



« Uber ne crée pas d'emploi. Uber

ÉCONOMIE COLLABORATIVE

Avant d'être entendu au parlement bruxellois, le lanceur d'alerte des « Uber Files » s'est confié au « Soir ». Mark MacGann raconte comment sa décision de livrer à la presse tous les secrets de son disque dur a chamboulé son quotidien et se dresse comme le nouveau défenseur des chauffeurs « traités de manière exécrationnelle » par la firme américaine.

ENTRETIEN

AMANDINE CLOOT
XAVIER COUNASSE

Sur papier, Mark MacGann avait tout : une prestigieuse carrière de lobbyiste au service de puissantes entreprises, un carnet d'adresses débordant (chefs d'Etat inclus) et des entrées aux quatre coins du globe... Plusieurs années après avoir quitté Uber, il décide pourtant de mettre près de trois ans de sa vie professionnelle et personnelle à nu en donnant accès à « tout » ce dont avaient besoin les journalistes d'investigation de l'ICIJ (un consortium dont fait partie *Le Soir*) pour révéler les pratiques douteuses de son ancien employeur. Les « Uber Files » sont nés.

L'été dernier, dans la foulée des premières révélations, Mark MacGann livre son identité au grand public. Depuis, les dîners à Davos se sont transformés en une vie plus solitaire de lanceur d'alerte. Avant d'être entendu au parlement bruxellois, ce mercredi, par la commission spéciale mise sur pied pour examiner « son » dossier, il est passé par la rédaction du *Soir*, pour un entretien sans tabou.

L'histoire des Uber Files, elle commence comment ?

Ça fait un peu plus d'un an que ce projet occupe ma vie. Les échanges ont démarré avec les journalistes du *Guardian* en janvier 2022. J'habitais dans le Luberon, à l'époque. Mais on a dû faire la première réunion de travail à Genève parce qu'Emmanuel Macron n'autorisait pas les Britanniques à venir en France (le retour de flamme du Brexit). Je suis parti avec mes ordi, mes documents, mon notebook sans savoir si les documents en ma possession allaient vraiment intéresser ces journalistes. On a travaillé une semaine dans une salle de conférences avec vue sur le lac. D'où le nom de code initial : « Project Lakeside ». Le *Guardian* s'est montré très chic : ils se sont d'abord intéressés à moi, à ma santé, voir si j'étais certain de ma démarche, si j'étais bien conscient que ça pourrait perturber ma vie. Jusqu'à la publication au mois de juillet, j'ai vu le *Guardian* presque chaque semaine. Ils ont aussi contacté l'ICIJ. Je ne travaillais pas, j'avais le luxe d'avoir du temps, j'étais seul avec mes deux chiens. J'ai donc proposé d'être une sorte d'assistant de recherche pour aider le *Guardian* à naviguer dans les données fournies.

Aucune hésitation ?

Pas vraiment. Je me suis demandé comment les gens allaient réagir, s'ils allaient s'interroger sur mes motivations. Mais je n'ai pas réfléchi trop longtemps.

Les gens. Quels gens ?

Mes proches surtout. Je viens d'un petit bled de l'ouest de l'Irlande. A côté, j'avais un super carnet d'adresses, j'allais à Davos avec tout le gratin politique et économique. Mais 90 % de ce réseau n'existe plus aujourd'hui. Les gens ne me contactent pas, ne me répondent plus. Ils ont peut-être peur de ce qui pourrait leur tomber sur la tête.

Vous êtes blacklisté ?

Oui. Il y a un avant et un après. La vie de lanceur d'alerte est très solitaire. On ne peut pas remettre le génie dans la lampe. Même dans le monde *corporate*. Parce que j'ai besoin de bosser, pour payer mon loyer. 2023 va être l'année de la réinvention. Mais je ne me stresse pas. Mon choix était réfléchi.

Votre déclin de « tout balancer », il vient quand ?

