

Le Parisien MAGAZINE



DALÍ ESPACE
DALÍ
PARIS

**JOANN SFAR
SALVADOR DALÍ**

UNE SECONDE AVANT L'ÉVEIL

09.09.16 > 31.03.17

Ouvert tous les jours de 10h à 18h
11 rue Poulbot Paris 18 - Anvers ☎☎/Abbesses ☎☎

daliparis.com

en partenariat avec  RUE DE SEVRES

UN ESSOR FULGURANT

2008

En sortant d'une conférence à laquelle ils assistent près de Paris, les Américains Travis Kalanick et Garrett Camp ne trouvent pas de taxi. Ils ont alors l'idée d'une application de commande de limousines.

2009

L'entreprise, initialement baptisée UberCab, est créée.

31 MAI 2010

L'appli est officiellement lancée à San Francisco (Californie).

DÉCEMBRE 2011

Uber s'exporte pour la première fois hors des États-Unis, à Paris.

MARS 2016

Lancement dans une 400^e ville, Abuja, au Nigeria.

JUIN 2016

Après une nouvelle levée de fonds, Uber est valorisé à 62,50 milliards de dollars (56 milliards d'euros).



UBER, TERRAIN GLISSANT

En France, au Royaume-Uni ou aux États-Unis, **le géant du transport à la demande est poursuivi en justice par la concurrence ou certains chauffeurs** qui réclament une meilleure protection sociale. Le modèle qui symbolisait l'avènement d'une nouvelle économie est-il en danger?

1 MILLIARD
de trajets ont été effectués depuis la création de l'application

Le tour du monde des ennuis d'Uber



DEVANT LA JUSTICE



DANS LA LOI



FACE À LA CONCURRENCE

MONDE

3 décembre 2015 Les plateformes Didi Chuxing (Chine), Ola (Inde), GrabTaxi (Singapour) et Lyft (Etats-Unis) s'allient pour contrer Uber au niveau mondial.

CHINE

13 mai 2016 Apple investit un milliard de dollars (900 millions d'euros) dans Didi Chuxing, le rival chinois d'Uber.

HONGRIE

13 juin 2016 La loi interdit désormais les prestataires de services de taxi ne disposant pas d'un centre d'appel, comme Uber.

FRANCE

17 mai 2016 L'Urssaf Ile-de-France, qui collecte les cotisations salariales, annonce avoir déposé deux plaintes contre Uber.

FRANCE

9 juin 2016 Uber France est condamné à 800000 euros d'amende, dont 400000 avec sursis, pour son service de transport entre particuliers UberPop.

INDE

Avril 2016 Le gouvernement de la capitale, New Delhi, encadre la politique de prix d'Uber et de son concurrent Ola.

CORÉE DU SUD

24 décembre 2014 Le PDG Travis Kalanick est inculpé pour exercice illégal de la profession de taxi.

1 MILLION
de chauffeurs utilisent Uber dans le monde (12000 en France)

AUSTRALIE

18 mai 2016 Un chauffeur Uber porte plainte contre la société, pour une exclusion de la plateforme qu'il juge arbitraire.

477

villes dans lesquelles l'application Uber est disponible (et 70 pays)



Des procès en vue



“Le contrat d’indépendant doit être requalifié en contrat de travail”

M^{re} Aurélie Arnaud, avocate de chauffeurs Uber

Uber recrute. A San Francisco et Chicago (Etats-Unis), Amsterdam (Pays-Bas), Londres (Angleterre), Toronto (Canada), Pékin (Chine) ou Gurgaon (Inde), des postes sont à pourvoir sur le site pour des juristes en tous genres. Les dossiers qu’auront à traiter ces futurs salariés ne manqueront pas. Non seulement la firme californienne est en pleine expansion (elle s’installe dans une vingtaine de villes par mois dans le monde), mais elle accumule les convocations au tribunal et les batailles législatives à un rythme tout aussi spectaculaire.

