de BIEN COOPÉRACTIF de transport individuel [et ce n'est pas un [oxymore](#)□ ] l'importance des thématiques sera particulière à chaque déploiement.

---

## En quoi consiste un Bien Coopéractif de type Uber© ?

Mais en tout premier, avant de passer aux 9 thématiques, nous allons décrire les 6 points de ce qu'est un Bien COOPÉRACTIF de transport individuel.

- Tous les chauffeurs de Taxi ou VTC sont rattachés à la même structure.
- Cette structure a le monopole des trajets individuels.
- Cette structure est contrôlée par la Communauté (voir plus haut).
- Les tarifs sont contrôlés et connus de tous (Chauffeurs et Clients).
- Le service de transport individuel est disponible à travers une Application mobile spécifique et/ou un site Web permettant d'effectuer des réservations et/ou des commandes en temps réel.
- Le paiement est d'abord reçu par l'organisme du Bien COOPÉRACTIF. À charge pour lui de définir les modalités (Reversement total ou partiel, immédiat ou pas, frais de structures...) de reversement de la transaction payée par le client.



---

Nous pouvons maintenant revenir aux 9 thématiques annoncés plus haut.

## Une Normalisation pour Garantir.



Les réglementations et normalisations sont les bases structurantes des Biens  
COOPÉRACTIFS

- **Garantir la capacité minimale des Chauffeurs.**

- Le service de Bien Coopéractif s'assure que tous les « producteurs » ont bien le permis de conduire (cela paraît évident, mais de nombreux cas de « chauffeurs » privés ont été remontés comme n'ayant pas leur permis de conduire. Que ce ne soit jamais eut ou un permis suspendu).
- Le service de Bien Coopéractif s'assure que les chauffeurs sont toujours



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

en état de conduire avec des examens réguliers et planifiés de capacités [Réflexes, qualité de la vision, connaissance du code de la route (les modalités de cet examen sont totalement variables selon la ville-pays où est déployé le service)]. Et également des examens surprises pour identifier (et sanctionner) les chauffeurs ayant un comportement potentiellement dangereux suite à de l'absorption de substances illégales (Drogues). Ou légales (Alcool), mais en quantité supérieures aux législations en vigueur. Ou un comportement ou style de conduite dangereux. Cela permet de rassurer les clients sur les qualités des chauffeurs et de la prestation commandée.

- Cela pourra paraître surprenant à certains, mais l'objectif est de garantir que le chauffeur est bien le chauffeur □ en effet, de nombreux cas ont été relevés où les conducteurs des véhicules n'étaient pas en fait les chauffeurs habilités. Les chauffeurs « officiels » étant remplacés par des complices et comparses. Certainement pour des raisons économiques. Ainsi selon l'organisme [Transport of London](#) (en Anglais) chargé de superviser, entre autres, les services de taxi, plus de 14 000 trajets ont été faits à Londres avec des « faux » chauffeurs. Voir article du [Guardian](#) (en Anglais).
- Cela permettra aussi de garantir que le Chauffeur n'en est pas à sa vingt-troisième heure de travail en une seule journée. Et qu'il possède un état de fraîcheur et de vigilance nécessaire au bon exercice de son activité de transport d'âmes...

### • **Garantir une Qualité de service.**

- En plus des capacités minimales à obtenir, il est possible de ne retenir ou de n'autoriser que les Chauffeurs ayant eu les meilleurs résultats aux différents examens.
- Ou faire une sélection sur d'autres critères que ceux qui sont purement de conduite comme :
  - Connaissance, sans GPS, de l'optimisation des trajets suivant les heures et jours de conduite. En effet, globalement, l'intérêt de la Communauté c'est que ses membres soient transportés le plus vite possible d'un point A à un point B. Ce qui permet à d'autres personnes, avec leurs propres voitures ou dans les transports en commun d'aller aussi le plus vite possible (la fluidité amène la fluidité). Sans parler de la diminution de la consommation d'énergie et d'impact sur la qualité de l'air.
  - Connaissance culturelle de la ville. Certaines villes, sans doute, mais



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

pas que celles qui sont très touristiques, pourraient aussi sélectionner les chauffeurs sur leurs capacités à présenter les atouts historiques (et actuels : événements culturels en cours) de la ville lors des déplacements. Il n'est pas forcément question de servir de guide touristique (quoique cela puisse aussi être le cas selon le choix de la ville), mais de mettre en valeur sur le trajet, sans faire de détours (sauf demande express du client), les différents points remarquables vus sur le parcours. Il est également possible d'imaginer 2 catégories de chauffeurs clairement identifiés à la réservation pour le client, avec un trajet normal et un autre avec commentaires « culturels », ce qui implique également une différence de coût (identifiée à l'avance) entre ces deux prestations.

