

LA PRESSE EN REVUE...

JEUDI 28 JANVIER 2016

SOMMAIRE

- 1) Au revoir
- 2) Il va le ??
- 3) Le livre de Sarko est une m....
- 4 Chauffeurs VTC : travailleurs pauvres ?!
- 5) Petit nouveau...



Gérard Diez La Presse en Revue

MEILLEURS VOEUX



I) Christiane Taubira démissionne du gouvernement et sera remplacée par Jean-Jacques Urvoas



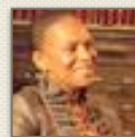
Christiane Taubira démissionne du gouvernement : écoutez l'édition spéciale Crédits Média :Yves Calvi | Durée : 15:03 | Date : 27/01/2016

par Marie-Pierre Haddad ,Avec AFP

Christiane Taubira n'est plus garde des Sceaux. La ministre a présenté sa démission du gouvernement, ce mercredi 27 janvier. À peine descendu de l'avion qui le ramenait d'Inde, François Hollande a fait publier par l'Élysée un communiqué qui avalise la démission de Christiane Taubira. Il y est indiqué qu'ils ont "convenu de la nécessité de mettre fin à ses fonctions au moment où le débat sur la révision constitutionnelle s'ouvre à l'Assemblée nationale".

Quelques instants après la publication de ce communiqué, l'ancienne ministre a posté un message sur Twitter : "Parfois résister, c'est rester. Parfois, résister, c'est partir. Par fidélité à soi à nous. Pour le dernier mot à l'éthique et au droit". Dans un message suivant, l'eurodéputée se dit "fière. La Justice a gagné en solidité et en vitalité. Comme celles et ceux qui s'y dévouent chaque jour, je la rêve invaincue". Le président de la

République a exprimé sa reconnaissance envers la ministre démissionnaire. Elle "aura mené avec conviction, détermination et talent la réforme de la Justice et joué un rôle majeur dans l'adoption du mariage pour tous", a salué François Hollande.



Christiane Taubira @ChTaubira Parfois résister c'est rester, parfois résister c'est partir. Par fidélité à soi, à nous. Pour le dernier mot à l'éthique et au droit. ChT 09:15 - 27 Janv 2016

Un départ au moment où Manuel Valls défend la déchéance de nationalité

Cette démission intervient alors que Manuel Valls présente, ce mercredi 27 janvier, **le maintien de la déchéance de nationalité dans le projet de réforme de la Constitution**. Le sujet avait provoqué des tensions au sein du gouvernement car **Christiane Taubira n'avait pas hésité à se**

positionner contre cette mesure. "C'est une forme de mise en cohérence au sein du gouvernement", explique Élisabeth Martichoux, cheffe du service politique de RTL.

La réforme de la constitution visé à étendre l'état d'urgence, instauré le 13 novembre, pour trois mois. Autre point : l'inscription dans la constitution de la déchéance de nationalité pour les binationaux nés Français et condamnés pour crime terroristes. Cette disposition suscite une forte opposition, notamment à gauche.

Quel avenir pour Christiane Taubira ?

François Hollande a nommé le député du Finistère Jean-Jacques Urvoas pour la remplacer. Proche de Manuel Valls, il est l'actuel président de la Commission des lois de l'Assemblée nationale. Il était à ce titre chargé d'une mission pour trouver une solution à la réforme constitutionnelle de la déchéance de nationalité, à laquelle Christiane Taubira s'était publiquement opposée à plusieurs reprises.

Christiane Taubira pourrait être nommée, par Claude Bartolone, au Conseil constitutionnel. "Il doit remplacer l'un des trois membres qui quitte le conseil au moi de février, ajoute Élisabeth Martichoux. Au sein du Parti socialiste, il est de notoriété public de dire qu'elle ne fera rien mais à un an de la présidentielle, tout reste à jouer".

“ Elle aura été le pire ministre de la Justice de la Ve République “

Guillaume Larrivé, porte-parole des Républicains

À l'antenne de RTL, le porte-parole des Républicains, Guillaume Larrivé explique que "cela fait trois ans que Christiane Taubira a mis en oeuvre une politique directement contraire à l'intérêt national. Elle aura été le pire ministre de la Justice de la Ve République. Elle a préféré organiser la libération d'un certain nombre de délinquants. Nous appelons François Hollande a changé complètement de politique pénale pour mieux protéger les Français".

II) Sortie du livre de Sarkozy : Besancenot «n'exclut pas de le chourer»



Olivier Besancenot a finalement dit qu'il ne volerait pas le livre de Nicolas Sarkozy. (Capture i>Télé)

J.Cl et R.L.

La sortie du livre de Nicolas Sarkozy ce lundi en librairie continue de susciter des commentaires variés du côté des responsables politiques. L'ironie domine à gauche.

«Avec tant de mea culpa, on finit par se dire qu'on a bien fait de ne pas l'élire», sourit Jean-Christophe Cambadélis. Interrogé sur France 2, le premier secrétaire du PS estime qu'on va «voir quelles seront les propositions qui seront le siennes, mais je vois que, dans ce qui est amorcé, on est très à droite, tant sur le plan des questions de société que surtout sur les questions économiques et sociales». Selon lui, «c'est l'austérité renforcée et le saccage social».

«Je vais être obligé de le lire», confie Pierre Laurent sur RFI. «Car il faut bien se tenir informé» sourit le numéro un communiste. «Mais je ne suis pas sûr d'y découvrir beaucoup de choses, ajoute-t-il, car on voit bien que la candidature de Nicolas Sarkozy, c'est la répétition de la précédente en pire, et je ne suis pas sûr que les Français aient envie de ça, je suis même sûr du contraire.» Selon Pierre Laurent, qui insiste, «personne n'a envie d'une présidentielle qui serait la répétition de la précédente».

