

# Taxis contre Uber : Nouveaux Et premiers espoirs d'une

Uber & Co, suite et probablement pas fin. L'« uberisation » de la société est dangereuse à plus d'un titre, y compris pour ses client(e)s. *Ensemble !* verse de nouvelles pièces au dossier à charge. En espérant l'émergence d'une prise de conscience de l'opinion.

Denis Desbonnet (CSCE)

**S**i nous revenons une nouvelle fois sur le phénomène Uber, et plus largement sur ses équivalents dans d'autres secteurs de cette économie de naufrageurs (Airbnb, etc.), c'est pour deux raisons. D'une part, au fil de notre enquête, nous avons découvert que, dans les pays – et en premier lieu aux Etats-Unis – où ces « plateformes » sans foi ni loi sévissent déjà depuis quelques années, plusieurs affaires tragiques ont récemment défrayé la chronique. Ces révélations illustrent la dangerosité, au sens le plus direct et physique du terme, de ce type de plateforme. Ainsi que les conséquences tragiques qui peuvent en résulter, tant pour les clients que pour les travailleurs (in) dépendants de ces multinationales du dumping.

Une fameuse contre-publicité pour les leaders de ces nouveaux marchés. Et la première lueur d'espoir, face au plus gros handicap des taxis dans

d'une importante société nationale de taxis et présidant la plus grosse fédération patronale du secteur ; les deux autres, exploitants de sociétés beaucoup plus modestes, mais représentants associatifs très impliqués dans la défense de la profession – et singulièrement, dans la lutte contre les requins de la multinationale californienne. Rejoignant par beaucoup de points l'analyse de Philippe Lescot (1), tous lancent la même mise en garde : Uber n'est que la pointe émergée de l'iceberg, sur lequel pourrait bien venir se fracasser tout notre modèle social européen.

## Les taxis prêts à faire le ménage dans la profession...

Mais leurs témoignages apportent aussi un éclairant complément, notamment par leurs réponses aux critiques récurrentes adressées aux taxis, surtout bruxellois, lesquels jouissent d'une réputation peu flatteuse – laquelle est parfois méritée, mais pas toujours.

A commencer par les tarifs jugés trop chers. Sur ce point, deux de nos interlocuteurs opposent un argumentaire détaillé et, nous semble-t-il, imparable (*lire l'encadré en p. 26*). Mais aussi la piètre qualité du service rendu, avec un accueil qui laisserait trop souvent à désirer, voire franchement déplaisant. Ou, pire encore, qui irait jusqu'à de véritables escroqueries aux tarifs, la plus classique consistant à effectuer des « détours délibérés » pour faire tourner le compteur. Autre récrimination : le refus fréquemment opposé à des demandes de courses lointaines, ou dans des quartiers

jugés mal fréquentés... ou trop peu pour avoir la chance d'y trouver une nouvelle clientèle pour assurer le relai et éviter le retour à vide.

*Last but not least*, le recours massif à la fraude sociale et fiscale qui y serait monnaie courante. Ironie de l'histoire, c'est là aussi le principal reproche adressé à Uber par ses opposants légaux. Un article du *Soir* du 18 janvier dernier titrait d'ailleurs : « *Un taximan sur cinq en infraction* ». Constat accablant, qui ressortit des 400 contrôles effectués en 2015 par

**Seul un revirement de l'opinion publique pourrait vraiment changer la donne.**

cette bataille, dont nous parlions dans le précédent *Ensemble !* : le soutien d'une bonne part du grand public, qui plébiscite ces « applications » si commodes et défiant toute concurrence... loyale, en ignorant tout des périls qu'elles recèlent. Ensuite, nous versons quelques nouvelles pièces au dossier, qui ressortent des entretiens que nous avons eus avec trois autres acteurs du terrain (*voir pages 26 à 28*). L'un, directeur



# éléments à charge. contre-offensive ?

le SIRS, l'organisme fédéral chargé de traquer les contrevenants. Lequel a pris 17 % de chauffeurs la main dans le sac, dont 80 % censés pres-ter à temps partiel, mais poursuivant leur journée et/ou leur soirée par des heures sup' non déclarées. Avec, en sus, une suspicion de complicité de la part de certains employeurs, dans un arrangement *win-win* (sauf pour les impôts et la Sécu, bien entendu) : les travailleurs gonflant illicitement leurs revenus et les patrons éludant une bonne part des cotisations sociales (lire l'encadré en p. 27).