- Qualité de l'accueil du client. On peut également sélectionner les meilleurs chauffeurs ayant le sens du contact et de la relation clientèle afin d'assurer pour les clients normaux (ni arrogants ni odieux) le meilleur service possible.
- Qualité de la conduite et respect des réglementations.  
L'encadrement et le contrôle des prestations [voir chapitre sur INTÉGRITÉ-PROTECTION] avec la garantie de revenus minimum éviteront les pressions financières conduisant les chauffeurs à aller vite, très vite, trop vite et/ou à ne [pas respecter le code de la route local](#). Cela amènera une plus grande sécurité. En premier pour les passagers :-). Puis pour le Chauffeur. Et aussi pour les passagers et conducteurs des autres voitures. Sans oublier les piétons. □

- **Garantir une protection aux clients.**

- Notamment par la possession d'Assurances à Jour et suffisantes. À noter que le Bien COOPÉRACTIF peut également prendre en charge la totalité des Assurances des chauffeurs en négociant un prix de gros pour cette protection. À charge pour les décideurs du Bien COOPÉRACTIF de répercuter le coût de l'Assurance sur les chauffeurs (par an, par trimestre, par mois) ou d'inclure ce coût dans chaque transaction de trajet.

- **Garantir une Qualité de moyens.**

- Il faut non seulement une qualité des chauffeurs. Mais aussi une qualité des véhicules. Le Bien COOPÉRACTIF permet de garantir que les véhicules autorisés sont bien aux normes en vigueur (Contrôle technique OK. voire même un contrôle technique spécifique).
- On peut également aller plus loin dans la qualité des véhicules proposés par deux approches complémentaires.



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

- N'autoriser que des véhicules répondant à certains standards :
  - Niveau de pollution (émission de CO<sup>2</sup>, ...)
  - Type de propulsion (pas de diesel, de l'hybride au minimum, ou que de l'électrique)
  - Qualité de l'intérieur du véhicule (Places disponibles)
  - Qualité de déplacement (Système de [suspension active](#), [hydropneumatique](#), qualité des sièges...)
- Rendre le Bien COOPÉRACTIF propriétaire des véhicules. Que ce soit d'une partie de la flotte ou de sa totalité. Ce qui permet de garantir, potentiellement, une qualité des véhicules et leurs renouvellements réguliers et préventifs.
  - Cela permet également au Bien COOPÉRACTIF d'allouer, temporairement, sur ses critères propres, tel ou tel véhicule à tel chauffeur. Cela peut donner un coup de pouce à un chauffeur en lui prêtant un véhicule plus « luxueux » ou plus grand que la moyenne des véhicules pour favoriser sa sélection par les clients potentiels.
- **Garantir un service Éthique.**
  - La forme de Bien COOPÉRACTIF permet, plus facilement, d'éviter toutes [formes de discriminations](#) raciales, sociales, sexuelles, genrées... par une sensibilisation et des formations aux chauffeurs. Mais aussi par l'exclusion du service des chauffeurs n'ayant pas le comportement éthique attendu. [On verra dans Intégrité-Protection que c'est également attendu de la part des clients]
  - Le Bien COOPÉRACTIF permet d'éviter les dérapages de facturation pour les clients. Les exemples de tels cas sur les services de VTC privés sont [très nombreux](#). Le Bien Coopéractif permet un recours possible, facile et identifié, à un remboursement en cas de possible abus. Ou peut également prévenir l'abus en demandant au client, via l'application, lors du trajet, la confirmation du dépassement d'un certain montant de facturation. Cela peut être un cran supplémentaire de vérification et de protection. En absence de consentement express du client (taper un code spécifique dans l'application par exemple), la règle du fonctionnement du Bien COOPÉRACTIF imposera au chauffeur d'arrêter la prestation. Ou de ramener le client à un point particulier.



## Intégrité et protection des chauffeurs



Les Biens COOPÉRACTIFS protègent tous les acteurs de l'Eco-Système

La protection des clients est nécessaire. Et elle sera garantie au mieux par le Bien COOPÉRACTIF. Mais elle doit s'accompagner aussi de la protection des Chauffeurs. Et notamment des chauffeurs traditionnels comme les chauffeurs de taxi. Un des avantages (peut-être le seul ?) de l'exercice (temporaire, souhaitons-le) de ces formes de Chauffeur Privé a été de valider que de nouveaux acteurs (VTC) en plus des chauffeurs traditionnels (Taxi autorisé) pouvaient augmenter l'Offre de service sans supprimer définitivement (en tout cas pour l'instant...) les chauffeurs traditionnels.

Et que dans certaines villes, la notion de Monopole de Taxi accordé à des sociétés privées (Ces sociétés ne sont pas les nouveaux entrants sur ce marché comme les sociétés de type UBER©. Nous appellerons ces sociétés déjà présentes sur le marché, les sociétés Privés classiques ou anciennes), avec des barrières d'entrée, n'était pas pertinente pour les consommateurs. L'arrivée de nouveaux



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

« joueurs » sous la forme de chauffeurs VTC « indépendants » a donné un grand coup d'air frais dans certaines villes. Et a permis à certaines personnes, bloquées ou insatisfaites de leurs travaux, de commencer une nouvelle activité. Même si celle-ci comportait beaucoup de leurres et de déceptions à terme. C'est pour cette raison qu'il faut garder cet esprit d'ouverture à des nouveaux venus dans ce type de service tout en gardant les protections sociales précédentes. Ou tout du moins en gardant l'esprit global de protection sociale. Car les formes de cette protection seront forcément différentes suivant les lieux de déploiement du service.