«Je vais l'apprendre par coeur», s'amuse Olivier Besancenot. L'ancien porte-parole du NPA (Nouveau parti anticapitaliste) ironise en lançant sur i>Télé qu'il va apprendre le livre et annonce que, pour ça, «il n'est pas exclu que je le choure en librairie». Relancé sur ce point, Olivier Besancenot affirme qu'il ne le fera pas, «ce ne

serait pas bien, ce n'est pas un bon exemple pour la jeunesse, si tant est que la jeunesse se rue en masse dessus».

Il préfère se contenter de ce qu'il a entendu, «un plaidoyer extraordinaire, touchant». Selon lui, Nicolas Sarkozy «n'est pas sûr de revenir» et «personne ne veut» de sa candidature, ni de celle de François Hollande. «Ce match retour personne n'en veut, on est tous saoulé», assène-t-il.

« Je pense qu'il y a une vraie sincérité dans son livre », estime François Baroin. «J'ai trouvé des réponses que j'attendais, sur Buisson, sur la non-suppression des 35 heures, la problématique de son projet fiscal », énumère le sénateur LR de l'Aube François Baroin, interrogé sur RTL. Dithyrambique, le président de l'Association des maires de France, qui se dit « heureux et fier d'avoir travaillé sous le leadership de Nicolas Sarkozy » lorsqu'il était ministre du Budget puis de l'Économie et des Finances, défend les atouts de l'ancien président de la République : « Une énergie, une passion de la vie, une force, et d'avoir été un chef de l'État ».

« Quant aux réserves de Nicolas Sarkozy sur une éventuelle candidature à la primaire, « je ne pense pas qu'il soit revenu uniquement pour gérer la présidence des Républicains ». Baroin dira qui il soutient pour cette compétition interne après le congrès des maires, qui se tient du 30 mai au 2 juin prochains.

leparisien.fr

LAPRESSEENREVUE.EU

III) Pour Nadine Morano, le livre de Sarkozy est un beau torche-cul



L'ex-ministre en veut toujours autant à Nicolas Sarkozy, et c'est le moins que l'on puisse dire...

En réponse à un journaliste du Figaro qui lui demandait ce qu'elle pensait du dernier livre de l'ancien président, Nadine Morano a répondu du tac au tac "Son livre ? faut se torcher avec ».

Nul doute que cela ne fera pas trop plaisir à son ancien idole...

actualite.co

IV) Tous «ubérisés», même les chauffeurs VTC

Par Dan Israel

Il n'y a pas que les taxis, en grève ce mardi 26 janvier, qui craignent la montée en puissance d'Uber et de ses concurrents. De plus en plus, les chauffeurs eux-mêmes critiquent leurs conditions de travail. Les applications, de leur côté, défendent les milliers d'emplois qu'elles permettent de créer. Premier article d'une série consacrée à l'« ubérisation » du travail.

Il s'en est fallu de peu, et l'image aurait assurément attiré les regards. Ce mardi, où des centaines de taxis font grève partout en France contre la « concurrence déloyale » des voitures de transport avec chauffeur (VTC), plusieurs des

chauffeurs œuvrant pour Uber, Chauffeur-privé, Snapcar et autres LeCab ont caressé l'idée de manifester avec les taxis parisiens. Pour mieux signifier, comme le dit Sayah Baaroun, responsable du premier syndicat officiel des VTC, créé en octobre et affilié à l'Unsa, que « dans le combat qui oppose aujourd'hui ces deux catégories, la victoire n'est pas pour nous, les chauffeurs, mais pour les plateformes qui nous paupérisent ». Ou pour rappeler, comme Guillaume Lahalle, du remuant collectif Actif-VTC, que « le système mis en place par les applications est en fait copié de celui des centrales de taxis comme G7, avec un central de réservation qui redistribue les courses vers des chauffeurs affiliés ».

Ce conducteur sait de quoi il parle. Après avoir été pendant des années taxi locataire (statut où il payait le droit d'utiliser une licence et une voiture qui ne lui appartenaient pas), il est passé de l'autre côté en 2014. « C'est le même système d'exploitation des chauffeurs », lance-t-il. Son propos est appuyé par Helmi Mamlouk, qui a monté cet été un autre collectif, Capa VTC : « Aujourd'hui, il n'y a pas que les taxis qui ont du mal à s'en sortir, ça concerne tous les chauffeurs. Il y a de plus en plus de VTC : 2 900 en France en 2013, et presque 15 000 fin 2015 [contre 55 000 taxis dans tout l'Hexagone - ndlr] ! Or, le gâteau n'est pas extensible et on ressent des baisses de chiffre d'affaires dans tout le secteur... » Paul Risbourg, secrétaire général de la plus grosse fédération de VTC, le CSNERT, affirme lui aussi « être d'accord sur l'essentiel » avec les taxis vent debout contre Uber, Chauffeur-privé, Snapcar et autres LeCab.



Les taxis manifestent porte Maillot, à Paris, le 26 janvier. © Reuters - Charles Platiau

professionnels a été reçue à la mi-journée à Matignon par Manuel Valls et les ministres Bernard Cazeneuve (Intérieur), Alain Vidalies (Transports) et Martine Pinville (Artisanat). Juste avant, Manuel Valls avait condamné des « violences inadmissibles » à la sortie de la réunion du groupe socialiste à l'Assemblée. Vingt personnes ont été interpellées, notamment pour violences, à la suite d'incidents qui ont émaillé la manifestation porte Maillot et à Orly, a indiqué la police. Des manifestants ont notamment brûlé des pneus sur le périphérique, et ont été dispersés à coup de gaz lacrymogène.