A propos de ces divers griefs, nous devons toutefois souligner qu'en bonne part, ils avaient été spontanément et très honnêtement abordés, *in tempore non suspecto*, par tous nos interlocuteurs. Lesquels, sans faux-fuyants, plaident déjà pour une restructuration en profondeur du secteur susceptible d'en restaurer l'image. Tout en refusant l'amalgame de toute une profession avec une minorité de moutons noirs. Et, surtout, en rappelant les contraintes et contrôles sans cesse croissants dont les taxis dûment accrédités font l'ob-

jet, ce qui entraîne une distorsion de concurrence énorme avec les pirates d'Uber & Co.

## ... mais ils veulent pouvoir en vivre « honnêtement »

Cette volonté de crever l'abcès semble commencer à porter ses fruits. D'une part, Willy Borsus, ministre fédéral des Classes moyennes, des Indépendants et des PME, a annoncé la création d'un groupe de travail visant à améliorer la rentabilité toujours plus précaire du secteur – un des problèmes fondamentaux qui

## Les accidents liés à Uber & Co pourraient bien commencer à saper la popularité des géants de la nouvelle économie *low cost*.

explique en bonne partie la tentation de la fraude, sur lequel insistent l'ensemble de nos témoins.

D'autre part, sous l'égide de Bart Tommelein, secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude sociale, une concertation a été engagée entre les pouvoirs publics et les représentants de la profession pour mettre un terme à ces pratiques dommageables au plus grand nombre. Laquelle a débouché, le 20 janvier dernier, sur un accord qualifié de « historique ». Nous n'en connaissons pas encore la teneur exacte au moment de mettre sous presse, mais son objectif déclaré est de « développer la coopération entre les services d'inspection, le secteur et les Régions et de renforcer les contrôles, tant dans le secteur des taxis classiques que celui des plateformes en ligne » (NDLR : c'est nous qui soulignons). Nous ne manquerons pas de ↗





## **TROP CHERS, LES TAXIS, SURTOUT À BRUXELLES ? « C'EST TOUT LE CONTRAIRE ! »**

**Sam Bouchal** (exploitant de taxis – FNEIT)

« Dans l'imaginaire du public, les taxis seraient chers à Bruxelles. Une idée fautive : pour ce qui est des tarifs, on se situe à l'avant-dernière place en Belgique. Seule Liège est un peu moins chère. Des villes comme Anvers, Gand ou Mons pratiquent des tarifs nettement plus élevés... et donc offrent une rentabilité qui garantit la pérennité de l'activité. Le handicap bruxellois s'explique par la spécificité de la capitale. Partout ailleurs, le taxi est une compétence communale tandis qu'ici, les prix augmentent selon le bon vouloir du pouvoir régional. Si le prix est débattu au sein du Comité consultatif, le ministre décide seul.

Or, nous avons montré à maintes reprises que, depuis les années 1980, les tarifs ont accumulé un retard énorme sur l'index. Appliquer l'index à la consommation "classique" – c'est-à-dire le même qui calcule le coût de la vie pour « monsieur Tout Le Monde » – est déjà totalement incongru, vu le coût d'exploitation d'un taxi. Si on compte l'achat et l'entretien du véhicule, le carburant, le prix de revient au kilomètre – y compris, bien sûr, la masse salariale, qui représente le poste le plus important –, on comprend tout de suite qu'on n'y arrive pas. »

⇒ revenir dans les prochains mois sur cette réforme porteuse d'espoir mais aussi d'inquiétudes, tant la formulation, très vague, laisse explicitement la porte ouverte à une légalisation d'Uber et de ses émules.

### **La perspective d'une alliance chauffeurs-clients ?**

Par ailleurs, la presse internationale a relaté des accidents graves voire fatals, de roulage pour Uber, et « domestiques » pour Airbnb, survenus lors d'activités prestées pour le compte de ces sociétés. Or, les polices d'assurance privées des chauffeurs dans un cas, et celles des loueurs de logements à la nuit ou à la semaine dans l'autre, excluent naturellement de couvrir ces sinistres, dès lors qu'ils se sont produits dans un cadre professionnel... non déclaré. Et donc, non assuré spécifiquement. Résultat : la condamnation et la ruine pour les travailleurs directement impliqués dans ces incidents. Et, pour les victimes – ou leur famille, s'il y a décès –, un total abandon à leur sort, sans indemnités, ni interventions dans les frais hospitaliers ou funéraires. Et une quasi impossibilité de recours contre des « plateformes » qui

se présentent comme de vulgaires intermédiaires, mettant simplement en relation la demande de service émanant d'un(e) client(e) avec un (faux) indépendant disposé à la satisfaire. Et qui rejette donc toute la responsabilité sur leurs « mandailles ». Y compris d'avance, dans les contrats qu'elles leur font signer. Lesquels lampistes sont évidemment incapables de s'acquitter des montants exorbitants qui leur sont réclamés.

