

# Les superyachts surfent sur les crises

2021 a été une année record pour la filière de ces palaces flottants, qui engagent leur transition énergétique.

VERONIQUE GUILLERMARD  
@vguillermard

**INDUSTRIE** Ambiance glamour à Monaco, qui devient l'épicentre de la grande plaisance. Organisé par la principauté, le Monaco Yacht Show (MYS) expose du 28 septembre au 1<sup>er</sup> octobre les 118 plus beaux superyachts du monde. Quelque 450 acteurs de la filière, des chantiers navals aux agences de brokers (vendeurs) et de charters (loueurs) en passant par des designers, des équipementiers et des artisans d'art exposent leur savoir-faire. Le moral est au beau fixe après un millésime exceptionnel. « 2021 a été la meilleure année de tous les temps pour l'industrie », relève le Super Yacht Times, dans son rapport annuel. « Les ventes de superyachts neufs de 30 à 40 mètres ont doublé et de ceux de 60 à 80 mètres ont quasi triplé. »

« L'activité commerciale a battu des records avec 302 superyachts de plus de 30 mètres vendus, contre 180 en 2020. Mais après cette surchauffe, nous devrions revenir en 2022 dans la moyenne observée avant la crise du Covid-19, avec des ventes oscillant entre 140 et 160 exemplaires », précise Johan Pizzardini, directeur de la communication du MYS. Selon le Global Order Book 2022, édité par Boat International Media, 1024 bateaux de grande plaisance (+25%) étaient en carnet de commandes début 2022 dans les chantiers spécialisés. Et seront livrés d'ici à 2026. Il faut en effet entre deux et quatre ans pour construire un tel bateau.

## De 5 millions à 600 millions d'euros à la vente

Certes, les restrictions sanitaires ont entraîné des décalages de quelques mois des plannings de livraison. Et les chantiers subissent la hausse du prix des matières premières, de l'énergie et les pénuries de puces électroniques. Ce qui renchérit de 10% environ le prix des superyachts. Ils se négocient de 5 millions à plus de 600 millions d'euros à la vente et entre 50000 et 500000 euros par semaine, à la location.

Mais pas de quoi remettre en cause la décision de la clientèle, constituée de milliardaires, de s'offrir un palace flottant. Ils le peuvent car leur fortune a bondi de 60% en deux ans. Longs de 24 à plus de 180 mètres, ces yachts de grand luxe accueillent jacuzzi, salles de sport et de cinéma, discothèque, salons de réception et tout un équipement high-tech ainsi que des voitures, jet skis,



**Le yacht AHPO du spécialiste allemand Lürssen. Les ventes de superyachts neufs de 30 à 40 mètres ont doublé et de ceux de 60 à 80 mètres ont presque triplé en 2021. LÜRSEN**

hélicoptères, drones et autres sous-marins de poche.

Même la fermeture du marché russe, sous sanction depuis l'invasion de l'Ukraine, ne semble pas inquiéter la profession. « Le marché du yachting est affecté, mais il ne dépend pas de la Russie qui représente 9% du total », nuance Johan Pizzardini. Les mégayachts des oligarques ont été saisis (13 en Europe) et certains vendus aux enchères. « Tous les riches Russes ne sont pas sous sanctions. Mais les brokers sont réticents de traiter avec eux », relève un observateur. L'industrie compte compenser avec la clientèle américaine (23%) mais aussi grecque, italienne, britannique et moyen-orientale.

Au total, la flotte de ces Rolls-Royce de la mer a quintuplé en trente ans, passant d'à peine un millier de superyachts à 5396 début 2022. Or ce loisir réservé aux milliardaires suscite des polémiques. Il est considéré comme très polluant en regard de sa taille. Selon Grégory Salle, chercheur en sciences sociales au CNRS, la flotte des 300 plus grands superyachts émet 285000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit plus que certains pays. La grande plaisance est jugée inutile et socialement inacceptable en ces temps de fin de mois difficiles pour le plus grand nombre.

Consciente de cette image dégradée, la filière met en avant son impact positif sur l'économie, et ses 250000 emplois directs et indirects. Les chantiers sont surtout en Italie, aux Pays-Bas, aux États-Unis et en Allemagne. La France est elle présente dans la modernisation et la réparation de superyachts. Par ailleurs, l'industrie du superyachting représente 0,3% des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime. Et, contrairement aux navires marchands, elle ne brûle pas de fuel lourd très polluant, mais le même gazole que les automobiles. « À l'échelle mondiale, notre impact négatif est petit. Mais si nous voulons continuer à profiter des océans, notre secteur doit réduire son impact à zéro », souligne Robert Van Tol, directeur général de la Water Revolution Foundation (WRF). Créée en 2018, elle réunit 30 acteurs influents de la filière et des scientifiques. Elle se présente comme une plateforme collaborative pour agir en faveur de l'environnement.