Pourtant, loin des caméras, promptes à scénariser un affrontement catégoriel au fil de grèves à répétition dans le secteur, d'autres chauffeurs s'inquiètent d'être eux aussi « ubérisés ». Et ceux-là mêmes qui sont vus comme l'ennemi par de nombreux taxis. C'est tout le paradoxe de ce secteur bouillonnant, où les transformations s'enchaînent à toute vitesse depuis un peu plus de six ans. Mais c'est un paradoxe qui ne s'affiche pas encore au grand jour ce mardi : les chauffeurs VTC ont été discrètement dissuadés de se joindre aux cortèges par des responsables de syndicats de taxis, qui craignaient pour leur sécurité. Les accrochages survenus lors de la grève de juin dernier sont encore dans toutes les têtes.

Discrètement, c'est pourtant bien un nouveau front qui est en train de s'ouvrir contre ces applis qui permettent aux particuliers de commander une voiture en un tapotement de smartphone. Uber, ultradominant sur le marché, est actif dans dix grandes villes de France. Lancée en 2010 aux États-Unis, débarquée à Paris fin 2011 (sa première implantation non américaine), l'entreprise est désormais implantée dans 60 pays et avance si vite que son nom est devenu synonyme du débarquement massif de ces plateformes de mise en relation entre fournisseurs de services et consommateurs, dans tous les domaines. **Cet article est d'ailleurs le premier d'une série qui explorera sur Mediapart l'« ubérisation du travail », aussi diverse et confuse soit cette notion.**

Ainsi, les adversaires de ces applications ne se recruteront pas seulement dans les rangs des taxis ? Très remontés, une délégation de ces

Uber et ses concurrents promettent 70 000 emplois

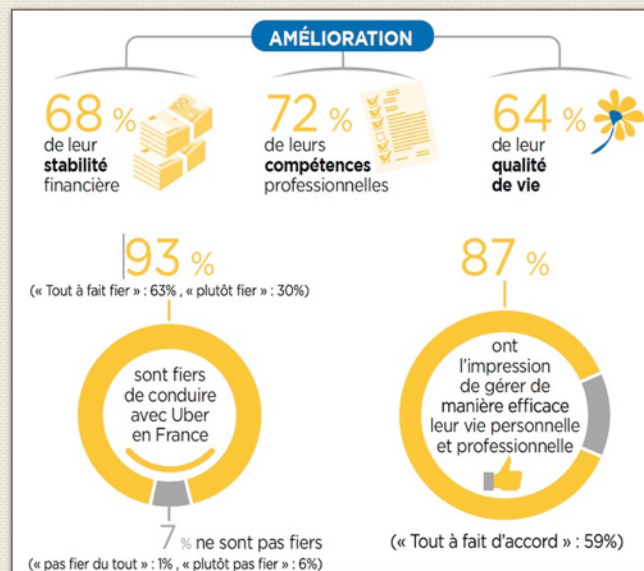
Pour faire entendre sa voix en ce jour de grève principalement dirigée contre elle, Uber a sorti la grosse artillerie, en martelant un seul message : si elle se développe comme elle l'entend, elle pourrait créer 70 000 emplois en France. Un site web, un clip vidéo léché et quelques témoignages de chauffeurs bien emballés ont été dévoilés pour l'occasion. Uber, avec les autres applis du secteur, fait aussi appel à ses clients, incités à signer une lettre à François Hollande, comme elle l'avait fait cet été contre le maire de New York.

En 12 heures à peine, l'entreprise se félicitait d'avoir rassemblé 80 000 signatures. « L'objectif de cette manifestation des taxis est simple, assure le message envoyé aux clients des applis : faire pression sur le gouvernement pour rendre encore plus difficile l'accès à la profession de chauffeur VTC afin de limiter la concurrence, alors que le secteur est en plein essor. »

Car les applications, Uber en tête, surfent habilement sur le chômage de masse et sur les velléités du gouvernement de « déverrouiller » l'économie en contractant le code du travail. Elles proposent un modèle où les chômeurs se prennent en main en devenant « des entrepreneurs », souvent sous le statut d'auto-entrepreneurs, et travaillent dur en contrepartie d'un accès facilité à un métier. « Les chauffeurs ne sont pas des salariés, ce sont des entrepreneurs, ayant un contrat de partenariat avec les applications. Ils ne travaillent pas "pour" Uber, mais "avec" Uber », insiste-t-on en interne. Car Uber et ses semblables n'emploient pas directement les conducteurs. Leurs applis font simplement office d'apporteurs d'affaires, et les chauffeurs leur reversent une commission, au minimum 20 % du prix de la course.

Un modèle qui est précisément celui de G7 ou de Taxis Bleus (également propriété de G7, ce qui était resté secret pendant... dix ans), qui facturent 300 euros par mois le service de central radio. Mais G7 possède aussi un millier de licences à Paris, qu'elle loue environ au moins 200 euros par jour aux chauffeurs désireux d'exercer sans détenir le précieux sésame. « Voitures jaunes, la seule entreprise qui s'était lancée dans le secteur en salariant des chauffeurs et en achetant des voitures, dans une démarche entrepreneuriale classique, a fait faillite en une année », rappelle François Donnadille, vice-président de la

Fédération française des exploitants de voitures de transport avec chauffeur.



D'où sort le chiffre de 70 000 créations d'emploi que font miroiter ces nouveaux entrants ? Tout simplement du rapport sur le sujet rendu au printemps 2014 par Thomas Thévenoud, député socialiste et éphémère secrétaire d'État que sa « phobie administrative » a éjecté du gouvernement. Le texte évoquait 68 000 emplois créés potentiellement. En décembre dernier, Uber a par ailleurs largement partagé les conclusions d'un sondage commandé à l'Ifop auprès de ses propres troupes. Il en ressortait que 25 % des chauffeurs utilisant son appli étaient au chômage avant de rejoindre ses rangs, dont près de la moitié sans emploi depuis plus d'un an. De même, insiste l'entreprise, « en région parisienne, 45 % des chauffeurs proviennent de communes avec un taux de chômage supérieur à 15 % » et « la présence de chauffeurs professionnels est particulièrement forte dans les villes où le revenu moyen est faible ». Des chiffres qui valent en fait autant pour les conducteurs de VTC que de taxis, les deux populations étant largement similaires.

