

Date de dépôt : 28 janvier 2021

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
M. Poggia, laissez-moi mon indépendance**

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions s'est réunie, en date des 4 novembre et 9 décembre 2019, ainsi que des 6 janvier et 14 décembre 2020, sous les présidences de M^{mes} Anne Marie von Arx-Vernon et Adrienne Sordet, pour examiner cette P 2075.

Ces travaux ont été suivis par M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique SGGC, et les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier. Que ces deux personnes soient ici remerciées pour leur travail.

Audition de M^{me} Alicia Middelkoop et M. Philippe Frezier, pétitionnaires

M^{me} Middelkoop prend la parole et déclare qu'il est curieux d'être invité après que le gouvernement ait pris une décision.

La présidente répond que le calendrier du parlement ne suit pas forcément celui du Conseil d'Etat.

M. Frezier déclare alors avoir été convié au mois de juillet à une séance d'information organisée par Uber. Il mentionne qu'il a alors été expliqué que M. Poggia souhaitait que la société Uber soit reclassée comme société de transport, ce que la société a refusé.

Il ajoute que le conseiller d'Etat a dès lors donné un ultimatum à Uber indiquant qu'il interdirait les activités de cette société à terme, ce qui est advenu la semaine passée.

Il mentionne alors que lui et M^{me} Middelkoop représentent les 580 signataires de la pétition, des chauffeurs qui souhaitent rester indépendants. Il observe que lui et ses collègues risquent donc de se retrouver sans rien. Il ajoute avoir encore une activité accessoire, mais il déclare que cette interdiction va entraîner pour lui une baisse conséquente de son chiffre d'affaires.

M^{me} Middelkoop déclare comprendre la position de M. Poggia et son appréciation sur la précarité de cette activité. Mais elle mentionne qu'un certain nombre de chauffeurs étaient déjà dans une situation précaire au préalable, souvent au chômage, et elle mentionne qu'Uber leur a permis de sortir de cette précarité. Elle ajoute qu'il en va de même des personnes de plus de 50 ans qui ne retrouvent pas d'emploi et qui trouvent avec Uber une solution qui leur convient. Elle déclare qu'il est donc curieux d'entendre M. Poggia parler de précarisation puisque les personnes se trouvaient déjà dans une situation difficile. Elle indique que ce sont des gens qui veulent travailler et qui ne veulent pas aller au social.

La présidente remarque que ces propos sont donc partagés par les 580 chauffeurs qui ont signé la pétition.

M^{me} Middelkoop acquiesce et mentionne qu'il y a environ 800 chauffeurs Uber à Genève.

Un député PLR évoque ensuite la loi sur les taxis et les difficultés de parvenir à un consensus qui ne contentait finalement ni les uns ni les autres. Cela étant, il observe que c'est le lieu de fiscalité d'Uber qui posait un problème, puisque ces revenus échappaient au fisc genevois. Il se demande dès lors si ce n'est pas ce problème qui a initié les critiques à l'encontre de la précarité des chauffeurs Uber. Il rappelle en outre que cette société a été source de nombreux problèmes et il pense que la décision de M. Poggia est une manière de régler ces problèmes.

M^{me} Middelkoop répond qu'Uber est enregistré au registre du commerce zurichois, sous la rubrique service et elle mentionne qu'Uber paie 75% de ses revenus en Suisse ainsi que la TVA.

M. Frezier déclare avoir rencontré M. Poggia le 3 octobre dernier et il pense que pour M. Poggia le point noir relève des charges sociales qui ne sont pas payées aux caisses de compensation. Il explique alors que tous les chauffeurs ne travaillent pas à temps complet pour Uber, certains travaillant à 10%. Et il déclare que collecter les charges sociales n'est donc pas très aisé dans ce contexte.

Il pense en outre que certains chauffeurs s'abstiennent de payer leurs charges sociales au vu de leur temps de travail limité, ce en quoi ils ont tort.

Il précise par ailleurs que certaines caisses de compensation refusent d'inscrire les chauffeurs Uber. Il évoque encore la plateforme Limo qui permet de mettre en relation un chauffeur avec un client et il mentionne que les caisses de compensation acceptent par contre d'inscrire ceux qui travaillent pour Limo. Il déclare alors avoir donné ces explications à M. Poggia et lui avoir proposé la solution suivante : Uber reverserait aux caisses sociales les 11% du chiffre d'affaires de chaque chauffeur. Il observe que M. Poggia semblait dès lors prêt à rediscuter de la situation.