Fondée en 2009 à San Francisco, par Garrett Camp et l’actuel PDG Travis Kalanick (lire l’encadré ci-contre), Uber, installé dans 70 pays, est habitué à se battre pour imposer son modèle : le transport à la demande, qui met en relation, grâce à une application, conducteurs et clients. En concurrençant les taxis, Uber a récolté une première série de plaintes, visant d’abord son service UberPop. Interdit en France depuis septembre 2015, il permettait aux particuliers de s’improviser chauffeurs avec leur véhicule personnel. Cela a valu à Uber France d’être condamné, début juin 2016, par le tribunal correctionnel de Paris, à 800 000 euros d’amende, dont la moitié avec sursis – la société a fait

appel, alors qu’un concurrent français, Heetch, est visé actuellement par une plainte similaire. Même scénario au Canada : les opérateurs de taxis de la région de l’Ontario, qui accusent Uber d’avoir fait travailler des chauffeurs sans licence, ont déposé une *class action* (un recours collectif) en juillet 2015 et réclament 285 millions d’euros. « Uber ne peut pas débarquer n’importe où et enfreindre la loi », affirme l’avocat des taxis de l’Ontario, Jay Strosberg. En France, le groupe a donc décidé de limiter son offre aux chauffeurs professionnels : UberX (standard), Berline (haut de gamme), Van (pour un groupe), Green (avec un véhicule hybride ou électrique) et Pool (trajet partagé).

Batailles sur le statut des chauffeurs

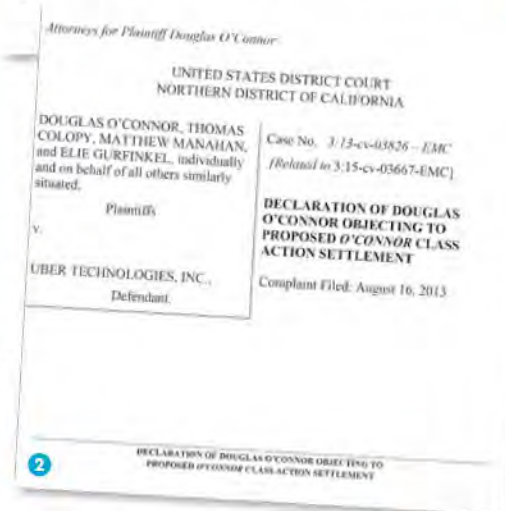
Mais une nouvelle vague d’ennuis déferle sur la start-up, attaquée sur un des piliers de son modèle : le statut de ses chauffeurs, qu’elle considère comme des « partenaires », ce qui lui permet de s’exonérer des cotisations sociales et des responsabilités d’un employeur (en cas d’accident du travail, par exemple). « Les chauffeurs travaillant via Uber sont indépendants. Ils sont libres de travailler quand ils veulent, avec qui ils veulent, et leurs voitures ne portent pas de logo », insiste Grégoire Kopp, le directeur de la

PLAINTIFF’S ORIGINAL CLASS ACTION COMPLAINT
TO THE HONORABLE JUDGE OF SAID COURT:
NOW COMES, PLAINTIFF LORRI TROSPER (“Trospen”), and all others similarly situated (hereinafter collectively referred to as “Plaintiffs”), who complain of Defendants UBER TECHNOLOGIES, INC. (“Uber”) and TRAVIS KALANICK (“Kalanick”), and for cause of action would show the Court as follows:

I.

INTRODUCTION

I. This is a collective action suit brought on behalf of all current and former Uber drivers in the United States, except for those Uber drivers in California and Massachusetts, asking the court to properly classify Uber drivers as employees as opposed to their current misclassification by Defendants as independent contractors, to



1 Ce recours collectif déposé le 1^{er} mai 2016 auprès d’un tribunal de Chicago (Illinois) demande que les chauffeurs Uber soient considérés comme des employés à part entière.

2 Le 16 mai, le conducteur à l’origine de la première plainte collective contre Uber en Californie et au Massachusetts a refusé l’accord proposé par la firme.

2. Uber Drivers lack discretion in the performance of their employment relationship with Uber. Uber Drivers have no independence apart from Uber in performing their job. Uber can and has terminated Uber Drivers at-will.

3. Uber Drivers are able to secure fares only through Uber's mobile application, which controls every aspect of Uber Drivers' transportation services for Uber. When Uber restricts a Driver's access to Uber's mobile application, the Driver is unable to work for Uber or Uber's users. Uber's misclassification of its Drivers as non-employees of the company has resulted in their inability to earn minimum wage.

4. Plaintiff alleges that he and other Uber Drivers are employees, and as employees, are entitled to basic wage protections such as expense reimbursement, overtime pay, rest- and meal-breaks, and other benefits that attach to employees that do not likewise attach to independent contractors. Uber misclassifies its drivers as independent contractors in order to evade these and other protections of applicable federal and state law.

