

Le travail chez Uber vu par les chauffeurs

par Eva Quéméré - 04 Février 2019

« En faisant deux courses, on a l'impression de capter le métier des chauffeurs ». Dixit Sophie Bernard, chercheuse et professeur de sociologie à l'Université Paris Dauphine qui a poussé le concept en réalisant pas moins de 38 entretiens avec des chauffeurs Uber lors de courses de 1h15 à 2h30, à Paris. Elle a posé son regard de sociologue et enquêtu sur leur quotidien, leurs stratégies et aspirations. Elle présentait les résultats de ses recherches le 23 janvier lors d'un petit déjeuner TEDIS.



Victor Xok /Unsplash

C'est dans le cadre d'une enquête collective pour constater des points de comparaisons entre les travailleurs de différentes plateformes que Sophie Bernard a réalisé cette étude. Elle la poursuivra en juin à NYC.

L'arrivée d'Uber à Paris s'inscrit dans un contexte de libéralisation du transport de personnes en France. Le 22 juillet 2009 a, en effet, été votée la loi mettant fin à la grande remise, simplifiant la réglementation sur le transport haut de gamme. Elle a ouvert la voie aux voitures de tourisme avec chauffeur (VTC). Uber France est créée en janvier 2012, c'est la première ville hors des États-Unis à accueillir le service. Depuis, plusieurs villes françaises se sont ouvertes à l'application : Lyon en 2013, Lille en 2014... Aujourd'hui, on compte en France pas moins de 28 000 chauffeurs. Contrairement aux Américains qui considèrent ce travail comme un job d'appoint, il s'agit, pour la majorité de ces chauffeurs français (75 %) d'un emploi principal qu'ils sont 70 % à exercer comme indépendant, les autres travaillant dans des entreprises de transport (« [Étude sur les revenus des chauffeurs en 2018](#) », janvier 2019, Uber).

Un travail d'indépendant pour le mastodonte qui se retrouve aujourd'hui dans les filets de plusieurs actions judiciaires. Le 10 janvier, la Cour d'appel de Paris a rendu un contrat de travail les relations entre Uber et l'un de ses chauffeurs et renvoie, de fait, le sujet au Conseil de prud'hommes. L'entreprise a contesté cette décision, renvoyant l'affaire entre les mains de la Cour de cassation. Mais une autre affaire de demande de requalification portant sur dix dossiers a été plaidée le 18 décembre aux Prud'hommes. Le jugement sera prononcé le 11 mars prochain.

15 Mai 2016

#7

de toute façon tout le monde sait que Uber cest du salariat déguisé de plus nous ne sommes pas indépendant parce que c'est Uber lui même qui fixe le tarif qui n est pas négociés avec les syndicats le lien de subordination est réel et sans appel

✓ 2 👍 1 Tout afficher

*Capture d'écran prise sur le forum uberzone.fr

Alors, quelles relations les chauffeurs entretiennent-ils avec la plateforme ? La plateforme est-elle un simple intermédiaire, encadre-t-elle le travail des chauffeurs ? C'est, pour Sophie Bernard, une forme hybride.

Un travail encadré par l'application...

Voici comment la multinationale fixe les tarifs : « Pour chaque course avec un passager, les chauffeurs reçoivent un tarif de base, auquel est ajouté un tarif par minute et un tarif par kilomètre. Il existe un montant minimum de course. Par exemple, au 1er octobre 2018 à Paris pour une course UberX, le tarif de base est fixé à 1,2 €, le prix par minute est à 0,30 € et le prix par kilomètre est à 1,05 €, avec un montant minimum de course à 6 €, hors tarification dynamique. Lorsqu'il existe un déséquilibre entre le nombre de chauffeurs et le nombre de passagers connectés à l'application Uber, un système de tarification dynamique est appliqué au prix de la course via un multiplicateur. »

Comme les autres applications qui ont récemment proliféré dans le marché des VTC - Chauffeur Privé, Taxify,... - Uber s'est implanté sur le marché français à coup de primes et de faibles commissions. « Un chauffeur pouvait par exemple toucher 15 euros par heure en plus de la rémunération de ses courses » selon la chercheuse. Elle continue à créer des primes pour attirer de nouveaux pilotes et les inciter à rester sur l'application. Au mois de janvier, Uber promettait à ses chauffeurs une commission de seulement 3 % passées les courses. Le compteur revenant à zéro d'une semaine sur l'autre.

17 Janvier 2019 #38

Ca y est c'est Noël en janvier! 1€ de frais Uber la course aéroport!

Le truc c'est que je suis vraiment KO d'avoir fait 50 courses depuis lundi...

Mais une fois sa flotte bien constituée, en octobre 2015, l'entreprise prend la décision de diminuer de 15 % les tarifs des courses... et d'augmenter ses commissions passant de 20 à 25 %. Cette date marque le début des mobilisations de chauffeurs. Ils manifestaient à nouveau ce mardi 5 février à Paris pour demander, entre autre: salaire minimum.

8 Octobre 2015 #10

bon voilà c'est la catastrophe. Déjà que sans les majos on pédalait comme des malades pour pas grand chose mais là, 20pourcent moins chers, on entre dans la misère la vraie.

Je suis abasourdie. Je regrette a mort de m'être lancer la dedans je m'en mords les doigts même. Je savais que ca arriverait mais pas avant genre noel voire été prochain.

En théorie, les chauffeurs peuvent organiser de façon autonome leur temps de travail. Mais pour Sophie Bernard, ils travaillent souvent sur les périodes de majoration pour être mieux payés sont 14 % à être « rarement connectés sur ces périodes » sur Uber. Ils travaillent 6 ou 7 jours par semaine sur de fortes amplitudes horaires. Désormais, « Uber les déconnecte dépassées les 10 heures de course d'affilées, mais cela ne les empêche aucunement de se connecter à une autre plateforme

Leurs revenus sont incertains et variables, ils doivent acheter leur voiture ou la louer, « de 1000 à 2000 euros par mois », seuls certains modèles listés sont acceptés. La voiture doit, selon la réglementation en vigueur, avoir moins de six ans. L'assurance et l'entretien de l'outil de travail sont à leurs frais.