En 2019, je me suis retiré en Espagne pour raisons de santé. Pendant le covid, j'ai eu beaucoup de temps pour réfléchir à ma vie. Au détour d'une discussion avec un chauffeur Uber, je me suis rendu compte qu'il lui restait entre 6 et 7 euros pour une heure de course avec moi, après déduction de tous ses frais (location du véhicule, entretien, commission, lavage, assurances, parking). Je me suis dit : « Ce n'est pas ce qu'on avait promis aux gens. » Durant mes années Uber, je ne mentais pas. Je pensais sincèrement qu'on allait aider des millions de personnes qui étaient un peu au ban de la société en leur permettant d'être chauffeurs privés, avec une belle voiture, un beau costume, un iPhone à disposition et une rémunération décente. Puis Uber a augmenté sa commission sur la course (15, 20, 25 %...), on a demandé aux chauffeurs de payer la TVA, on a proposé de collecter l'impôt directement...

Le discours initial était une arnaque ?

Uber voulait séduire tous les publics. Aux investisseurs, la société disait : « Donnez-nous votre argent, vous allez gagner plus que jamais en un temps record ». Au grand public, on a dit : « Oubliez ces taxis pourris, nous allons vous aider à mieux vivre votre ville. » A Emmanuel Macron, je disais : « On va créer 70.000 entrepreneurs rien qu'à Paris. » Et aux chauffeurs, on disait : « Venez, on vous offre un super job où vous serez votre propre patron. » Mais l'un de ces publics est devenu le dindon de la farce. Les investisseurs se sont enrichis, le client y a trouvé un intérêt, mais on a bâti un *business model* sur le dos des chauffeurs. C'est là que je me suis dit : « Je suis européen, démocrate avant tout. » Des gens se sont battus pour un minimum de protection sociale. Et une entreprise américaine – dont j'ai été le représentant dans 42 pays – est en train de diluer et d'affaiblir ce modèle social. C'est pour ça que j'ai décidé de faire ce que j'ai fait. Je n'avais pas la conscience tranquille. J'ai participé à une entreprise qui, avec le recul, était frauduleuse : une fraude humaine et sociale envers les chauffeurs. Et désormais envers les livreurs.

Quand vous quittez Uber, en 2016, vous n'avez pas encore cette « conscience sociale » ?

Non. J'ai démissionné pour des raisons de sécurité. J'avais des gardes du corps sept jours sur sept. Les taxis utilisaient à l'époque des méthodes vraiment peu catholiques. Ils me suivaient dans la rue, je me suis fait agresser physiquement, verbalement. Certains avaient même projeté de m'enlever ! C'est pour ça que je suis parti, en février 2016. Mais à ce moment-là, j'y croyais toujours. Je suis d'ailleurs resté jusqu'en septembre comme conseiller.

Vous avez également eu un différend financier avec Uber. Ce n'est pas ça, votre moteur ?

Ils devaient me verser mon bonus 2015 et 2016. Pendant un an, j'ai attendu patiemment, en vain. Alors, j'ai été obligé de prendre un avocat. J'ai gagné partiellement en première instance. Mais c'était un point de principe : je voulais me battre jusqu'au bout pour obtenir ce qui m'était dû. J'ai donc fait appel. Cette procédure se déroulait en parallèle des premiers échanges avec le *Guardian*. Je leur ai transmis tous les documents relatifs à ce litige pour leur prouver que



« J'aimerais en finir avec les Uber Files, mais tant que des décideurs veulent en faire quelque chose de positif sur la nature d'Uber, sur la nature du lobbying ou sur la protection des lanceurs d'alerte, je me dois d'être à leur disposition. »

© PIERRE-YVES THIENPONT.