En tout premier, il faut donc sauvegarder les acteurs traditionnels comme les chauffeurs de Taxi des anciens Monopoles (sociétés privées classiques). C'est la contrepartie indispensable à la mise en place du Bien COOPÉRACTIF. Il doit y avoir une protection des chauffeurs traditionnels. Suivant les us et coutumes, bien souvent l'exercice de l'activité de chauffeur de taxi « traditionnel » est soumis à un achat (onéreux) de licence. Le coût moyen d'achat de licence à Paris suivant le site <https://www.ctt-taxi.fr/> est estimé à 115 000€. Sans compter le coût de l'achat du véhicule.

Il y a donc des stratégies individuelles d'engagement et de prise de risque financier qu'il faut comprendre, respecter et garantir. Ainsi la mise en place du nouveau système de Bien COOPÉRACTIF doit s'accompagner du remboursement, total ou partiel, des dettes restantes à honorer par les Taxis traditionnels. Et au moins pour le paiement-remboursement de la partie Licence d'autorisation d'activité. On ne peut pas créer un Nouveau Monde sans justice sociale et économique, en laissant de côté, sans aucune considération, les acteurs individuels du monde précédent. Lorsqu'il s'agit de société, de corporations ou de multinationales, les décisions d'accompagnement ne seront pas forcément les mêmes. Car la priorité d'accompagnement, de soutien, d'aide, est et sera, toujours, donnée aux individus.

- Toujours dans le cadre de cette intégrité et de la protection des acteurs, qu'ils viennent de l'Ancien Monde (Taxi) ou du nouveau (VTC), dans le cadre du Bien COOPÉRACTIF, le lien de subordination entre le donneur d'ordres et le salarié sera bien établi. Ce point est sans doute plus spécifique à la [législation Française](#) que dans d'autres pays. Il permet de bien reconnaître le lien qui existe entre le chauffeur de taxi et le détenteur du Bien COOPÉRACTIF. Et le monopole (voir conditions plus haut de l'exercice du Bien COOPÉRACTIF) qui est déployé, notamment via l'Application, et qui « soude » le VTC et le service de transport individuel. Cette reconnaissance de lien assurera des protections sociales (voir point SOCIAL) aux chauffeurs. Et mettra fin au mythe (au pipeau



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

- ?) de la [plateforme de service indépendante](#) (Wired. En anglais). Et des chauffeurs totalement [indépendants de ces structures](#). (En anglais).
- Le Bien COOPÉRACTIF permettra aussi de garantir les revenus dus aux chauffeurs par les clients. En cas de litige, que ce soit sur la prestation effectuée ou sur le moyen de paiement, la structure du Bien COOPÉRACTIF pourra :
    - Garantir, en totalité ou partiellement, le paiement contesté.
    - Faire au chauffeur une avance de trésorerie, totale ou partielle, le temps de régulariser l'incident en cours.
    - Prendre en charge, à la place du chauffeur, des dédommagements exceptionnels aux clients dus à des circonstances imprévues et non couvertes par l'assurance individuelle ou collective du ou des chauffeurs.
    - Fournir une assistance juridique en cas de litige spécifique
  - Le Bien COOPÉRACTIF pourra également protéger les Chauffeurs en bloquant l'utilisation du service, légalement et suivant les législations en vigueur, pour les clients trop pénibles ayant déjà eu des comportements [répréhensibles, illégaux et/ou incorrects](#).
  - Également, la visibilité sur les horaires de travail des acteurs permet de les protéger en veillant à ce que des [bornes maximales](#) (variables suivant chaque Bien COOPÉRACTIF) ne soient pas dépassées.
  - MAJ du 18 mars 2020. Toujours dans le cadre de la protection des chauffeurs, un Bien COOPÉRACTIF, permet de les protéger de fausses accusations de mauvais payeurs. En effet une attitude détestable semble s'être répandue chez certains consommateurs abuseurs, [accuser les chauffeurs VTC de boire de l'alcool](#) ou de prendre de la drogue. La politique des groupes VTC étant de ne pas tolérer (à juste titre) ces comportements, ils réalisent un remboursement quasi automatique de la course payée. Remboursement qui bien sûr empêche le taxi d'être payé. Ce qui lui retire le fruit de ses efforts. Mais également, ces fausses accusations amènent à la suspension, parfois définitive, d'activité des chauffeurs injustement accusés ! La perte économique est alors totale. Plus la perte sociale avec une image injustement dégradée. Le fonctionnement d'un Bien Coopéractif qui n'est pas orienté et centré sur le seul bénéfice financier permet l'existence d'écoute de la défense des chauffeurs concernés. Ainsi que la mise en commun d'un fichier de consommateurs douteux entre tous les Biens COOPÉRACTIFS de transport (dans le respect des Lois locales et des notions de confidentialité et d'accès de rectification).



## SOCIAL



Un chauffeur de taxi heureux à l'annonce de l'arrivée d'un BIEN COOPÉRACTIF dans sa ville ☐

Par Diego\_Cervo

Toujours pour les acteurs du service, la partie sociale sera mieux assurée avec une organisation et une structuration de type Bien COOPÉRACTIF. Ce qui permettra la mise en place de Minimas sur de nombreux plans :

- **Un minimum de rétribution économique pour les chauffeurs.**
  - Ce minimum pouvant venir de la compression de la marge des organisateurs du Bien COOPÉRACTIF qui ne sont pas placés dans une logique absolue de bénéfice faramineux ou de performances boursières. Ce qui permet, par contrecoup, de mieux payer les **véritables** acteurs du service.
  - Ou d'une péréquation - répartition des revenus de l'ensemble des



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

chauffeurs qui sont bornés vers le haut et le bas pour garantir un salaire minimum horaire à tout acteur du service.