Selon l'étude récente d'Uber, le revenu net moyen d'un chauffeur serait de 9,15 euros de l'heure, une fois déduits la commission et les frais engagés. Mais l'entreprise l'admet, « chaque chauffeur a une situation différente ».

Certains se retrouvent à ne pas déclarer la totalité de leurs revenus. Selon Sophie Bernard, « Il y a une vraie croyance chez les chauffeurs Uber que l'État, sachant qu'ils ne s'en sortent pas, ferme les yeux sur ces fausses déclarations ».

30 Novembre 2018 #10

Franchement, même sans déclarer avec juste pour frais le véhicule, assurance, carburant et repas, je ne trouve pas ça vraiment rentable. Ça doit être un peu moins pire que pour nous qui sommes réglés à 20 balles de l'heure même au black avec tout ce qu'il y a à déduire...

On devrait ne pas trop descendre sous les 40 comme il y a encore quelques mois et au pire du pire les mauvais jours ne jamais descendre sous les 30.

Pour la chercheuse, les chauffeurs, qui doivent avoir un diplôme de VTC pour exercer, « supportent le risque de l'emploi ».

... et contrôlé par le client

Les chauffeurs ne connaissent pas la destination de leur client avant que celui-ci n'embarque dans son véhicule, « ils sont beaucoup à se plaindre de faire ainsi 15 m route pour réceptionner le client pour ne réaliser, au bout du compte, qu'une course à 6 euros ».

Les chauffeurs ont peur de refuser ce type de course à cause de la déconnexion - pouvant aller de 15 minutes à 15 jours - imposée par l'application dans les cas où les chauffeurs dépassent un certain taux de refus.

Autre cause de déconnexion : la notation. Les chauffeurs signent une charte de comportement - donnée sous forme de conseils (politesse, propreté...). Le contrôle de cette charte est, selon les termes de Sophie Bernard, « délégué aux clients grâce au pouvoir de la notation ». Ils dénoncent le caractère aléatoire de ces étoiles accordées par les clients, l'un d'entre eux confiait à la chercheuse « pour Uber le client est roi, si ma tête ne lui revient pas, il me met une mauvaise note ».

Ces notes sont une véritable source de stress, si sur leurs 500 dernières courses ils obtiennent une moyenne inférieure à 4,4 étoiles sur 5, ils se font déconnecter. Il faudra alors négocier avec la plateforme pour être reconnecté au plus vite. Certains resteront 1 jour, d'autres semaines sans pouvoir utiliser la plateforme.

29 Mai 2015 #2

Le joug de la notation n'a que trop duré.

Hétéronomie et autonomie des chauffeurs

Les chauffeurs ont différentes manières de réduire leur dépendance et ainsi améliorer leur niveau de rémunération et leurs conditions de travail. Mais cela demande plusieurs niveaux de ressources : économique, culturel et social.

Ils peuvent baisser leur dépendance en diminuant le nombre d'intermédiaires et en multipliant les plateformes. « L'idéal pour les chauffeurs c'est d'utiliser Uber pendant les périodes de majoration et Chauffeur privé qui paie mieux le reste du temps ». Selon Uber, le temps de connexion médian sur l'application en 2018 était de 27 heures semaine.

« Tout le monde passe un moment par Uber, on ne peut pas s'en sortir sinon » a déclaré un chauffeur à la sociologue.

Les chauffeurs peuvent aussi développer une clientèle privée avec laquelle ils sont mieux payés. Mais ceci demande un important capital social (réseau) et culturel (bien, connaître la ville...). Ces clients privés sont bien souvent rencontrés par le biais de l'application.

Sophie Bernard a classifié les conditions de travail des chauffeurs Uber selon quatre configurations :

24 Novembre 2018

#8

A part paris , il faut te créer un réseau , des clients prives, et sur ce terrain tu as déjà bcp de concurrence : mais vas y Petit grenouille ! Fonce mais renseigne toi sur les autres grosses grenouille et crapauds qui mangent déjà toutes les mouches !



1

Tout afficher

- « Les esclaves » ou « faux salariés » : souvent des jeunes sans patrimoine, immigrés récents ou personnes avec un parcours précaire. Ils subissent une double dépendance vis-à-vis de Uber et de leur employeur. Avec de fortes amplitudes de travail et une faible rémunération, inférieure au SMIC selon la chercheuse.
- « Les captifs » : les chauffeurs ne passant que par l'intermédiaire de Uber et subissant la baisse des tarifs et les fortes marges qu'elle s'octroie.
- « Les arbitragistes » : ceux qui naviguent entre plusieurs applications
- « Les seigneurs » : qui utilisent plusieurs applications et ont un réseau de clients privés. Ils sont minoritaires et cumulent capital économique (souvent plus âgés et a pu s'acheter une voiture), culturel (souvent diplômés ou ayant acquis une importante expérience pro et donc des compétences) et social pour se constituer un réseau

C'est en mettant en avant ces « seigneurs » que l'entreprise parvient à vendre son modèle. Espoirs et désillusions pour les chauffeurs Uber.

- * Ces captures d'écrans proviennent de messages postés par des chauffeurs Uber sur le forum uberzone.fr -

A propos de cet article

Auteur(s) : Eva Quéméré

: Uber, VTC, chauffeurs, primes, salariat, conditions de travail, Sophie Bernard, Eva Quéméré

www.metiseurope.eu