3

3 Déposé le 18 mai en Arizona, cet autre recours collectif contre Uber souligne que les chauffeurs gagnent difficilement le salaire minimum et qu'ils peuvent voir leur accès à l'application retiré subitement.

communication de la filiale française. L'Urssaf Ile-de-France ne le voit pas ainsi. L'organisme public a annoncé, le 17 mai, avoir déposé deux plaintes contre Uber France, réclamant quelques millions d'euros d'arriérés de cotisations sociales. En parallèle, l'avocate parisienne Aurélie Arnaud prépare une action aux prud'hommes pour une dizaine de chauffeurs. « Nous voulons faire requalifier leur contrat d'indépendant en contrat de travail », annonce-t-elle. Pour elle et pour l'Urssaf, les « partenaires » d'Uber sont dans une situation de dépendance telle qu'il existe un « lien de subordination » entre eux et l'entreprise. Par exemple, l'application fixe les prix et sanctionne les chauffeurs dont la note (donnée par les clients sur l'app) est inférieure à 4,5 sur 5, ou qui refusent trop de courses. Or la subordination caractérise un contrat de travail. De longues procédures s'annoncent. « Nous sommes sereins », commente Grégoire Kopp, d'Uber France. Il rappelle que la ministre du Travail, Myriam El Khomri, a déclaré, en octobre, que les chauffeurs n'étaient pas salariés, et que de nombreuses décisions de justice, dont celle de la Cour de cassation du 17 mars, ont refusé d'accorder le statut de salarié à des chauffeurs de taxi qui travaillaient en exclusivité avec une centrale, à laquelle ils louaient leur voiture et dont ils utilisaient le logo.

Des avocats américains sur le front

Le même débat a lieu dans des pays bien plus libéraux que la France. A Londres, l'avocate Annie Powell tente d'obtenir, pour vingt conducteurs, le statut d'employé. « Ils devraient avoir droit aux congés payés et au salaire minimum », résume-t-elle. Aux Etats-Unis, plusieurs *class actions* pourraient s'avérer très coûteuses pour Uber, voire fatales, si un juge considérait les chauffeurs comme des employés à part entière. Si cela arrivait, le groupe, qui compte aujourd'hui 7 600 salariés dans le monde, devrait en intégrer 450 000 de plus, soit le nombre de « partenaires » réguliers aux Etats-Unis. Pour éviter ce scénario, l'entreprise a proposé de verser aux chauffeurs de Californie et du Massachusetts une indemnité de 87 millions d'euros. Mais cette somme impressionnante (modeste, toutefois, à l'échelle d'une

Travis Kalanick, un patron en roue libre

Visionnaire et provocateur, le cofondateur d'Uber est, à 39 ans, à la tête d'une fortune de 5,5 milliards d'euros.

Ennemi des taxis, que sa compagnie concurrence frontalement, Travis Kalanick, cofondateur d'Uber, né à Los Angeles (Californie) en 1976, est aussi célèbre pour sa réussite éclair – après sept ans d'existence, Uber est présent dans 70 pays – que pour son sens de la provocation. En janvier dernier à Davos (Suisse), selon *La Tribune*, il répondait ainsi au ministre de l'Economie Emmanuel Macron, qui lui demandait de financer la perte de valeur des licences des chauffeurs de taxi: « Les fabricants de voitures ont-ils payé pour la disparition des chevaux? » Dans la Silicon Valley, berceau des industries de pointe en Californie, ce franc-parler lui a valu le surnom de Dark Vador, en référence au commandant de l'Empire du mal dans *La Guerre des étoiles*. « Je crois que peu de gens connaissent mon histoire (...). Les quatre premières années (de sa carrière d'entrepreneur, NDLR), je n'ai pas touché de salaire, et j'ai vécu un temps chez mes parents », rappelait-il en septembre 2014 lors d'une conférence.

En 1998, il abandonne ses études d'informatique à l'Université de Californie pour fonder une start-up de partage de fichiers, vite coulée par un procès. Il prend sa revanche en créant une deuxième entreprise, sur le même concept mais dans le respect de la loi, Red Swoosh, qu'il revend, en 2007, pour 17 millions d'euros. Grâce à cet argent, il fonde Uber en mars 2009, avec son ami Garrett Camp. Sa fortune est aujourd'hui évaluée à 5,5 milliards d'euros par le magazine *Forbes*.