- Ou d'un complément venant des détenteurs (Ville, Communauté...) du Bien COOPÉRACTIF qui reversent aux chauffeurs une partie d'autres revenus (taxes municipales...).

- **Un minimum de conditions sociales comme :**

- Des horaires décents (voir plus haut)
  - Des jours de congés payés
  - Des véritables retraites
  - Une protection santé effective et abordable
- Une transparence sur les [incitations et primes](#) (Internet Actu). Plus ou moins subtilement, les détenteurs et défenseurs des nouveaux services privés actuels modifient les conditions de rémunération des acteurs pour les inciter, et forcer, à changer leurs comportements, et in fine, à travailler plus pour gagner moins.
  - Un lissage mensuel des revenus sur les zones touristiques à saisonnalités concentrées. Pour certains de ces types de villes, il y a deux, voire un seul trimestre, de véritable intensité d'activité dans le cadre des transports individuels. Un Bien COOPÉRACTIF est tout à fait à même (si cela est décidé ou voté) de lisser les revenus versés sur l'année aux acteurs pour leur permettre d'avoir toujours des revenus suffisants pour payer des charges de remboursement d'emprunt (Véhicule professionnel ou tout simplement achat de maison ou appartement) sans qu'ils soient en difficulté financière auprès de leurs banques. Cela assure de la sérénité au plus grand nombre. Y compris aux « banquiers » :-)]. Et la Sérénité est aussi un bien COMMUN !
  - Et par rapport aux anciennes sociétés classiques de taxi (Sociétés privées avant l'invention d'Internet, service public délégué, ...) le Bien COOPÉRACTIF permettra à de nouveaux acteurs de pouvoir entrer dans ce marché beaucoup plus facilement, et à moindre coût économique, que dans les précédentes organisations. En effet, bien souvent l'exercice du droit d'activité de taxi classique était réglementé par la possession d'une licence qui s'achetait sur un marché fermé et peu transparent (voir plus haut). Ou alors, il était déjà soumis à la seule volonté et contrôle d'un seul acteur économique. L'existence de taxi classique vraiment indépendant était le plus souvent présente dans des « petites » villes.



## VISION et USAGE NUMÉRIQUE



### OUI aux Taxis Modernes !

Les services de transport  
de type UBER<sup>©</sup> peuvent (doivent)  
être des Biens COOPÉRACTIFS

Les Biens COOPÉRACTIFS peuvent également être à la pointe de la Technologie.

Le Bien COOPÉRACTIF disposant du Monopole d'activité, comme décrit au début de l'article, il dispose également, et obligatoirement, d'une Application Mobile et d'un site Web. Ces supports Numériques vont permettre de récolter, en toute transparence vis-à-vis des utilisateurs (Chauffeurs et Clients) des données précises [il faut bien savoir, à un moment donné, qui a fait quel trajet et combien il a payé :-)] et des données anonymes. Si les données précises ont vocation à être utilisées, surtout; pour la partie Financière, les données anonymes ont pour vocation de :

- **Connaître les types de trajets effectués.**



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

- Quel est le trajet le plus fréquent ?
- Quelles sont les heures de pointes et de creux ? ==> Planification des présences des chauffeurs ?
- Quelle est la distance moyenne d'un trajet ?
- Quel est le prix moyen d'une course ?
- Quels sont les trajets les plus rémunérateurs pour les chauffeurs entre coûts structurels (amortissement voiture, entretien, énergie...) et facturation ? Aéroport - Centre Ville ? Centre Commercial - Centre Culturel ? Cette connaissance de trajet « attractif » permettra au Bien COOPÉRACTIF de faire, possiblement, des rotations parmi les chauffeurs assignés à ces trajets afin de répartir du mieux possible la « manne » disponible.
- Quelles sont les différences structurantes entre les trajets faits pendant les jours de travail d'une semaine, ceux du « weekend », ceux des vacances scolaires (Cas très Français), ceux des grands jours fériés, des grands événements ?
- Faire connaître ces informations anonymisées, en totalité ou partie, par [l'Open DATA](#). Soit de manière Universelle. Soit restreinte au pays du Bien COOPÉRACTIF.
- Partager une partie de cette vision aux usagers du Service. Ne serait-ce bien sûr que pour la partie Application - Site Web pour la réservation ou la commande en ligne.
- Faire évoluer cette vision en suivant, le plus possible, les évolutions ergonomiques et d'interface pour faciliter le service aux clients et aux chauffeurs.

Ces informations seront rendues accessibles aux acteurs internes concernés (Chauffeurs) à travers des tableaux de bord dans une application spécifique. Ces tableaux de bord leur permettront, entre autres, de comparer leurs activités et la moyenne de leurs autres collègues. Ou tout simplement de voir leurs performances. Et les comparer de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois ou sur différentes années.

## INCITATION & NOTATION



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.



Toutes les interactions sociales habituelles à partir d'Applications sont également possibles avec les BIENS COOPÉRACTIFS.