Les aspirants chauffeurs rêvent de « liberté »

Et dans ce cadre, une visite dans la vaste salle où Uber accueille les chauffeurs potentiels et tous ceux qui roulent déjà sous ses couleurs mais sont en quête d'une précision ou d'une démarche administrative est convaincante. Juste à côté de ses bureaux abrités dans d'anciens entrepôts réhabilités avec goût, dans le XIX^e arrondissement de Paris à deux pas du parc de la

Villette, l'espace d'accueil voit défiler plusieurs centaines de personnes par jour. Et leur discours se ressemble.

La cinquantaine coquette, Azedine vient se renseigner sur le statut de chauffeur indépendant, qui lui apporterait « la souplesse » qu'il recherche. « Je privilégie ma vie de famille, pour moi l'argent est nécessaire, mais n'est pas un but, j'apprécierai de pouvoir travailler quand je le souhaite », explique-t-il. Karim, 25 ans, vante lui aussi « une certaine liberté », qu'il a déjà expérimentée pendant plusieurs mois. Annonçant qu'il est « quasiment » à son compte (il travaille en fait pour un chauffeur disposant de plusieurs voitures), il explique décider des jours ou des horaires où il travaille, « les soirs de week-end, ou le matin tôt en semaine, pour des courses vers les aéroports » étant les créneaux les plus rentables.

Bref, de quoi donner des sueurs froides aux représentants des taxis, qui accusent les VTC de leur prendre leur clientèle sans avoir à payer la fameuse licence professionnelle, qui s'échange aux alentours de 200 000 euros à Paris. D'autant que chez Uber dans le XIXe arrondissement, on trouve aussi Fahrid, 55 ans et... artisan taxi depuis 14 ans à Paris. « Mon statut me donne le droit d'obtenir une licence de transport que je peux utiliser pour faire rouler un VTC », indique-t-il. Même s'il estime que cette seconde activité « ne sera pas vraiment rentable » et assure qu'il met surtout un véhicule de plus sur la route pour « embaucher et accompagner » un proche, il lâche aussi que les VTC « vont casser le taxi » et que « le travail qu'on avait avant va être divisé par deux ». Alors autant ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier...

Les VTC prennent-ils le travail des taxis ?

Uber et Cie, tueurs de taxis ? C'est ce qu'assurent les syndicats de la profession, arguant parfois d'une baisse de fréquentation de 30 % en quelques mois. Les chiffres officiels manquent, car le rapport d'évaluation prévu pour l'automne dernier par la loi Thévenoud n'a jamais été mis en chantier. L'entreprise-phare du secteur s'en défend et se présente comme « complémentaire » de l'offre de « transport à la demande » déjà existante. Certes, le plus gros central de réservation (équivalent de G7 à Paris) de San Francisco, une des premières villes où elle s'est développée, est au bord de la faillite. Mais les villes où Uber s'implante verraient le nombre de

passagers transportés augmenter. En effet, reconnaît The Economist, entre 2003 et 2015, New York a connu une hausse de 7,5 % des courses, taxis et VTC confondus. Mais, pointe le magazine, seul un tiers des nouveaux clients de l'entreprise sur cette période n'auraient pas pris de taxi s'ils n'avaient pas eu accès à l'application. Autrement dit, deux tiers de ses clients ont délaissé les taxis.

Les chiffres semblent aller dans le même sens en France. Une étude financée par Uber indique que sa clientèle est composée à 25 % d'étudiants, contre 10 % pour les taxis, ou que les retraités représentent 13 % des clients des taxis, mais seulement 1 % des usagers d'Uber. Autrement dit, l'appli ne fait pas que piquer de la clientèle à ses cousins. Mais l'étude montre aussi que les clients d'Uber ne prennent plus en moyenne que 0,8 taxi par mois, alors qu'ils le faisaient quatre fois plus avant d'utiliser l'appli...

Les taxis refusent la mise à mort de leurs entreprises et de leurs emplois

► **RESPECT ET APPLICATION DE LA LOI :**

- STOP aux zones de non-droit (gares, aéroports)
- STOP aux transports illégaux et clandestins
- STOP aux détournements de la Loi

► **NON A LA MACRONISATION DE L'ECONOMIE FRANCAISE**

- STOP au détournement de l'économie collaborative
- STOP à l'évasion fiscale
- STOP à l'abus du statut d'auto-entrepreneur

NON à la baisse des exigences pour les VTC (formation, véhicule)

Si le Gouvernement considère que nous ne sommes pas tous égaux devant la loi et les charges publiques, **NOUS EXIGEONS LA RÉPARATION DU PRÉJUDICE ÉCONOMIQUE SUBI**

Pour les adversaires des applis, qu'ils soient taxis ou chauffeurs VTC, pas de doute : l'arrivée massive de nouveaux conducteurs chaque jour tuerait la profession à petit feu. « Si on veut pérenniser

l'activité de ceux qui entrent dans le métier, il faut leur garantir certains conditions d'exercice, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui », dit Paul Risbourg, du CSNERT. Sayah Baaroun, de l'Unsa-VTC, évoque « un faux espoir qu'on donne à des gens qui n'ont pas de travail ». « Au bout de quelques mois d'activité, les gens se rendent compte qu'ils sont perdants », assure-t-il. « On arrive à une saturation du marché, où plus personne n'arrive à s'en sortir, sauf s'il on ne déclare pas tout ce qu'on gagne... », acquiesce Guillaume Lahalle d'Actif-VTC.