Le Californien Travis Kalanick (à g.), 39 ans, dirige Uber depuis 2009.



La grogne des conducteurs

●●● société qui vaut 56 milliards d'euros) n'a pas suffi à mettre fin aux poursuites, certains plaignants refusant l'accord. Pis, deux autres *class actions*, de portée nationale cette fois, ont été lancées, à New York par l'avocat Hunter Shkolnik et à Chicago par son confrère Brian Mahany. Tous deux veulent arracher bien plus que la transaction californienne. « C'est risible, Uber a lâché des clopinettes », confie Hunter Shkolnik. « Nous voulons plus que de l'argent, nous voulons régler le problème », promet Brian Mahany.

« Au début, on gagnait bien notre vie »

Les premières années, les chauffeurs Uber étaient pourtant ravis : en France, la société a donné du travail à 12 000 conducteurs, dont 25 % de chômeurs, selon une étude Ifop de janvier 2016. « Au début, on gagnait bien notre vie. Il y avait beaucoup de clients, on était payés 40 euros de l'heure fixe », se souvient un chauffeur qui préfère rester anonyme. Jusqu'à ce que Uber adopte un système de commission, préférant prélever 20 % sur toutes les courses plutôt que de rémunérer les chauffeurs à prix fixe. Puis, à l'automne 2015, l'entreprise a baissé ses tarifs pour élargir son marché : la course minimum est passée de 8 à 5 euros (voire 3 euros avec UberPool, le service de trajet partagé). Résultat, de nombreux chauffeurs se sont plaints d'horaires à rallonge pour des revenus nets parfois inférieurs au salaire minimum. « Je travaille sept jours sur sept. A la fin du mois, il me reste 800 euros tous frais déduits », témoigne l'un d'eux. Le porte-parole d'Uber France affirme, de son côté, que « les partenaires indépendants touchent autour de 10 euros nets par heure en moyenne, tous frais déduits ». Soit un peu plus de 1 400 euros par mois à 35 heures par semaine, sans vacances. Ce que gagne un chauffeur



Alexandre de Boisgency, chauffeur Uber à Paris, travaille plus de quinze heures par jour.

“ On doit investir beaucoup, pour des rentrées très faibles ”

Alexandre de Boisgency, chauffeur Uber

Les puissants alliés d'Uber



Ancien conseiller de Barack Obama, David Plouffe (à g.) est aujourd'hui le conseiller stratégique de l'entreprise californienne.



L'ancienne commissaire européenne Neelie Kroes siège au « comité de conseil en politique publique » d'Uber.

Au sein du conseil d'administration, la créatrice du site *The Huffington Post*, Arianna Huffington.

Pour défendre au mieux les intérêts de sa société, le PDG d'Uber, Travis Kalanick, s'est entouré de personnalités venues des plus hautes sphères de la politique. David Plouffe, ex-conseiller principal du président américain Barack Obama, est devenu vice-président en charge de la stratégie en août 2014, puis



conseiller stratégique. Il a annoncé, en mai dernier, la création d'un « comité de conseil en politique publique ». Y siègent Melody Barnes (elle aussi ancienne conseillère de la Maison-Blanche), Ray LaHood (ex-secrétaire américain aux Transports), Neelie Kroes (ancienne commissaire européenne à la Concurrence puis aux Nouvelles Technologies), Roberto Danião (ex-Premier ministre péruvien) ou encore la princesse saoudienne Reema Bint Bandar Al Saoud.

Autre recrue de premier plan :

Arianna Huffington, fondatrice du site d'information *The Huffington Post*, est membre, depuis fin avril, du conseil d'administration d'Uber.