Pour rappel, exercer dans un Bien COOPÉRACTIF ne veut pas dire laisser travailler les autres, ne rien faire et malgré tout avoir un revenu. Il y a un lien fort, et obligatoire, entre les performances de l'individu et son niveau de rémunération.



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

Cependant, et c'est une des différences avec le capitalisme, ce lien est pondéré et encadré. Encadré pour que la production de l'acteur du Bien COOPÉRACTIF soit orientée vers la préservation et reproduction du Bien en question. Et pondéré pour que la notion de « [The winner takes all](#) »(en anglais) n'existe pas en limitant aussi bien le plafond que le plancher des revenus.

Et dans le cadre de cet esprit de responsabilisation de l'acteur, pour ce type de Bien COOPÉRACTIF, la Notation des prestations des chauffeurs par les clients est un élément décisif. Cela va responsabiliser les Chauffeurs dans la réalisation de leurs prestations de services. Et par contrecoup, les clients pourront effectuer leurs choix en toute connaissance de cause.

L'application ou site Web du Bien COOPÉRACTIF aura donc les fonctionnalités devenues maintenant classiques de ce type de service à savoir :

- Notation par un système de score ou étoiles de la prestation globale du chauffeur.
- Possibilité de laisser des commentaires sur la prestation (points forts, points faibles).
- Possibilité de noter des parties du service comme : ponctualité, état du véhicule, accueil, efficacité du trajet.

On retrouvera également les fonctionnalités attendues pour les clients comme :

- Commande en temps réel avec « appel d'offres » (prix encadré sur le minimum) et sélection des offres ou disponibilités des chauffeurs.
- Réservation à l'avance des trajets.
- « Abonnements » à des trajets récurrents.
- Possibilité d'accumulation de « Miles » convertibles en trajets gratuits.
- Gratuité de service Premium, de type véhicule luxe, après tant de trajets.
- Offre de prix discount à certains moments.

## **VÉRITABLE CONCURRENCE, MONOPOLE et FAUX MARCHÉ**



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.



Dans les Biens COOPÉRACTIFS, la concurrence est organisée et encadrée, pour être utile aux consommateurs et aux chauffeurs.

Un des enjeux de la transformation des services de transport individuel en Bien COOPÉRACTIF est de créer un véritable Marché au sens économique du terme. Et ce marché n'est pas tant constitué par une concurrence entre Taxis que par un équilibre entre le donneur d'ordre et l'offre. Les services de type UBER© ayant vocation à être à terme des monopoles dans chaque ville ne peuvent réaliser cet équilibre. Il y a une asymétrie défavorable aux producteurs (Chauffeurs) qui ne peut que s'aggraver au cours du temps.

Petit à petit, insidieusement ou pas, par des changements d'algorithme de rémunération, de motivation, de primes, les sociétés privées vont augmenter leurs marges et diminuer les « revenus » des véritables producteurs. Et la sanction possible d'exclusion du système pour les récalcitrants ou vindicatifs sera une épée de Damoclès qui inhibera, pour la plupart des acteurs, leurs volontés de résistance. C'est donc l'équilibre entre ce donneur d'ordres global et les producteurs qui doit exister. Et le Bien COOPÉRACTIF est le meilleur moyen pour l'organiser. Sinon ce



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

sera toujours le pot de Terre contre le pot de Fer.

Également, l'organisation par l'existence du Bien COOPÉRACTIF d'un marché lisible par les clients est une avancée qu'il faut garder. L'évolution constante de la qualité de services d'une société au sens de civilisation entraîne le fait de pouvoir choisir son taxi et ne pas être contraint de prendre au petit bonheur la chance le premier taxi qui passe ou qui est dans la file d'attente. Dans les anciens services privés classiques de Taxi, qu'un chauffeur soit compétent ou pas, courtois ou pas (Synthèse des caricatures des [chauffeurs parisiens](#) par Topito), n'était pas sanctionné par le marché. Avec l'identification des acteurs et la diffusion que procurent les outils numériques (Application, site Web, autres réseaux sociaux) cette visibilité existe. Et plus que de sanctions (ne pas les sélectionner pour des courses) pour les « mauvais » chauffeurs, il s'agit avant tout de favoriser les « bons » chauffeurs.

Cette visibilité pour les clients est importante. Et elle permet au Bien COOPÉRACTIF de proposer plus d'équilibre entre le client et le chauffeur que ce qui est proposé par certains par une vision d'[utilisation de la Blockchain](#) (Forbes. En anglais) dans le domaine des taxis.

Et pour ceux qui s'étonneraient de la présence de Monopole pour le bon exercice du Bien COOPÉRACTIF, rappelons simplement que ce monopole ou la délégation Public d'un monopole existe déjà depuis des centaines d'années dans bon nombre d'États et sur bon nombre de sujets. Les plus emblématiques sont les [Manufactures de Tabac](#), avec la distribution encadrée de ce même tabac. Mais on a également la distribution de médicaments via [les Pharmacies](#) et tant d'autres exemples avec notamment les sociétés d'[État au Québec](#).

## **FACILITATIONS pour certains CLIENTS**



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.



Un cas possible de facilitation par la mise en place d'un BIEN COOPÉRACTIF.