Comme bien d'autres, ce dernier évoque « des stations de taxi pleines à craquer » dans les rues de Paris et raconte des scènes surréalistes aux

abords des aéroports franciliens : « On voit de plus en plus de chauffeurs VTC qui garent leur voiture dans un parking proche et errent à pied, téléphone à la main, en espérant être au plus près du client pour décrocher une course via leur application. » Version moins cocasse, les accrochages violents se multiplieraient près des gares et des aéroports entre taxis et VTC, tous désespérément en quête de clients.

De nombreux témoignages évoquent aujourd'hui un salaire mensuel de VTC à 1500-1800 euros net maximum, pour 60 à 70, voire 80 heures de travail par semaine. « Nos collègues sont payés aux alentours de 6,5 euros de l'heure, au maximum », assurent en chœur Sayah Baaroun et Helmi Mamlouk, de Capa VTC. Pour rappel, le Smic horaire net dépasse 7,5 euros. Pas de quoi émouvoir le ministre de l'économie, pourtant. « Si entrer dans l'emploi, ça commence par l'entrepreneuriat individuel, par un emploi qui est peut-être plus fragile qu'un CDI, je préfère cela au chômage », indiquait Emmanuel Macron sur Europe 1 le 10 novembre. Sur Canal + le 29 novembre, il assumait : « Quand on est un jeune des quartiers, c'est quatre fois plus difficile de décrocher ne serait-ce qu'un entretien d'embauche. (...) Je préfère que pour ces jeunes il y ait le choix, qu'il y ait une opportunité. (...) Il ne faut pas comparer à un CDI auquel ils n'ont pas accès aujourd'hui. »

« Ce qui nous horripile, c'est que le modèle économique des plateformes est de se dégager de toute responsabilité, tout en pressant les chauffeurs comme des citrons. Ces entreprises profitent de leur faiblesse », s'emporte Paul Risbourg, du CSNERT. Car si les chauffeurs payent bien taxes et impôt sur les 80 % du prix d'une course qui leur reviennent, il est difficile d'en dire autant d'Uber. Basée aux Pays-Bas, elle s'appuie sur le même montage fiscal que les entreprises du numérique surnommées « les Intaxables », et voit s'évaporer ses profits aux Bermudes.

Les applis baissent unilatéralement les prix

Face à ce début de révolte, un porte-parole d'Uber tente d'apaiser les craintes : « Nous permettons à des femmes et des hommes de trouver des opportunités économiques et de devenir des entrepreneurs. Dans l'entrepreneuriat, le chiffre d'affaires fluctue et s'apprécie sur la durée. Il est vrai que ces trois ou quatre derniers mois, la

situation est moins bonne pour tout le secteur, en raison de circonstances extérieures, notamment les conséquences des attentats à Paris. La croissance du secteur est là, mais moins forte qu'espéré. Ce sont des mois compliqués, mais il y en aura de bien meilleurs. »

Le sujet, extrêmement sensible, est devenu carrément brûlant lorsque Uber a baissé les prix de 20 % sur son principal service, le 8 octobre, en prévenant ses « partenaires » par un simple e-mail quelques heures auparavant. Dans la foulée, la plupart des applis ont suivi. C'est ce qui a rendu visible le mouvement de grogne parmi les chauffeurs, dont une petite centaine a manifesté le 9 octobre, puis le 18 décembre, porte Maillot et devant le siège de l'entreprise à Paris. Les collectifs et le syndicat Unsa se sont montés dans la foulée. Pourtant, assure Uber, son but n'est pas que les chauffeurs gagnent moins que le Smic : « Ceux qui paient pour utiliser l'application, ce sont les chauffeurs. Si le chauffeur ne gagne plus sa vie, il ne se connectera qu'aux applications concurrentes ou changera de métier, et toute la technologie mise dans notre application ne servira à rien. Nous n'avons aucun intérêt à ce que les chauffeurs ne s'y retrouvent pas. »

Avec la baisse des prix, l'entreprise parie qu'elle attirera plus de clients, et que ses chauffeurs travailleront plus. Selon ses chiffres internes, à New York, avant une baisse des tarifs semblable, les chauffeurs facturaient en moyenne 20 à 25 minutes de course par heure. La baisse aurait fait grimper le temps de facturation jusqu'à 40 minutes par heure environ.



Le gâteau continuera-t-il à se réduire devant l'arrivée en masse de nouveaux candidats au volant ? Pas sûr que rassurer les chauffeurs soit le souci premier de Yan

Hascoet, le PDG et fondateur de Chauffeur-privé, qui revendique 8 000 chauffeurs affiliés et 500 000 clients à Paris, Lyon et sur la Côte d'Azur. Face aux doléances des chauffeurs, il prend peu de gants : « On peut les comprendre, bien sûr, mais la demande de limiter les nouveaux emplois ne va pas dans le sens de l'intérêt général, de la défense de l'emploi et de la consommation. »

Un secteur en bouleversement constant depuis 2009

Il est aisé de comprendre d'où viennent les multiples levées de boucliers dans ce secteur du transport de personnes, tant il a subi de transformations en un temps record. Tout a démarré en 2009, sous le gouvernement Fillon, dans la foulée du rapport Attali sur la croissance, qui recommandait notamment de libéraliser le secteur des taxis. Devant les hauts cris de la profession, décision a été prise d'ouvrir plutôt le statut des « voitures de grande remise ». Héritière des cochers de la cour royale sous Louis XIV, la profession ne comportait alors que quelques milliers de chauffeurs de limousine, travaillant sur réservation à des prix très élevés.