Le seul aspect « positif » de ces drames ? S'ils se multiplient, comme on peut hélas s'y attendre, ils pourraient bien commencer à saper la popularité des géants de la « nouvelle économie » *low cost*. A condition qu'ils fassent l'objet d'une médiation suffisante et d'une vraie campagne de dénonciation. Sans même en arriver à des cas aussi extrêmes et terribles, un nouveau facteur pourrait provoquer une défiance également ravageuse envers ces taxis « pas comme les autres » auprès d'une fraction significative de leur clientèle. Depuis janvier, via Twitter, un flot croissant d'utilisatrices françaises de l'application se plaignent d'un véritable harcèlement de la part de cer-



## **« LA SÉCURITÉ SOCIALE... ET LA SÉCURITÉ TOUT COURT ONT UN PRIX »**

**Marc Delire** (Autolux – GTL)

« Contrairement à ce qu'on dit parfois des taxis belges, nous sommes loin d'être les plus chers d'Europe. Selon une étude indépendante que notre fédération a commandée, nous nous situons à peu près au milieu de l'éventail des prix pratiqués ailleurs. En sachant que nous payons des charges sociales bien plus lourdes que chez nos voisins, ce qui se répercute nécessairement dans le coût de la course. Ajoutez-y l'achat des véhicules, leur entretien, la liaison radio...

Qui plus est, nos chauffeurs sont astreints à une batterie de tests très sévères, qui conditionnent la délivrance d'un certificat de conformité. Quant aux voitures, elles passent au contrôle technique tous les six mois, et même plus souvent dans certains cas. Tout cela a un coût. Nous avons aussi des assurances beaucoup plus chères. Dans ma société, par exemple, grâce à une véritable politique de prévention, nous n'avons en moyenne qu'un seul accident pour 180.000 kilomètres parcourus. Malgré ce très bon score, cela nous coûte annuellement 1.000 euros par véhicule. Et encore, c'est relativement bon marché ! Les exploitants bruxellois paient une moyenne de 2 à 3.000 euros par véhicule assuré, selon Wauthier Robyns, porte-parole d'Assuralia, la fédération des assureurs belges.

*Marc Delire  
(Autolux-GTL)  
(photo : au  
téléphone) :*  
*« Les taxis  
belges sont  
loin d'être les  
plus chers  
d'Europe. »*



A comparer avec Uber, où règne une opacité totale. Lors d'une émission de la RTBF, le représentant d'Uber a prétendu que, en tant que société, ils étaient couverts par une assurance qui couvrait tous les risques. Mais, malgré leurs demandes insistantes, les journalistes n'ont jamais pu voir cette police d'assurance ! Par contre, dans les contrats qu'ils font signer à leurs chauffeurs, une clause stipule que ceux-ci s'engagent à contracter eux-mêmes une assurance, et à ne jamais se retourner contre Uber ! Peut-être que ce n'est plus d'actualité, car ils changent sans arrêt leurs contrats, au fur et à mesure qu'on les prend en défaut. Mais en tout cas, c'est comme ça que ça fonctionnait tout récemment encore. »



tains chauffeurs Uber qui, profitant de ce qu'ils conservent les coordonnées des appels téléphoniques, leur adressent des messages insistants, où la drague lourdingue le dispute à la vulgarité et à l'insulte machiste. Ce scandale pourrait entamer sérieusement la vogue dont Uber jouit auprès de beaucoup de femmes, initialement séduites en nombre par cette alternative bon marché aux taxis, dont l'image n'est pas toujours non plus très « sexy » dans l'Hexagone...

### Tout reste à faire

Tout cela renvoie à une dimension du problème bien mise en lumière, là aussi, par les trois interviewés. Lesquels sont unanimes à penser que seul un revirement de l'opinion publique, suffisamment alertée sur les pièges d'une offre au rabais apparemment alléchante, pourrait vraiment changer la donne. Et, dans un scénario idéal, déboucher sur une solidari-

té entre usagers et travailleurs - taxis « réguliers » ou ex-Uber « mutinés ». Comme on vient d'en voir un premier exemple à Paris, avec la révolte et le boycott des chauffeurs de limousines d'Uber « X » (l'autre activité du groupe qui, elle, a été homologuée), face au bradage dont ils font littéralement les frais. Car, pour tenter de gagner des parts de marché, la firme a réduit brutalement ses tarifs de 25 % – et donc d'autant les revenus de ses « collaborateurs » –, et en a averti ces derniers par un simple texto !