Un des avantages de l'organisation des transports individuels par une forme de Bien COOPÉRACTIF est la possibilité pour la Collectivité de favoriser économiquement et socialement des déplacements pour des individus répondant aux critères de soutien ou d'aide. Toujours sans être exhaustif, on peut citer comme exemple de situations possibles de services assurés par le Bien COOPÉRACTIF le transport de :

- Handicapés, avec différents degrés de sévérité
- Malades pour des déplacements autres qu'aller à l'Hôpital
- Personnes de Grand Âge (mais définir cette notion de grand âge n'est pas aisé)
- Sportifs amateurs assistant à une compétition ou un entraînement particulier. Ou en récompense de records ou de bonnes participations dans des compétitions. Dans ce dernier cas, les déplacements peuvent être à la guise de la personne récompensée.
- Toute personne ayant effectué une action reconnue d'utilité sociale ou



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

publique. Avec libre choix pour elle de ses trajets.

- Accès à des services culturels comme Bibliothèque, cinémathèque, salles de cinéma, musées, auditorium...)
- Circonstances particulières de la Vie...

Cette assistance par le Bien COOPÉRACTIF peut se traduire par une prise en charge totale, partielle ou pondérée du coût normalement facturé du transport effectué. L'assistance prendra la forme de POINTS utilisables, à travers l'Application et le Site Web. Les points se transforment, suivant une grille spécifique à chaque lieu - ville où est déployé le Bien COOPÉRACTIF, en nombre de kilomètres utilisables pondéré par l'heure du trajet et la journée (Weekend, jours fériés). Ces Points, également, peuvent être utilisables dans un créneau de temps spécifique. Et peuvent tomber en expiration totale, partielle, ou graduelle.

Cette assistance peut prendre aussi, pour les personnes concernées par ce type de soutien, des formes d'abonnement, récurrentes ou pas. Les trajets sont donc disponibles tel et tel jour, telle et telle date. Et s'ils ne sont pas consommés [Prière de prévenir au préalable :-)], ils ne sont pas reconductibles.

MAJ du 18 mars 2020 : Bien COOPÉRACTIF et Corona virus !

En France, le 17 mars 2020, lors de son allocution, le Président Emmanuel MACRON à en appeler à la guerre contre le Virus. Dans ce cadre, certaines personnes proposent d'utiliser, voire de mobiliser au sens de [la Première Guerre mondiale](#), les Taxis pour faciliter les déplacements des personnels soignants ou essentiels à la Nation. L'organisation des taxis sous forme de Bien COOPÉRACTIF est totalement adaptée à ces formes de mobilisation et soutien. L'organisation numérique, globale mais aussi individualisée ([un chauffeur n'est pas qu'un numéro](#)), permet d'optimiser au mieux les trajets nécessaires et de les répartir au mieux, entre les chauffeurs. C'est un des nombreux avantages propulsés par ce type de Bien COOPÉRACTIFS.

### **Disgression sur la transposition du système en zone peu urbanisé.**

A noter que cette forme de soutien social (Prise en charge, abonnement) trouve encore plus son utilité dans les zones peu Urbaines.

Mais dans ce cadre-là, l'organisation du Bien COOPÉRACTIF est différente. Il s'agit plus de mettre en place une location à bas coût de véhicule dont l'utilisation se réserve en ligne. Ou d'avoir un chauffeur payé par le Bien COOPÉRACTIF qui effectue les déplacements.



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

Dans les deux cas de cette utilisation en zone dite peu peuplée, nous n'avons **pas la notion de Flotte** de taxi que nous retrouvons dans le cadre de l'article en cours. Le sujet des Biens COMMUNS et COOPÉRACTIFS de transport individuel en zone peu dense s'organise très différemment des Biens situés dans des capitales, très grandes villes ou villes touristiques.

### ÉVITER les INFAMIES !



Les dérèglements de la Finance. @TatianaMara

La mise en place d'un Bien COOPÉRACTIF à la place des sociétés privées de type UBER© permet d'éviter les emballements et les dérapages de plusieurs catégories. Sans ordre d'importance, on peut citer notamment les dérapages Boursiers. Mais il y a aussi les dérapages sociaux et fiscaux.



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

Il faut d'ailleurs juste bien comprendre que ces dérapages sont dus à la logique intrinsèque du système économique en cours. Ils sont inhérents à celui-ci. Quand certains acteurs poussent, cyniquement, la logique de fonctionnement du système à son bout ultime, l'apparition et la présence permanente de ces dérapages et dysfonctionnements sont inéluctables.

Hélas, en ce domaine, il y a déjà eu de nombreux exemples. Et hélas il y a encore et il y en aura régulièrement d'autres.

Pour le domaine Boursier, on va retrouver toutes les problématiques habituelles de spéculation. Mais aussi de nouveaux mécanismes d'appropriation et de détournement qui se mettent en place. Citons dans ces nouvelles manœuvres l'extraordinaire habileté (? Comment est-ce moralement possible ? Voire légalement possible ? Pourquoi ce comportement n'est-il pas encadré par des Lois ?) de pouvoir [quitter une Entreprise avec un pactole](#) de centaines de millions de dollars sans avoir créé le moindre dollar ou Euro de bénéfice !

