

Uber n'a plus le droit d'exercer à Londres

 [lemonde.fr/economie/article/2019/11/25/uber-perd-son-permis-d-exercer-a-londres_6020443_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/25/uber-perd-son-permis-d-exercer-a-londres_6020443_3234.html)

L'autorité des transports londonienne a annoncé, lundi 25 novembre, avoir refusé de renouveler la licence d'exercer de la plate-forme de réservation de voitures Uber dans la capitale britannique. Uber n'est « *pas apte* » à détenir une licence à Londres, a déclaré Transport for London (TfL) dans un communiqué, en raison de défaillances qui mettent « *en danger* » les passagers.

La licence d'Uber à Londres expirait ce lundi à minuit. La société californienne a aussitôt annoncé qu'elle ferait appel de cette décision, ajoutant qu'elle continuerait de fonctionner jusqu'à ce qu'une décision définitive soit rendue.

TfL relève notamment une « *faille* » dans l'application d'Uber qui permet à des conducteurs sans permis d'installer leur photo sur les comptes d'autres conducteurs, ce qui s'est produit « *au moins sur 14 000 trajets* » ces derniers mois, « *mettant en danger les passagers* ». Dans la même veine, la TfL fait valoir qu'une autre défaillance de la plate-forme permet à des conducteurs sans permis ou suspendus de créer des comptes Uber actifs.

« *Il est inacceptable qu'Uber permette à des passagers d'emprunter des véhicules dont les conducteurs sont potentiellement sans licence et sans assurance* », a déclaré la directrice des autorisations et réglementations à TfL, Helen Chapman.

Garanties en termes de sécurité

En septembre, TfL avait renouvelé pour deux mois seulement l'autorisation d'exercer d'Uber, dans l'attente de garanties que le grand groupe américain répondait à ses exigences en termes de sécurité. Parmi les fonctionnalités de sécurité lancées par Uber, les passagers peuvent désormais entrer directement en contact avec les services d'urgence à travers l'application. Des « *capteurs* » sont aussi censés détecter si un véhicule reste immobilisé trop longtemps, ce qui permet de vérifier s'il a eu ou pas un accident et, le cas échéant, d'envoyer de l'aide.

Si TfL reconnaît qu'Uber a fait des changements bienvenus en faveur de la sécurité de ses utilisateurs, ceux-ci sont insuffisants, selon la régie. « *TfL n'est pas confiant sur le fait que de tels problèmes ne surviendront plus à l'avenir, ce qui l'a conduit à conclure que l'entreprise n'est pas apte [à exercer] en ce moment* », a-t-elle détaillé.

En 2017, la TfL avait privé l'entreprise américaine de sa licence pour des questions de sécurité, mais Uber avait continué d'exercer dans la capitale britannique avant une victoire devant une cour d'appel qui lui avait accordé un permis de quinze mois.

Le pionnier des applications de véhicules partagés est régulièrement mis en cause pour des problèmes de sécurité à bord pour ses usagers comme ses conducteurs, ce qui a

contribué à entacher sa réputation à travers le monde, sans parler des polémiques sur la rémunération insuffisante de ses chauffeurs.

Une « course vers le bas »

Londres est l'un des principaux marchés de Uber, qui compte 45 000 conducteurs et 3,5 millions de clients dans la capitale britannique.

« *Je soutiens la décision de TfL sur Uber* », a commenté le maire de Londres, Sadiq Khan, ajoutant que, même si la capitale britannique veut attirer « *les sociétés innovantes* », il est « *essentiel que les entreprises respectent les règles* ».

Le syndicat Unite, qui représente les chauffeurs de taxi traditionnels, s'est réjoui, lundi, de la décision de la TfL, affirmant qu'Uber a créé « *une course vers le bas* [dans les normes de conduite des chauffeurs] *qui n'est dans l'intérêt ni des chauffeurs, ni de leurs clients* ».

A l'inverse, le syndicat des travailleurs indépendants de Grande-Bretagne (IWGB) a déploré « *un coup massif* » porté aux milliers de conducteurs qui travaillent pour Uber « *dans des conditions précaires* » et qui risquent « *de se retrouver au chômage et croulent sous une montagne de dettes* » pour rembourser leur véhicule. Le syndicat demande « *une réunion urgente avec le maire pour discuter des solutions possibles pour protéger les conducteurs d'Uber* ».