Certes, ici, il s'agit de véritables professionnels, souvent débauchés par la multinationale et déjà actifs auparavant, dans un métier réglementé visant une clientèle de luxe (les courses doivent durer au minimum trois heures, voire la journée). Dans ce secteur, Uber fait de plus face à une concurrence féroce de la part de sociétés dans la place depuis bien plus longtemps qu'elle. La « capacité de

## LE FORFAIT LOCATION : UNE PRATIQUE DOUTEUSE À PROSCRIRE

Philippe Lescot (permanent CSC Transcom et porte-parole du Front commun des Taxis)

« Restons honnête : dans le secteur, il faut aussi qu'on nettoie devant notre porte. Un gros problème est notamment ce qu'on appelle le "forfait location". Une formule totalement illégale où, comme son nom l'indique, l'employeur propose au travailleur de lui payer un forfait avec, en contrepartie, l'usufruit d'une voiture pour la journée – et donc la possibilité de garder pour lui tout le produit des courses. Hélas, vu la faible rentabilité du métier, ce système s'est rapidement généralisé, car pour les chauffeurs, ça leur permet d'être plus "sélectifs", de choisir les trajets qui rapportent le plus, en fonction des quartiers, de la longueur des trajets, etc. Et, disons-le clairement, en faisant pas mal de "noir". C'est très pervers : pour les pouvoirs publics, actuellement, il est quasiment impossible de contrôler un système aussi opaque.

Toutefois, les choses évoluent. Paradoxalement, même s'ils y ont longtemps recouru dans le passé, ce sont les employeurs eux-mêmes qui, aujourd'hui, souhaitent de plus en plus y mettre fin. Tout d'abord, pour sortir de cette illégalité, maintenant que l'on parle de renforcer la répression de la fraude. En plus, comme ils ne sont pas les principaux bénéficiaires de cette combine, ils se disent que "tous comptes faits", ils ont intérêt à ramener ces courses dans le système du tarif à la course, autrement dit, dans leurs caisses. Par contre, il faut le reconnaître – et je parle comme syndicaliste –, les nombreux travailleurs qui l'ont adopté sont au contraire pour son maintien, puisqu'ils y gagnent un meilleur "salaire poche"... mais en éludant les taxes et les lois sociales ! C'est pourquoi, bien que cela ne nous rende pas toujours très populaires, les trois syndicats, chrétien, socialiste et libéral, y sont radicalement hostiles. »

nuisance » d'un tel mouvement de protestation pour l'image de marque de la firme n'est donc pas négligeable. Tandis que les chauffeurs d'Uber Pop sont, au contraire, les « taxis du pauvre » et subissent un rapport de forces bien plus défavorable. Illégaux, majoritairement « novices » et isolés les uns des autres, prestant quelques heures de manière accessoire – et aléatoire – pour tenter de boucler leurs fins de mois, ils dépendent totalement de la plateforme. Celle-ci peut donc les mettre en concurrence, les « sélectionner », puis les éjecter au jour le jour, selon son bon vouloir et un système de « cotation » toujours plus exigeant. On s'en doute : un statut aussi précaire ne prédispose pas

**Un statut aussi précaire ne prédispose pas vraiment à une quelconque rébellion, a fortiori collective.**

⇒ vraiment à une quelconque rébellion, a fortiori collective. Quant à la prise de conscience des citoyens-clients, qui réaliseraient enfin que leurs gains faciles d'aujourd'hui pourraient se révéler, pour eux aussi, une véritable roulette russe, elle paraît encore plus lointaine...  
Il n'empêche : si, à terme, les victimes surexploitées et/ou (dés)abusées de ce monopole aux méthodes

prédatrices faisaient alliance, celle-ci exercerait une véritable pression sur les différents niveaux de pouvoir impliqués (pas moins de quatre, dans notre sympathique petit royaume déliquescents). Un peu à l'image du rapprochement entre syndicats et associations de navetteurs qui se desine (là aussi, trop timidement) pour la défense des chemins de fer belges. Dans un combat aussi inégal, il s'agi-

rait là d'un renfort bienvenu. Et indispensable, pour faire face à une des menaces sociales les plus graves qu'il nous ait été donné de voir en une bonne trentaine d'années de journalisme et de syndicalisme. □

(1) Permanent CSC Transcom et porte-parole du Front commun des Taxis, unissant organisations d'employeurs et d'indépendants dans la riposte à Uber. Lire son interview dans *Ensemble !* n° 88.