M^{me} Middelkoop ajoute qu'Uber a parlé directement avec la SUVA et l'OCAS pour trouver une solution en mars dernier, mais elle remarque que ces organes ne sont pas entrés en matière. Elle précise encore que la solution proposée provient à l'origine de M. Poggia lui-même qui évoquait la possibilité d'ajouter à la loi une annexe à cet égard. Elle observe que M. Poggia sait en outre qu'Uber est inscrit au registre du commerce zurichois.

Un député PLR déclare que la loi parle de « diffuseurs de courses », loi qui indique que ces derniers doivent avoir leur domicile en Suisse. Il remarque ensuite que les pétitionnaires sont proactifs et il se demande si la proposition qui a été faite a été entendue.

M^{me} Middelkoop répond avoir entendu de la bouche de M. Poggia que la SUVA s'alignerait si cette solution était acceptée par le canton.

M. Frezier répète qu'Uber est ouvert à toute solution. Il remarque alors qu'il avait le sentiment qu'il y avait d'une part le canton et d'autre part Uber et au milieu les chauffeurs que personne n'entendait. Or, il annonce que ces derniers se sont maintenant constitués en association et il pense qu'il serait bon que les uns et les autres prennent les chauffeurs en considération.

Une députée MCG remarque que le bénéfice des chauffeurs est fort modeste une fois que les charges sociales et les frais d'entretien sont calculés et elle demande également quel serait ce résultat si les chauffeurs développaient leur propre application.

M. Frezier répond avoir un chiffre d'affaires, en respectant les horaires de 45 heures par semaine, qui oscille selon les saisons et qui oscille en moyenne annuelle entre 5000 et 6000 francs par mois. Il ajoute qu'il lui faut retrancher 1600 francs de leasing et d'entretien du véhicule.

M. Frezier répond que les applications coûtent très cher.

Il ajoute avoir réalisé près de 12 000 courses avec des personnes venant de 52 pays différents au cours de ces dernières années. Il doute dès lors qu'une application locale soit très efficace.

M^{me} Middelkoop indique travailler pour 40 à 50 francs de l'heure, car elle travaille la nuit. Elle ajoute que chaque cas est différent puisque les chauffeurs étant excentrés sont également plus payés. Elle remarque en outre qu'elle utilise sa propre voiture et que l'entretien est quoi qu'il en soit existant.

Une députée MCG demande si la FER refuse également d'inscrire les chauffeurs et si Uber accepterait une SARI, créée par lesdits chauffeurs.

M^{me} Middelkoop acquiesce.

Cette même commissaire ne comprend pas pourquoi parler de la SUVA et de l'OCAS. Elle rappelle que la caisse cantonale réunit plusieurs aspects.

M^{me} Middelkoop répond que l'OCAS n'entre pas en matière tant que la SUVA refuse les chauffeurs.

Une députée MCG observe qu'il a été dit qu'Uber pénalisait les chauffeurs qui refusaient d'accepter des courses. Et elle remarque que la subordination se situerait à ce niveau. Elle demande également quelle est la troisième catégorie de chauffeurs.

M. Frezier répond que c'est faux. Il mentionne que l'application calcule même le prix de la course en cas de détour inhérent à des travaux. Il indique avoir modifié son trajet à de très nombreuses reprises et n'avoir jamais été pénalisé.

M^{me} Middelkoop répond que ce sont des personnes qui cumulent les emplois.

Un député PLR déclare que l'indépendance est évidemment très importante pour les caisses de compensation. Il demande si les chauffeurs travaillent pour d'autres clients.

M^{me} Middelkoop acquiesce en déclarant que les chauffeurs travaillent avec différentes applications et ont leur propre clientèle. Elle signale par ailleurs que lorsque le chauffeur prend un autre chemin, plus court, le calcul est également réajusté, mais à la baisse.

Un député PLR demande quel est le pourcentage de personnes travaillant à 100% pour Uber.