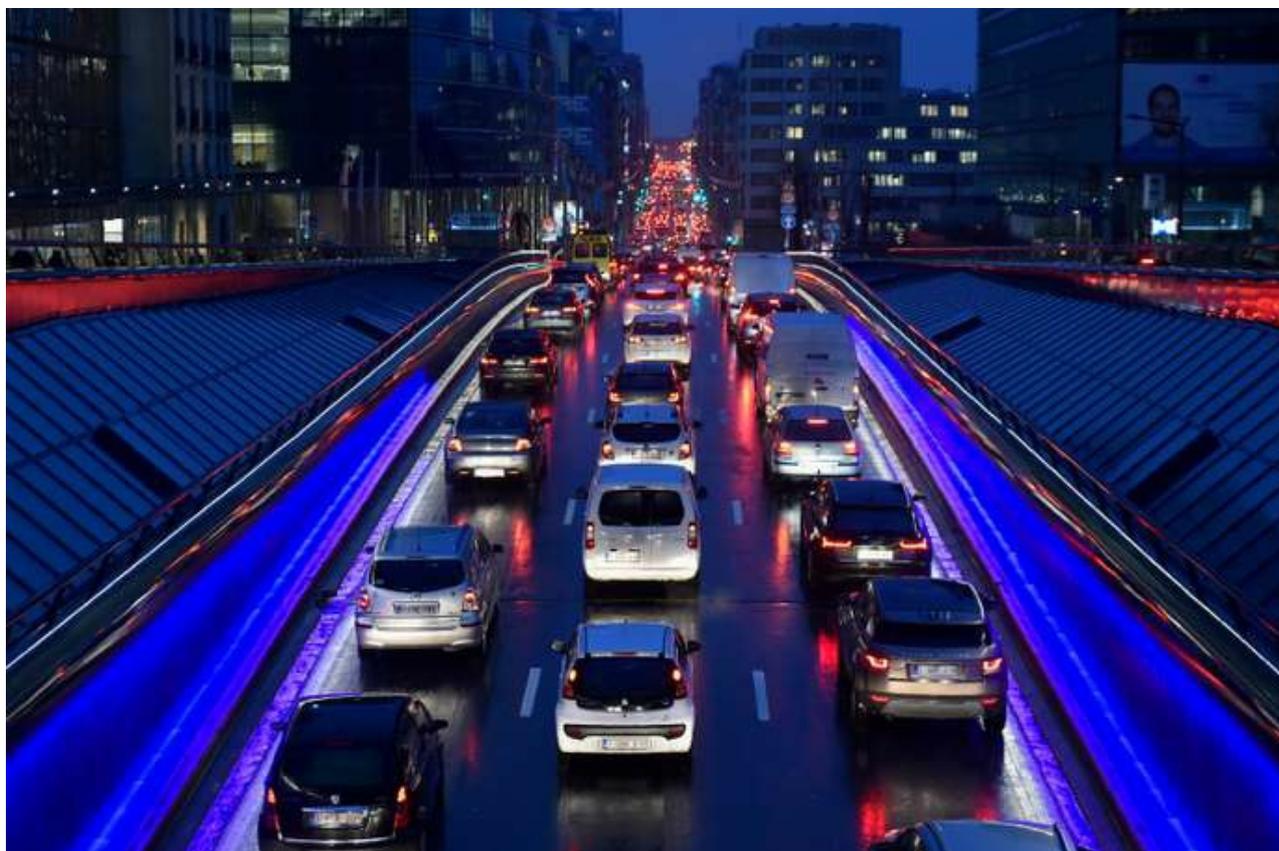
Lire les conclusions de l'étude : [Uber entraîne bouchons et pollution dans les grandes villes](#)



Watch Video At: https://youtu.be/7_Kfh3brmIM

Uber entraîne bouchons et pollution dans les grandes villes

 [lemonde.fr/planete/article/2019/11/21/uber-ajoute-des-bouchons-et-de-la-pollution-dans-les-grandes-](https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/11/21/uber-ajoute-des-bouchons-et-de-la-pollution-dans-les-grandes-)



Embouteillages dans les rues de Bruxelles, en décembre 2017. JOHN THYS / AFP

Le géant américain Uber le clame fièrement sur son site Internet : « *nos équipes, nos processus et notre technologie peuvent aider à transformer les villes en des lieux plus sûrs, plus performants et plus beaux* ».

Dix ans après sa création, la célèbre application de réservation de chauffeurs, qui se présente comme une alternative à la voiture individuelle, a surtout causé des embouteillages et de la pollution dans des capitales déjà très congestionnées comme Paris, Londres ou Bruxelles.

Telle est la conclusion moins enthousiaste d'une étude inédite publiée jeudi 21 novembre. Réalisée par l'ONG européenne Transport & Environment pour Sierra Club, la principale association écologiste américaine, elle se fonde notamment sur les données collectées par Euromonitor, spécialiste des études de marché.

En France, le nombre de chauffeurs Uber a doublé en trois ans

Uber est aujourd'hui implanté dans près de 800 villes dans le monde avec environ trois millions de chauffeurs. En quelques années, avec l'explosion des services de transport à la demande, le groupe américain est devenu la première compagnie de « taxi » à Londres (avec 3,5 millions d'utilisateurs en 2018) et en France (2,7 millions d'utilisateurs en 2017).