À partir de 2009, la « grande remise » disparaît au profit du VTC, qui devient accessible à presque tous les conducteurs, en échange d'une licence d'à peine 100 euros. C'est ce statut qui a permis à Uber d'exploser en France. D'abord pensé comme un service de luxe, avec chauffeur impeccable, berline haut de gamme, et tarifs du même tonneau, l'appli se démocratise en France avec l'arrivée mi-2013 de UberX, qui fait baisser les prix de 25 % en proposant des prestations moins prestigieuses. Et en visant sans barguigner la même clientèle que les taxis. C'est le début de la gloire en France, et le sillon que ne cessera de creuser l'entreprise, surtout après l'interdiction sur le territoire d'UberPop, son service de vrais covoiturage rémunéré entre particuliers.

Lancé en février 2014, UberPop est censée être illégal depuis le 1er janvier 2015, mais il a fallu attendre le mois de juillet pour que l'entreprise suspende le service. Le 8 décembre, la cour d'appel de Paris a confirmé son interdiction et a condamné Uber à 150 000 euros d'amende pour « pratique commerciale trompeuse ». Les deux dirigeants français de la société seront, eux, jugés les 11 et 12 février, notamment pour pratique commerciale trompeuse, complicité d'exercice illégal de la profession de taxi et traitement de données informatiques illégal.

La loi Thévenoud a mis fin à l'accès facile au statut de VTC : d'octobre 2014 au 31 décembre 2015, il fallait justifier d'une formation de 250 heures, facturée entre 1 500 et 2 500 euros, pour obtenir une licence. La loi prévoyait qu'au 1er janvier 2016, un décret précise ensuite les modalités de mise en place d'un examen obligatoire. Problème, le gouvernement n'a toujours pas publié ce décret, interdisant de fait depuis l'accès au statut de VTC... Dans leur guerre de communication contre la grève des taxis, les applications n'ont pas oublié de dénoncer cet état de fait, le mentionnant dans la lettre ouverte qu'ils incitent leurs clients à signer.

Attendu avec fébrilité par chaque camp, ce décret cache en fait une guerre d'influence sourde entre les deux camps. Les applis souhaitent qu'un maximum d'examens puissent être organisés tous les ans, avec des modalités pas trop contraignantes. Les taxis, appuyés par nombre de VTC déjà sur le marché, espèrent bien sûr que seuls une poignée de chauffeurs pourront être diplômés chaque année, pour éviter l'afflux des nouveaux venus. Entre les deux, le gouvernement semble bien embarrassé.

« Il y a des chômeurs partout, des clients qui veulent utiliser notre appli, et des chauffeurs potentiels qui souhaitent faire ce métier, mais le gouvernement est tenté de mettre des barrières à l'entrée... C'est absurde », peste Yan Hascoet de Chauffeur-privé, déplorant « un manque de cohérence navrant », alors que « nous avons besoin de plus de chauffeurs car il y a de plus en plus de clients ».

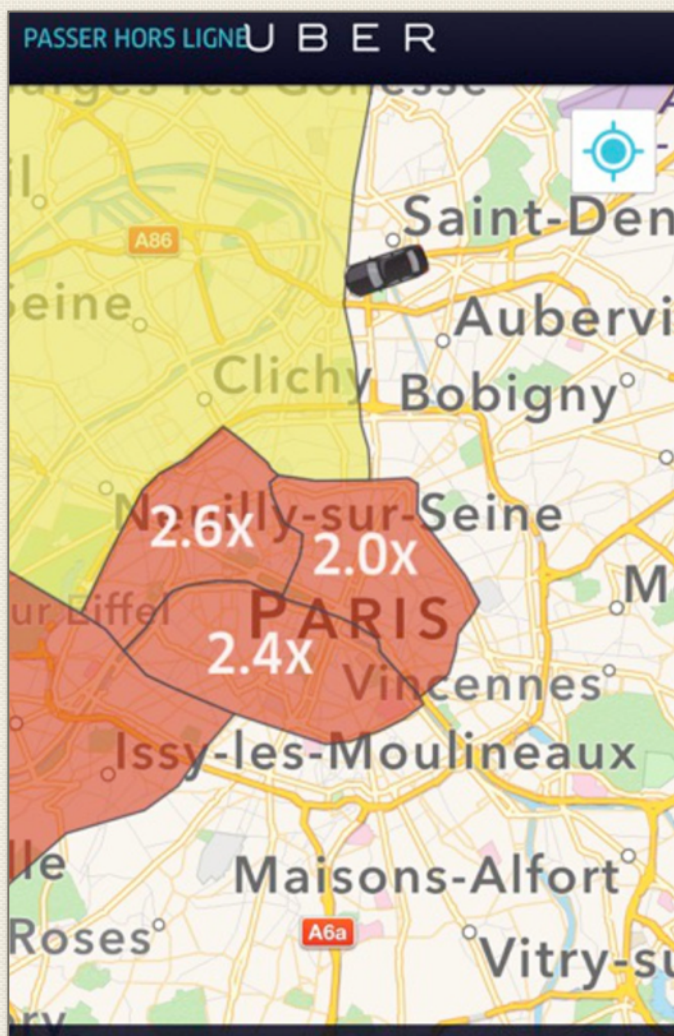
La loi Thévenoud n'est pas respectée

Encore un sujet explosif. D'autant que les adversaires des applis se plaignent déjà que la loi Thévenoud ne soit pas respectée. « Notre revendication, c'est la stricte application de la loi », indique Didier Hogrel, patron de la fédération nationale du taxi, tout comme les responsables de G7 et de Taxis bleus. Ils appellent d'abord les pouvoirs publics à faire respecter le principe qui interdit aux VTC de circuler à vide ou de stationner sur la voie publique, en attente d'un client. La loi Thévenoud réserve ce privilège aux taxis, les VTC étant censés rentrer au garage après une course, à moins d'avoir obtenu entre-temps une autre réservation.