L'autre problème de fond de ce type de mécanisme (Société Privée cotée en Bourse) c'est la compréhension par certains actionnaires de l'optimisation de leurs revenus en minimisant au maximum l'ensemble des coûts de production (y compris, voire même parfois surtout, sur les coûts salariaux). Ce mécanisme permet, à court terme, d'augmenter les profits et donc mécaniquement les dividendes redistribués. Ce qui entraîne par réflexe Pavlovien la hausse des cours de leurs actions Boursières. Ce qui déclenche un double gain, une double récompense pour la mise en place de la réduction des coûts. Il ne faut donc pas s'étonner que ce comportement soit si prisé en ce moment. Seulement [l'avidité](#) (En Anglais) n'est pas une qualité morale.

Et ces intérêts, dans tous les sens du terme, de réduire les coûts, expliquent également [l'entrave aux droits économiques](#), sociaux et du travail mis par certaines compagnies aux revendications de leurs travailleurs.

Du fait des différents mécanismes induits par le fonctionnement en mode privé de type Uber© et de leurs optimisations de rendement orientées uniquement vers les actionnaires, les exemples passés et à venir, de ces infamies ne manqueront pas.

Ajoutons-en un à la date du 25 mars 2020, où [le PDG du groupe UBER©](#), M Dara Khosrowshahi ([article original en anglais](#)), rebondissant sur la crise sanitaire mondiale en cours à cette date, a la délire lubie facétie de demander à ce que, in



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

fine, ce soit l'État Américain qui prenne en charge les acquis sociaux de ses chauffeurs !

On pourrait s'étouffer devant pareil toupet ou s'indigner vertement, mais il est plus approprié de remercier, grandement, M Dara Khosrowshahi, pour sa proposition.

En effet, si on suit sa proposition et sa propre logique, en demandant à l'État de prendre en charge les acquis sociaux des chauffeurs, il ne reste plus qu'à ce même État d'aller jusqu'au bout de la démarche et de devenir propriétaire du service. Car puisque le privé fait appel à la force du collectif pour prendre en charge ses dépenses, pourquoi alors empêcher le collectif (état, département, ville ...) de prendre en charge aussi bien les dépenses que les recettes ! Et donc d'être le superviseur, le garant, le contrôleur du service via un Bien COOPÉRACTIF ?

Donc finalement, merci bien M Dara Khosrowshahi ! Cette proposition démontre bien toute l'absurdité du service Privé actuellement mis en place. Et la nécessité et pertinence à mettre en place des services de type Bien COOPÉRACTIF.

## **EFFICACITÉS**



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.



Efficacité des Biens COOPÉRACTIFS.

Mais in fine les meilleurs arguments pour la mise en place par un Bien COOPÉRACTIF de services de transport individuel en zone urbaine dense sont les résultats et l'efficacité de la mise en place de ce type de fonctionnement.

Listons quelques-uns de ces résultats :

### • ÉCONOMIQUE

- **La transformation en Bien COOPÉRACTIF amène la suppression de l'obsession à la course aux profits à tout « prix ». Ce qui permet de :**
  - Proposer une véritable rémunération aux Chauffeurs.
  - Encadrer les prix pour les Clients. Notamment en évitant le Monopole privé avec des prix des courses de taxi sans régulation.
  - Supprimer les frais de Marketing et Publicité pour permettre justement d'avoir plus de possibilités financières d'encadrement des



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

prix des courses et de rémunération correcte des chauffeurs.

### • **ÉCOLOGIQUE**

- Avec la visibilité sur la Flotte des véhicules, et parfois pour certains Biens COOPÉRACTIFS, la propriété de ces véhicules, il est possible d'inciter ou d'imposer l'utilisation de véhicules répondant à certaines normes antipollutions, voire fonctionnement uniquement sur tel ou tel type de propulsion (électrique, hydrogène ...). Ce qui permettra de stopper les nuisances actuellement créées par les services de ce type ([France Inter](#)).
- On peut également interdire ou réguler l'accès à certaines zones de la ville en fonction du type d'équipement du véhicule. Ou à certains horaires.
- Parfois, un fonctionnement dérivé du type « [Taxi de la Brousse](#) » pourrait être avantageusement mis en place. La connaissance de la demande (voir plus bas) permettra d'optimiser le nombre de personnes transportées sur des trajets comprenant des bouts de parcours communs. On pourra même décider de faire de légers détours pour optimiser globalement les transports de personnes. 3 conditions sont nécessaires à la mise en place d'un tel mécanisme.
  - a) Faire payer significativement moins le client lorsqu'il est transporté avec cette méthode. A noter que le client pourrait donner son accord ou refus à ce type de déplacement lors de sa réservation ou commande. Ou alors, être imposé par le Bien COOPÉRACTIF.
  - b) À la différence des Taxis Brousses, il n'y aura pas d'attente pour remplir d'occupants le taxi ou pour avoir un bout de course commun. L'optimisation se fait si possible à la réservation ou à la volée lors la commande. Mais l'esprit du déplacement immédiat du client est l'objectif central.
  - c) Garder un minimum de confort et de service en n'étant pas plus de 3 passagers par taxi dans un véhicule normal. Ou 2 personnes par rangées. En comptant le chauffeur à l'avant.