« Les chantiers doivent réduire leur empreinte carbone et être capables de proposer aux clients un choix vert, avec des superyachts, dont l'impact sur l'environnement est calculé sur l'ensemble du cycle de vie, de la conception à l'opération, en passant

par la maintenance et le recyclage », développe Robert Van Tol. Un des gros enjeux est de passer à un mode de propulsion propre. La grande plaisance s'engage sur les mêmes objectifs que ceux édictés par l'Organisation maritime internationale (OMI). Soit une réduction par sept des émissions de soufre et par deux de CO<sub>2</sub> à horizon 2050.

## Navires hybrides

Pour l'heure, il n'existe pas de superyacht 100% durable, mais la filière travaille sur des biocarburants, le méthanol et l'hydrogène. Les premiers navires hybrides arrivent sur le marché. Ainsi que des « super éco-voiliers » qui sont proposés par les chantiers italiens Sea Group, Ferretti et Sangiorgio Marine. « Mais les commandes fermes sont encore confidentielles », relève le Super Yacht Times.

L'allemand Lürssen a vendu, en avril 2022, son premier yacht équipé de piles à hydrogène alimentées au méthanol. L'italien Sanlorenzo a lancé la production de son premier yacht de 50 mètres à piles à combustible à hydrogène. L'autrichien Silent Yachts a développé des navires de 30 mètres à l'énergie solaire.

De son côté, la WRF lancera fin 2022 « un outil d'évaluation de la per-

formance environnementale des yachts lorsqu'ils entrent en service, le Yacht Environmental Transparency Index (Yeti) qui permettra d'éclairer la décision des clients et des équipes de projets », indique Robert Van Tol.

La filière doit faire sa révolution verte pour ne pas être « snobée », selon un expert, par les nouveaux milliardaires, plus jeunes, plus sensibles à l'environnement. « Ils pourraient questionner l'intérêt de posséder un superyacht, ce qui serait plus dommageable pour la filière qu'une récession », ajoute cet expert. Leur objectif n'est « pas de bronzer sur le pont de leur bateau en fumant le cigare », mais « par exemple d'embarquer des scientifiques pour des missions polaires ».

Le REV, le plus grand superyacht du monde de 183 mètres, qui doit être livré en 2024, pour le compte de l'armateur milliardaire Kjell Inge Rokke, fait figure de pionnier. Ce dernier a dépensé une partie de sa fortune dans ce gigayacht, équipé d'un système de récupération de la chaleur, de réduction des vibrations, de moteurs Diesel électriques etc. Il servira de plateforme de recherche océanique et de nettoyeur des mers, doté d'une capacité de collecte de 5 tonnes de déchets plastiques par jour. ■

## LA GRANDE PLAISANCE

CHIFFRES CLÉS

5396

Flotte mondiale de super yachts

237

Nombre de chantiers actifs dans le monde

30

Valeur annuelle générée par l'industrie, en milliards d'euros, dans le monde. Elle compte 250 000 emplois directs et indirects

# Uber mise sur Stellantis pour passer à l'électrique

La plateforme de VTC compte encore 47% de véhicules diesel dans sa flotte.

VALÉRIE COLLET @V\_Collet

**AUTOMOBILE** Stellantis déroule le tapis rouge aux chauffeurs de VTC Uber tentés de convertir leur véhicule diesel en une voiture électrique neuve. Free2move, la filiale du groupe dédiée à la mobilité, a signé un partenariat avec le géant américain pour la France. Le constructeur leur propose sa palette complète de modèles : e2008, e-C4, Mokka-e, Zafira-e, et même la nouvelle Citroën e-C4X dont le lancement est programmé le 13 octobre.

Uber s'est engagé à ce que tous les véhicules qui passent par sa plateforme soient 100% électriques d'ici à 2030 en Europe et en Amérique du Nord. « Il y aura deux étapes majeures, rappelle Laureline Serrieux, directrice générale d'Uber en France. D'abord la sortie du diesel dès 2024 ; puis, en 2025, 50% des véhicules de la flotte seront 100% électriques ». La marche est haute. 47% des voitures mises à disposition sur la plateforme carburant aujourd'hui au diesel (contre 85% en septembre 2020) dans l'Hexagone. Les 53% restants sont en

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques. Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.

Depuis le début de l'année, la plateforme refuse d'enregistrer de nouveaux chauffeurs s'ils roulent au diesel. Mais le géant américain a aussi choisi l'incitation pour atteindre ses objectifs. Il ne peut agir directement, puisque les 30000 chauffeurs Uber en France ne sont pas des salariés mais des autoentrepreneurs. À l'intention des candidats à la transition, Uber a créé il y a un an une « cagnotte »

majorité des hybrides, et pour une petite partie, des électriques.