A l'échelle de l'Hexagone, le nombre de chauffeurs Uber a doublé en trois ans pour passer de 15 000 à 30 000. L'entreprise refuse de communiquer les chiffres sur Paris. Trop sensibles dans un contexte tendu avec des chauffeurs de taxis qui dénoncent une concurrence déloyale depuis l'arrivée du groupe américain dans la capitale en 2012. Selon l'étude, le nombre de chauffeurs Uber y aurait bondi de 10 000 à 20 000 entre 2016 et 2018. Les syndicats de taxis évoquent le chiffre de 40 000. Cette explosion ne s'est pas accompagnée d'un recul des taxis dont le nombre de licences reste stable à environ 17 000.

Lire aussi [A Paris, Uber veut changer les particuliers en taxis](#)

A Londres, le nombre de chauffeurs roulant pour Uber est passé de 25 000 à 45 000 sur la même période. Ils représentent plus de la moitié de l'ensemble des VTC (voitures avec chauffeurs). Les mêmes tendances sont observées dans d'autres capitales européennes. A Bruxelles, le nombre de chauffeurs Uber a plus que triplé, passant de 500 en 2017 à 1 800 en 2019. A Madrid, qui contrairement à Barcelone a décidé de ne pas réglementer le secteur des VTC, près de 2 000 nouvelles licences ont été enregistrées depuis le début de l'année. Et Uber a désigné l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne comme ses prochaines routes à conquérir.

┆ L'équivalent de la quantité de CO₂ rejetée par 250 000 voitures individuelles

Transport & Environment (T & E) a cherché à évaluer l'impact environnemental de cette démultiplication des trajets en Uber. Le nombre de kilomètres parcourus par un chauffeur de VTC ou de taxi conventionnel est en moyenne cinq fois supérieur à celui d'un particulier. Selon les données du secteur, un chauffeur Uber parcourt environ 58 000 kilomètres par an à Paris et 48 000 kilomètres à Londres.

Uber ne communiquant pas les modèles composant sa flotte, T & E a retenu la norme des véhicules neufs vendus en 2018 pour caractériser les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), soit 165 grammes de CO₂ par kilomètre. Ainsi, l'ONG estime que les trajets en Uber génèrent environ 335 000 tonnes de CO₂ par an à Londres et 180 000 tonnes à Paris. Soit l'équivalent de la quantité de CO₂ rejetée par 250 000 voitures individuelles. Or, le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effets de serre en Europe (27 %) et, par ailleurs, le seul qui ne décroît pas.

┆ 90 % des VTC enregistrés en France fin 2017 carburait au diesel

Mauvais pour le climat, ces trajets ne participent pas non plus à une amélioration de la qualité de l'air dans les grandes agglomérations. Selon les dernières données publiques disponibles, 90 % des VTC enregistrés en France fin 2017 carburait au diesel. Or, les

véhicules diesel sont la première source d'émission d'oxydes d'azote, un gaz très toxique qui empoisonne les villes.

Lire aussi Pollution : à Paris, même les diesels les plus récents dépassent largement les normes

« *Uber nous raconte que ce qu'ils font est bon pour les villes. Mais la réalité montre qu'Uber fait partie du problème : l'entreprise accroît le nombre de voitures sur les routes et aggrave la pollution et la crise climatique. Si Uber veut se montrer à la hauteur des valeurs qu'il affiche, il doit rapidement abandonner les véhicules essence et diesel pour passer à l'électrique* », commente Yoann Le Petit, spécialiste des mobilités chez T & E.

Forts de cette étude, Sierra Club et une large coalition d'ONG lancent, jeudi 21 novembre, une campagne en Europe et aux Etats-Unis visant à convaincre Uber de proposer uniquement des véhicules propres d'ici à 2025 dans les principales villes où le groupe est implanté. L'association *Respire*, qui porte l'action en France, entend profiter des élections municipales de mars 2020 pour sensibiliser candidats et électeurs sur ce point. « *Le diesel tue, et Uber ne peut pas rester complice de cette forme de pollution de l'air. L'entreprise doit arrêter de travailler avec des véhicules qui sont toxiques* », réagit Olivier Blond, le président de *Respire*.

« Transition vers l'électrique »

A Londres, sous la pression des pouvoirs publics, Uber s'est engagé à passer au tout électrique d'ici à 2025. Aujourd'hui, un tiers de sa flotte aurait déjà basculé. Le géant américain assure avoir consacré une enveloppe d'environ 50 millions de livres (58 millions d'euros) pour aider ses chauffeurs à choisir l'électrique.

Contacté par *Le Monde*, Uber France indique que 3 400 véhicules hybrides et électriques sont aujourd'hui disponibles via son service Uber Green et qu'un « bonus » de 4 000 euros a été mis en place pour aider les chauffeurs à « *faire leur transition vers l'électrique* ».

Lire aussi « Uber touché au cœur de son modèle économique »

Ce service peine cependant à trouver son public, le nombre limité de véhicules allongeant le temps d'attente. Et, comme le reconnaît Adam Gromis, responsable développement durable de la firme américaine, dans un courrier adressé à Sierra Club et T & E, les véhicules électriques génèrent de « *faibles revenus* » pour les chauffeurs en raison de coûts d'acquisition élevés et du temps d'immobilisation nécessaire pour recharger les batteries.

Stéphane Mandard