M. Frezier répond que 10% des chauffeurs travaillent à plein temps.

Un député PLR demande ce qu'Uber apporte aux chauffeurs en termes de prestations et si une défense juridique est proposée par Uber.

M^{me} Middelkoop répond qu'Uber apporte du travail à des gens qui étaient en fin de droit de chômage. Elle ajoute que nombre de ses collègues sont fiers de pouvoir travailler et de payer des impôts. Elle indique encore qu'Uber a

offert des cours. Elle déclare alors que si Uber est interdit, 70% des chauffeurs retourneront au social.

M^{me} Middelkoop acquiesce en déclarant que c'est M. Vincent Maitre qui défend les chauffeurs. Elle ajoute qu'Uber paie en outre une assurance-accidents, une assurance-maladie et une assurance-perte de gains auprès de Axa Winterthur. Elle précise que tous ces éléments figurent sur le site Web de la société.

Un député S remarque que c'est Uber qui contacte les clients, et qui fixe les prix et les conditions d'admission.

M. Frezier répond qu'il n'y a pas de conditions d'admission. Il mentionne qu'il suffit de se conformer aux exigences portant sur les chauffeurs de taxi et avoir un casier judiciaire vierge. Il remarque alors qu'il n'avait plus droit aux indemnités chômage à 56 ans et il déclare qu'Uber lui a simplement demandé les documents d'usage pour travailler. Il remarque avoir donc simplement fait son examen de chauffeur pour travailler.

Ce même député demande ce qui permet aux chauffeurs de se déclarer indépendants, et a contrario ce qui permet à Uber de ne pas payer les charges sociales.

M^{me} Middelkoop répond qu'Uber n'est pas un client, mais un fournisseur de clients. Elle ajoute avoir en l'occurrence d'autres fournisseurs. Elle signale encore que le tarif peut être modulable et peut être réajusté en fonction du trajet.

Un commissaire S demande si le bras de fer entre le Conseil d'Etat et Uber ne pourrait pas entraîner une amélioration de la situation des chauffeurs.

M^{me} Middelkoop pense qu'il faut trouver une solution contentant tout le monde. Elle rappelle que c'est à l'indépendant de payer ses 11%. Elle répète que, si Uber est interdit, 70% des chauffeurs se retrouveront au social. Elle observe par ailleurs que Limo n'a pas reçu les mêmes interdictions qu'Uber.

M. Frezier explique que jadis il était indépendant dans le bâtiment ; il remarque qu'il avait alors deux ou trois mandats dont il était dépendant, et qu'il fallait encore que son devis soit accepté. Il mentionne que la situation n'est guère différente. Il observe par ailleurs ne pas vouloir devenir salarié d'Uber puisqu'il peut travailler comme il l'entend.

M^{me} Middelkoop déclare qu'Uber a largement soutenu l'économie à Genève, puisque les clients d'Uber peuvent consommer plus lorsqu'ils sortent. Elle signale qu'il en va de même avec les garagistes et les assurances. Elle précise que certains restaurants ne parviendraient même pas à suivre avec le système Uber Eats.

Un député S demande combien de chauffeurs sont syndiqués.

M. Frezier l'ignore.

Un député EAG observe que le canton considère que les chauffeurs sont des salariés et devraient avoir un statut de salarié, un point de vue en l'occurrence partagé par le Tribunal des prud'hommes de Lausanne suite au licenciement d'un chauffeur. Il précise que le tribunal a dès lors considéré que ce chauffeur était donc un salarié et il remarque que ce jugement est évidemment contesté par Uber. Il déclare alors que ne pas pouvoir fixer ses tarifs, ne pas accéder aux notations des clients et pouvoir être licencié sans en connaître les raisons, cela relève du salariat. Il observe ensuite que M^{me} Middelkoop parle comme une avocate au barreau, et il remarque que M. Frezier correspond plus à l'image du chauffeur Uber qu'il imagine.

M^{me} Middelkoop répond que le tarif est modifiable en fonction des trajets. Elle ajoute avoir accès aux notations de ses clients et elle remarque recevoir également les commentaires de ses clients. Elle indique que, si un client met une mauvaise note, il y a une raison.

Ce même député observe que le tribunal indiquait que le chauffeur en question ne pouvait pas accéder à ces notations.