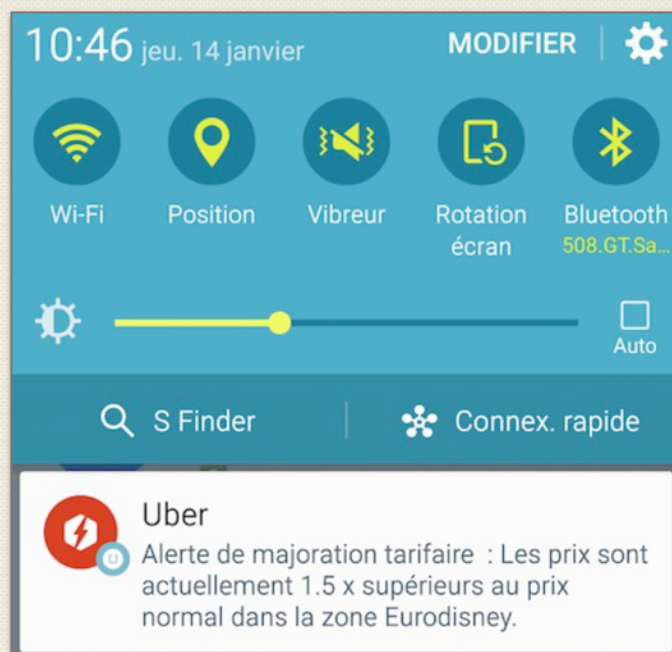
Dans les faits, ces chauffeurs sont loin

d'appliquer le texte à la lettre. Avec la bienveillante indifférence des applis. « À l'heure de la COP21, cette loi est absurde, elle pousse à faire des kilomètres à vide, à polluer, à bloquer les routes... », s'agace ainsi Yan Hascoet. Uber est sur la même ligne. « Les dispositions de la loi Thévenoud sur le retour au garage ne sont pas cohérentes avec le fonctionnement des applications, puisque les partenaires chauffeurs enchaînent les courses et reçoivent souvent des commandes avant même d'avoir eu le temps de rejoindre un parking privé », indique un porte-parole. La société ne s'en cache d'ailleurs guère : comme d'autres, elle indique régulièrement à ces chauffeurs quelles sont les zones où la demande est plus forte, et où elle applique une majoration des prix.

Soit en l'indiquant sur une carte visible sur l'application dédiée aux chauffeurs.



Soit carrément en leur signalant quelle zone pourrait être intéressante.



Très peu de chauffeurs respectent le principe du retour au garage, tout le monde le sait, les applis comme les pouvoirs publics », balaie Sayah Baaroun, de l'Unsa-VTC.

Autre entorse sérieuse à la loi Thévenoud : le contournement du statut de VTC. Beaucoup de chauffeurs ne disposent pas de ce sésame, mais roulent sous la protection de la « Loti », la loi d'organisation du transport intérieur, qui permet aux autorités de délivrer des « capacités de transport ». Avantage de ces « capacités » ? Elles ne sont guère difficiles à obtenir, et permettent surtout de faire rouler plusieurs chauffeurs sans formation particulière, pour peu qu'ils soient salariés d'une entreprise bénéficiant de la « capacité ». Pour beaucoup d'observateurs, c'est par ce biais que les applis ont pu alimenter leur croissance ultra-rapide, d'autant que depuis plus de six mois, les cartes de VTC ne sont quasiment plus délivrées. Les chauffeurs « capacitaires » représenteraient jusqu'à 30 ou 40 % des conducteurs de VTC.

Et de fait, dans les locaux d'accueil d'Uber, on croise nombre d'entre eux, qu'ils dirigent une troupe de chauffeurs ou qu'ils soient petites mains au volant. En cherchant bien, il est même possible d'en trouver qui ne sont salariés d'aucune entreprise, mais seulement auto-entrepreneurs, ce qui est pleinement illégal. De toute façon, pour les adversaires de Uber et consorts, même salariés, ces conducteurs sont de toute manière régulièrement hors des clous : la « capacité » permet légalement de transporter des groupes, mais pas des passagers individuels. S'ils ne transportent qu'un seul passager, les «

capacitaires » sont donc en théorie hors la loi. Le gouvernement vient d'indiquer qu'il allait regarder ce sujet avec une grande attention.

Uber est-il un employeur ?

Face au rouleau compresseur des applis, certains chauffeurs peuvent être tentés de demander aux prud'hommes la requalification de leur contrat en contrat de travail. Après tout, la Commission du travail de Californie a bien décidé, le 16 juin, de requalifier un tel contrat, et une action collective devrait être jugée par la justice du même État américain cet été. En France, l'avocat Erol Demir défend un chauffeur VTC francilien qui demande cette requalification, la première audience prud'homale étant fixée en septembre prochain. « Mon client n'a pas de contrôle sur ses conditions de travail, et considère qu'Uber agit comme un employeur, explique l'avocat. Pour nous, le lien de subordination consubstantiel au contrat de travail est établi. » Notamment parce qu'il a le pouvoir de suspendre unilatéralement le compte d'un chauffeur, en cas de manquement aux règles ou de plaintes de clients.

Du côté d'Uber, ces velléités n'inquiètent pas trop : les cas de requalifications sont déjà très rares pour G7, alors que les chauffeurs travaillent en exclusivité pour la centrale, qu'ils louent souvent leur voiture auprès d'elle et que la signalétique G7 doit s'afficher sur leur voiture. Aucun de ces critères n'est demandé aux chauffeurs VTC... « Nous sommes des salariés parfaitement déguisés en patrons, soupire Sayah Baaroun. Entre nous et les applications, il n'existe que des liens commerciaux. » Et pour s'en assurer un peu plus, Uber vient de faire parvenir une nouvelle version des conditions générales liant l'entreprise aux chauffeurs. Alors qu'ils étaient désignés comme des « partenaires » dans la version précédente, ces derniers sont désormais qualifiés de « clients ».

mediapart.fr

LAPRESSEENREVUE.EU

V) Qui est Jean-Jacques Urvoas, le nouveau ministre de la justice ?