### • **TRANSPORT**

- La visibilité sur la flotte des véhicules ET sur la Demande des clients peut permettre, suivant des règles d'optimisation transformées en algorithme de mieux réguler le trafic des Taxis mais aussi de l'ensemble du trafic urbain. Si on sait que 100 taxis vont emprunter les Champs-Élysées pour aller à la Défense, il est possible de décider de rerouter certains d'entre eux par d'autres voies pour fluidifier le trafic.
- Cette visibilité, absolue, sur la Demande amène à une mémorisation des



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

trajets suivant les heures, jours et événements sociaux (Vacances, jours fériés, grandes manifestations...). Et en conséquence une connaissance du futur possible et probable. Ce qui permet de prévoir la mobilisation des chauffeurs de taxi et leurs positionnements la veille pour le lendemain.

- Cette même visibilité permet aussi de faciliter le transport des véhicules des automobilistes traditionnels en fermant certaines voies aux taxis à certains moments pour désengorger le trafic. Et à l'inverse en interdisant certaines voies aux automobilistes à certains moments. Cela permettrait de fluidifier les pointes de trafic suivant des choix de politique de déplacement. Le respect de ces fermetures de voies pour les Taxis se faisant par la collecte des données via GPS incorporé dans le véhicule. En effet cette connaissance des déplacements, positionnements, durée des trajets est indispensable aux gestionnaires du Bien COOPÉRACTIF pour pouvoir optimiser les services rendus et la gestion de la flotte et des Taxis.

### • SOCIALES :

- Notamment par les normes minimales de protection (voire point spécifique) qui sont appliquées au contrat du chauffeur.
- Par la facilitation de déplacements par ce biais de transport de certaines personnes ou pour certains usages. (Voir point spécifique plus haut).
- La possibilité, par la connaissance des trajets, d'utiliser, de manière socialement encadrée, des chauffeurs en temps partiel pour répondre aux pics de demande à certains moments. Et de pourvoir ces emplois à des catégories spécifiques de personnes (étudiants, personne en requalification ...).
- Le fait d'être un Bien COOPÉRACTIF permettra plus facilement l'entrée sur ce type d'activité à un plus grand nombre de personnes que le monopole des anciennes sociétés privées classiques de taxi (qui pour rappel sont différentes des nouvelles Entreprises de type Uber©)

---

La description de ces 9 points, et même ces 9 points, ne sont pas exhaustifs des avantages et intérêts à mettre en place un Bien COOPÉRACTIF pour le transport en « Taxi » dans les zones urbaines denses.

Ils permettent néanmoins d'entreapercevoir dans de nombreux domaines les immenses potentiels de bénéfices du déploiement de ce type de système.



Il ne tient donc qu'à nous de mettre en place au mieux et au plus vite possible ce type d'organisation dans toutes les villes potentiellement concernées par ce sujet ☐

---

---

## **Liens ajoutés après la parution de l'article**

### **L'anti UBER© ? Un service socialement plus responsable ?**

[Article sur KORII](#) sur une Start-Up alternative à UBER©

### **Les chauffeurs UBER© pourraient fixer eux-mêmes le montant des courses.**

20 Janvier 2020. [Article de Presse-Citron](#) UBER©, pour échapper aux législations contraignantes (?) de l'état de la Californie votée en 2019 (assimilation de chauffeur comme salarié de l'entreprise) , vient de permettre, aux chauffeurs dans certaines zones, de fixer leur propre tarif.

A notre sens, cela ne change rien sur le fond du problème.

### **Livreurs & chauffeurs : même problématique**

[Article de Libération](#). Le parquet de Milan a donné 90 jours, à partir du 24 février 2021, aux plateformes de livraison, parmi lesquelles Deliveroo © ou Uber Eats ©, pour requalifier les contrats de travail des coursiers et leur verser des indemnités.

### **Confirmation de l'intérêt de faire un Bien Commun : UBER cherche à grossir**

D'une manière surprenante, pour certains, UBER annonce en octobre 2022, sa volonté d'offrir depuis son application la possibilité de réserver un [véritable taxi « privé »](#). Mais cela ne représente que la volonté d'absorber petit à petit tous les



## Les 9 impératifs de transformation des services de type UBER en Bien COMMUN et COOPÉRACTIF.

autres « producteurs » de service. On retrouve ici deux points développés dans l'article. Le fait que des prestataires autres qu'Uber et Lyft permettent la réservation depuis des applications numériques. Et la confirmation que si l'objectif final est d'avoir un monopole, autant faire un Bien commun dès maintenant.

### **Les dérives de l'irresponsabilité sociale**

Tentative d'enlèvement d'une cliente par [un chauffeur](#) UBER à Paris.  
Ne pas vouloir créer des Biens Communs amène du « MAL » aux individus.

On a aussi malheureusement l'inverse, où des chauffeurs de VTC ou [Taxi se font agressés](#). Avec une réservation prise et validée par Un Bien Commun, où l'identité des clients est connue et enregistrée, de telles atteintes ne peuvent pas se faire sans que l'on sache précisément qui les a réalisés. Et que l'on puisse, en plus des sanctions pénales qui vont être appliquées, les interdire d'utilisation de ce type de Bien Commun pour une durée jugée pertinente par la Communauté.

### **Pluie d'amendes**

Une condamnation par le conseil des Prudhommes de Lyon à verser [19 millions d'euros](#) en dédommagement à 139 chauffeurs de VTC. 20/02/2023

Et une autre en octobre 2023, à Paris, pour un [montant de 850 000€](#) auprès de 149 chauffeurs de taxi.

---