## MOBILITÉ, ÉCOLOGIE ET EMPLOI : LES ALIBIS BIDONS D'UBER... ET DE LEURS ALLIÉS POLITIQUES

**Sam Bouchal**

« Une baudruche qu'il faut dégonfler, c'est le discours d'Uber sur leur soi-disant contribution à une "meilleure mobilité". Dans beaucoup de pays, les responsables publics ne sont pas dupes. Tout récemment, Bill De Blasio, maire de New York, s'est lancé dans une polémique, puis une vraie bagarre contre Uber. Pourquoi ? Parce qu'il a constaté une explosion du nombre de véhicules depuis le lancement de l'application, avec une ville de plus en plus

engorgée, une pollution aggravée, et une vitesse des véhicules en baisse de 8 %. Pourtant, les Etats-Unis ne sont pas connus pour être hostiles à l'initiative privée, on ne peut pas les accuser d'être communistes !

Tout le contraire de Pascal Smet, qui, au mot près, nous sert le même conte de fées que les dirigeants européens et belges d'Uber : cela permettrait une utilisation plus optimale des voitures, un meilleur taux de remplis-

sage, et donc un allègement de la circulation. Pour le vérifier, j'ai personnellement appelé l'équivalent de la DIV, l'administration qui gère les immatriculations en Californie, le berceau d'Uber. Ils m'ont fait parvenir les documents officiels : les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 2012, ils comptaient 27.700.000 véhicules immatriculés, en 2014 on était passé à 33.550.000 ! En deux ans de temps... C'est comme pour l'emploi, l'autre grand alibi de ces pla-

teformes. Soyons sérieux : Tesla est occupé à créer 500.000 véhicules sans conducteur, ces voitures dites "intelligentes". On comprend l'intérêt que Uber peut en tirer : le coût le plus important pour un taxi ou une voiture avec chauffeur... c'est le chauffeur ! Le gars ou la fille derrière le volant. D'où les milliards qui sont investis en recherche dans ce genre de technologie, pour éliminer l'emploi. »

**Michaël Zylberberg**

« Je tiens à réfuter deux arguments de "vente" que Uber utilise auprès du monde politique et, plus généralement, de l'opinion publique. Première affirmation : son implantation serait "écologique" car elle diminuerait tant la congestion automobile que la pollution atmosphérique. C'est totalement faux de toute évidence ! Ce genre d'application et de réseau parallèle va au contraire encourager un recours encore plus intensif à la voiture. Puisque, par définition, il s'agit de mettre en circulation des véhicules "dormants", dans des plages horaires où, sans cela, ils ne rouleraient pas. Rien à voir avec le vrai covoiturage qui, lui, permet en effet de réduire le nombre d'autos sur les routes.

Ensuite, ne reculant devant aucun mensonge, ils prétendent contribuer au "développement de l'emploi". Mac Gann, le grand patron européen

d'Uber, affirme sans rire pouvoir créer entre 25 et 30.000 embauches. Dans plusieurs débats, je l'ai interpellé sur ces chiffres, leur provenance... Il ne m'a jamais répondu, bien sûr. Mais je sais comment il calcule pour arriver à ces effets d'annonce démesurés : il part des données encodées dans sa "plateforme", en prenant le nombre de connexions qu'il se vante d'avoir pour son application, via l'appareil data qu'il fournit à ses chauffeurs. Nombre qu'il divise ensuite par la quantité (variable) d'heures légales permises dans les villes où il est implanté. Sur cette base, il arrive à un chiffre théorique, qu'il convertit en heures de travail abstraites... et qu'il globalise enfin en "équivalents temps-plein" !

Tout cela est fictif, une pure vue de l'esprit, qui occulte deux choses. Primo, il avance ses propres chiffres,

sans aucune vérification extérieure. Secundo, il fait comme si à chaque appareil data correspondait une seule personne. Alors qu'on peut être sûr que, souvent, la même machine sera partagée par deux, trois, cinq chauffeurs (amis, parents proches).

Autrement dit, le nombre d'emplois créés atteindra, au mieux, un tiers, un quart ou un cinquième de celui promis. Et encore faut-il voir l'aspect qualitatif, et pas seulement quantitatif... Avec quels droits sociaux, quelles garanties pour le chauffeur en cas de conflit avec la plateforme, notamment sur la course effectuée, etc. ?

Par contre, loin de ces spéculations douteuses, ce qui est sûr, c'est que Uber risque de décimer l'emploi actuel chez les taximen : un emploi bien réel, régulé et décent, lui ! Et, au final, de tuer toute une profession ! »