Le lobbying est un élément essentiel dans une démocratie saine. Mais un lobbying éthique. Pas des valises de billets. Je n'ai jamais été impliqué dans de la corruption, mais j'ai fait partie d'une entreprise qui a menti aux gens

”

cela n'était aucunement lié à ma démarche de lanceur d'alerte. Il n'y a aucune vengeance personnelle. Et pour éviter que cet élément ne vienne troubler ma démarche, j'ai signé un accord financier avec Uber le 6 avril 2022 et renoncé à la procédure d'appel.

Votre lobbying de l'époque, vous assumez ?

Le lobbying est un élément essentiel dans une démocratie saine. Mais un lobbying éthique. Pas des valises de billets. Je n'ai jamais été impliqué dans de la corruption, mais j'ai fait partie d'une entreprise qui a menti aux gens. Il y a des pratiques qu'on déployait à l'époque et que je condamne aujourd'hui. Ma participation aussi, je la condamne. J'étais l'un des seniors du groupe, j'ai donc une grosse part de responsabilité. J'aurais dû me poser plus de questions. On déployait des combines pour affaiblir notre concurrent Heetch, ou le *kill switch* pour empêcher la police d'accéder à nos ordinateurs. Ces pratiques ont été inventées à San Francisco et adoucies par nos avocats. Tous les moyens étaient bons pour faire disparaître les taxis. Parce qu'on n'était pas là pour casser le monopole des taxis, on voulait remplacer ce monopole ! Ce type de lobbying, avec le recul, je dis « non ». Ça affaiblit nos démocraties.

Uber ne distribuait pas des valises aux élus ?

Non. Ils étaient, en tant qu'entreprise américaine, justement très regardants à ce niveau. En revanche, si la femme du maire ou la maîtresse du ministre avaient un projet ou une association à financer – et je parle de faits réels –, on nous disait non seulement que tout était permis, mais qu'il fallait tout faire pour prendre le marché.

Et en Belgique, ce genre « d'échanges » est-il arrivé ? Avec Pascal Smet, Alexander De Croo, Boris Dillies ?

Non.

Ils avaient juste le « projet » ?

Je ne peux pas m'exprimer à leur place. En raison de l'idéologie de leur parti, avec Alexander De Croo et Boris Dillies, disons qu'on poussait des portes entrouvertes. Ils voulaient de la concurrence dans le secteur et il faut dire que les taxis bruxellois étaient une cible facile pour tout réformateur... Pour Pascal Smet, Uber s'intégrait dans un plan mobilité plus large, il était ouvert à voir tout le monde. A l'époque, Bruxelles était la deuxième ville la plus congestionnée d'Europe. Nous recevoir, je ne vois pas le problème. Echanger des SMS non plus à partir du moment où il est tout aussi accessible pour les autres parties. Ne pas recevoir les lobbyistes du tout, cela ne va pas non plus, c'est l'autre extrême.

Comme les socialistes francophones bruxellois ?

Là, la porte était fermée. Rudi Vervoort, c'était le roi du statu quo, de l'immobilisme. Peut-être qu'avec le recul, il peut dire aujourd'hui : « J'avais raison, c'étaient de sales types, ces Américains. » Mais si votre approche en tant que politique est de ne pas laisser évoluer le marché, de ne pas réformer le marché, on ne va nulle part. Après j'ai entendu comme tout le monde des rumeurs sur des liens entre taxis et socialistes... Je n'ai pas de preuve, je n'ai pas à en parler. La commission spéciale a pour but d'examiner ces liens également.

Vous en attendez quoi, de cette commission ?

J'ai été surpris comme tout le monde de ce que la France insoumise a pu obtenir en France une véritable commission d'enquête, et tous les pouvoirs qui vont avec. A Bruxelles, on m'a demandé d'être présent, je le serai. Mais je n'ai reçu aucune indication. En résumé, on m'a dit : « Venez nous dire ce que vous pensez qu'on doit entendre. » C'est difficile de se préparer dans ces conditions. Si j'ai bien compris, l'idée est d'examiner les liens entre Uber et le pouvoir décisionnel, idem pour le secteur taxis.