Libellé	Montants annuels (euros)	Commentaires / hypothèses
Revenu total des courses effectuées	41125	Soit 36,7 heures / semaine, 45 semaines/an pour un revenu chauffeur (après commission Uber) de 19,9€/heure
Commission Uber (20%)	- 8225	Perçue par Uber BV aux Pays-Bas
Chiffre d'affaires chauffeur	= 32900	Plafond 2016 pour un autoentrepreneur
Charges sociales (23,4%)	- 7698,6	Forfait social 23,1% +0,3% formation professionnelle
Frais de chambre (0,48%)	- 157,9	Chambre des métiers (artisans)
Carburant	- 2730	1,2€/l TTC, 35000km/an, consommation 6,5l/100km
Véhicule	- 11100	Amortissement sur 5 ans ou LLD véhicule catégorie ^{III} UberX + entretien
Autres coûts du véhicule	- 4400	Assurance véhicule et pro, lavage-nettoyage, divers (téléphone, équipement...)
Revenu annuel du chauffeur	= 6813,5	Soit 567,8€ / mois et 4.12€/heure

Une étude Facta d'avril 2016 évalue à 567,80 euros le revenu mensuel net d'un chauffeur Uber autoentrepreneur, travaillant 36,7 heures par semaine (45 semaines par an).



confirme le député PS Pascal Terrasse, qui a rendu un rapport sur le sujet en février à Manuel Valls. Pour rentabiliser l'activité, d'autres chauffeurs deviennent de petits patrons. Ils font tourner en continu, sur plusieurs voitures, une équipe de chauffeurs salariés au Smic (plus variable) et bénéficiant du statut « Loti » : destiné au transport de groupe (deux personnes minimum), ce régime, qui exige une formation plus courte et moins coûteuse que l'agrément VTC (pour « voiture de transport avec chauffeur »), qui peut véhiculer jusqu'à neuf clients, est devenu très courant. Le député PS Laurent Grandguillaume veut mettre fin à ce détournement dans une loi qui devrait être débattue en juillet. Et la loi El Khomri pourrait, si elle était adoptée, garantir quelques avancées pour les chauffeurs. Un de ses amendements prévoit que les plateformes prennent en charge les assurances en matière d'accidents du travail, que les chauffeurs aient droit à la formation continue, puissent se syndiquer et faire grève sans sanctions. Uber France affirme être ouvert à la discussion. Son patron, Thibaud Simphal, a déclaré, dans une interview à *L'Usine digitale* le 22 juin, qu'il fallait « des protections pour les chauffeurs », notamment en cas d'accident du travail. Alors que la concurrence se renforce – le chinois Didi Chuxing, l'indien Ola, le singapourien GrabTaxi et l'américain Lyft se sont alliés en décembre pour contrer Uber au niveau mondial –, le géant californien doit soigner ses « partenaires », sans lesquels il n'est rien. En attendant la voiture sans pilote, que l'entreprise teste dans les rues de Pittsburgh, aux Etats-Unis, depuis le 19 mai, et qui réglerait pour de bon le problème des chauffeurs. ●

dépend en réalité de multiples facteurs : horaires de travail, coût et éventuel partage du véhicule, statut choisi (société à responsabilité limitée, autoentrepreneur...). Dans une étude diffusée en avril 2016 par la start-up Facta et financée par des compagnies de taxis, l'économiste Jean-Charles Simon a calculé qu'un autoentrepreneur conduisant pour Uber 36,7 heures par semaine, et ce, 45 semaines par an, gagnait, toutes dépenses déduites (commission, cotisations sociales, assurances, entretien du véhicule), 567,80 euros par mois. « Les autoentrepreneurs représentent une part marginale des chauffeurs. Ce statut n'est pas adapté à ceux qui en font leur activité principale », réagit Grégoire Kopp, d'Uber France. Mais même avec d'autres statuts (comme la SARL), certains galèrent. « On nous demande d'investir beaucoup pour des rentrées très faibles », regrette Alexandre de Boisgency, qui travaille plus de quinze heures par jour et s'est endetté pour financer son véhicule de luxe. Difficile, par ailleurs, de faire jouer la concurrence, car « Uber a capté tout le marché en cassant les prix », ajoute-t-il. Les autres applications (Allocab, LeCab, Chauffeurs privés) ont aligné leurs conditions sur le leader.

Que ce soit en décembre 2015 à Paris (en haut), ou en février 2016 à New York (ci-dessus), des chauffeurs de plateformes telles que Uber dénoncent leurs conditions de travail.

Débats au Parlement

Pour s'en sortir, certains sous-déclarent leurs revenus aux impôts – Uber ne transmet pas leurs relevés d'activité au fisc. « Il y a beaucoup de travail dissimulé »,

L'entreprise teste actuellement à Pittsburgh, aux Etats-Unis, un service de transport avec voiture sans pilote.