LE MONDE Par Hélène Bekmezian



Jean-Jacques Urvoas, président de la Commission des lois à l'Assemblée nationale. KENZO TRIBOUILLARD / AFP

Jean-Jacques Urvoas n'observera plus les membres du gouvernement à distance. Le député socialiste, qui garde sur un meuble de son bureau de l'Assemblée nationale une série de photos en noir et blanc le montrant aux côtés des différents ministres régaliens, va pouvoir rejoindre sa collection. Nommé, mercredi 27 janvier, ministre de la justice en remplacement de Christiane Taubira, démissionnaire, l'élus du Finistère se voit enfin récompensé pour son travail à la présidence de la commission des lois, fonction qu'il occupe depuis 2012.

Plusieurs fois déçu de ne pas avoir reçu de portefeuille ministériel depuis l'élection de François Hollande, ce professeur de droit avait fini par laisser s'envoler ses rêves de gouvernement. Jusqu'à ce qu'arrive le délicat dossier de la révision constitutionnelle et sa mesure controversée d'extension de la déchéance de nationalité aux binationaux nés français, en cas de condamnation pour terrorisme.

Depuis qu'elle avait fait savoir son opposition à ce principe, Christiane Taubira était menacée à son poste. Jean-Jacques Urvoas, lui, n'avait jamais été un ardent défenseur de la mesure mais il s'était bien gardé de faire savoir publiquement ses réticences.

Depuis que Manuel Valls lui avait demandé, mi-janvier, de trouver un compromis a priori impossible entre majorité, exécutif et opposition sur la déchéance de nationalité, ce Breton revendiqué s'était attelé à la tâche avec

application, dans le plus grand secret. Et non sans une certaine fierté.

Il fallait le voir, ces derniers jours, pavaner dans la salle des Quatre-Colonnes du Palais-Bourbon où se rencontrent députés et journalistes, avec son petit cahier sous les bras, refusant obstinément de répondre à la presse, mais toujours avec un sourire malicieux. « Il biche », reconnaissait volontiers un député qui le connaît bien et qui, comme beaucoup d'autres, le juge presque aussi vaniteux que brillant.

« Candidat naturel à démerder l'indémorable »

Encore une fois, M. Urvoas avait ainsi confirmé son rôle d'homme clé dans le dispositif de la majorité, lui qui avait fini par devenir le « candidat naturel à démerder l'indémorable », comme le dit trivialement un socialiste.

Au printemps 2013, c'est déjà lui qui avait été chargé de s'atteler à la problématique des déclarations de patrimoine des élus. Le scénario avait été quasiment le même : un événement choc (le scandale Cahuzac en 2013 ; les attentats aujourd'hui), des annonces rapides et non concertées du chef de l'Etat (la publication intégrale des déclarations de patrimoine des élus ; l'extension de la déchéance de nationalité), une opposition forte des parlementaires et, en fin de compte, un Jean-Jacques Urvoas nommé rapporteur pour trouver, avec succès, une piste d'atterrissage.

« Rigoureux », « méthodique » et « astucieux », selon Richard Ferrand, autre député PS breton, ce fils de militaire est aussi un « travailleur acharné », selon le vice-président de la commission des lois, Dominique Raimbourg, qui ne laisse rien au hasard. Pour appuyer ses propos, ce dernier aime à raconter que M. Urvoas écrit ses discours avec des stylos de plusieurs couleurs pour distinguer les éléments importants, le fil conducteur ou encore les choses à ne surtout pas oublier.

« Le choix de la compétence »

En mars 2015, pour le débat sur le projet de loi relatif au renseignement, c'est encore lui qui avait été nommé rapporteur avec pour mission (réussie) de verrouiller le groupe socialiste, malgré de nombreuses réticences.

Ancien strauss-kahnien, fidèle de Michel Rocard et de Robert Badinter (ainsi que de Mylène Farmer, mais pas pour les mêmes raisons), Jean-Jacques Urvoas avait fini par se rapprocher de Manuel Valls et s'attachait depuis à tenir

l'équilibre entre loyauté à l'exécutif et défense du Parlement.

Elu depuis 2007 et auteur en 2012 d'un Manuel de survie à l'Assemblée nationale, il avait ainsi plaidé, avec succès, pour l'instauration d'un contrôle parlementaire de l'état d'urgence, lors du vote de la prorogation de celui-ci, quelques jours après les attentats de novembre. Et il ne s'était pas privé, en rendant compte de ses travaux, le 13 janvier, pour mettre en garde sur le fait que « les procédures gloutonnes permises par l'état d'urgence ne viennent pas dévorer le droit commun des libertés ».

Pour l'Elysée, il était donc « le choix de la compétence ». « Il maîtrise parfaitement les dossiers qu'il aura à gérer. C'est également un signe de confiance vis-à-vis du Parlement car c'est un pilier de l'Assemblée depuis le début du quinquennat », expliquait mercredi la présidence.

Le nom de son successeur à la commission des lois n'est pas encore connu mais, dans un premier temps, c'est M. Raimbourg qui prendra sa place comme rapporteur du « projet de loi constitutionnelle de protection de la nation ».

A un peu plus d'un an de la fin de son mandat, le député, amoureux du Parlement et défenseur du non-cumul, se demandait encore s'il voulait rempiler. Après cinq ans dans l'opposition puis quatre ans à la tête des lois, il essayait de savoir comment se « projeter » dans un troisième mandat et cherchait à s'essayer à quelque chose de nouveau. Ce sera désormais chose faite.



Hélène Bekmezian
Journaliste au Monde

A Suivre...
La Presse en Revue