M^{me} Middelkoop répond que ce chauffeur a demandé les échanges d'e-mails à Uber et les a reçus. Elle indique ensuite être indépendante dans l'immobilier depuis dix ans et elle remarque qu'Uber est pour elle un complément. Elle mentionne encore se spécialiser dans les fonds de commerce depuis trois ans.

M. Frezier rappelle que les taxis ont un prix imposé et reçoivent essentiellement des appels de la centrale téléphonique. Il mentionne encore que, pour être congédié par Uber, il faut avoir exagéré. Il indique par ailleurs qu'il est évidemment difficile de contenter tout le monde, mais il répète qu'il est difficile de se faire congédier. Il observe encore que c'est un seul cas qui a été pris en considération, un cas sur plusieurs centaines.

Une députée S remarque que l'audition met le doigt sur une précarité latente et elle observe qu'il semblerait qu'Uber soit l'un des seuls moyens pour lutter contre cette précarité pour des centaines de personnes. Elle signale ensuite que la pétition parle d'Uber Eats et elle demande si des personnes ayant signé la pétition travaillent pour cette entité. Elle se demande également si les conditions diffèrent entre Uber et Uber Eats.

M. Frezier répond qu'Uber Eats apparaît effectivement dans la pétition et il pense qu'il était maladroit de l'évoquer. Il ajoute que la pétition ne porte que sur les chauffeurs.

Cette députée demande si les personnes qui travaillent pour Uber Eats sont aussi élogieuses que les pétitionnaires.

M. Frezier répond ne pas connaître de personne travaillant pour Uber Eats.

Un député UDC remarque que les chauffeurs Uber se sont regroupés, mais il mentionne également que plusieurs chauffeurs Uber demandent l'inverse des pétitionnaires. Il se demande si l'association des chauffeurs a été auditionnée par la commission des transports.

M. Frezier répond que l'association est en cours de constitution.

Ce député rappelle que le Grand Conseil a voté une motion sur le sujet, demandant au Conseil d'Etat de régler un certain nombre de choses, et il pense que la décision de M. Poggia n'est sans doute pas sans relation avec cette motion. Il observe en l'occurrence qu'un chauffeur Uber a été entendu, de manière anonyme, et qu'il prétend gagner en moyenne 2500 francs nets par semaine. Or, il remarque que, pour obtenir un salaire pareil, il n'est pas possible de respecter les heures. Il demande alors combien d'heures M^{me} Middelkoop et M. Frezier travaillent hebdomadairement pour Uber.

M. Frezier répond être un chauffeur VTC et défendre son travail. Il ajoute ne pas être pro-Uber. Il pense, cela étant, que la personne qui prétend gagner 2500 francs par semaine ne devrait pas s'exprimer de manière anonyme. Il estime en outre que cette personne doit travailler 10 à 12h par jour et ne respecte donc pas les règlements. Et il pense que c'est la raison pour laquelle elle s'est exprimée de manière anonyme. Il déclare alors pouvoir, quant à lui, présenter ses chiffres avec ses heures de travail. Et il rappelle que ce sont des bruits de couloir et des rumeurs qui nuisent à cette activité.

M^{me} Middelkoop remarque que cette personne peut peut-être rouler en Uber VAN, les tarifs de cette option étant plus élevés. Et elle remarque qu'il a peut-être encore des clients privés.

Elle sait que deux de ses collègues vont devoir payer de la TVA puisqu'ils ont dépassé le chiffre d'affaires de 100 000 francs par année.

Un député MCG demande s'ils ont un tachygraphe.

M. Frezier acquiesce. Il explique qu'en 2016, il était inutile d'avoir une carte professionnelle, mais il mentionne qu'Uber exigeait déjà un tachygraphe, une assurance professionnelle et une voiture de moins de dix ans. Il remarque que la police contrôle les tachygraphes.

Ce député remarque que leurs déclarations de revenus sont bien envoyées à l'administration fiscale.

M^{me} Middelkoop acquiesce.

Une commissaire MCG demande si Uber donne un décompte annuel aux chauffeurs et comment fonctionne l'assurance en cas de maladie ou d'accident.

M. Frezier répond que toutes les courses et les rémunérations figurent sur un décompte mensuel et annuel.

M^{me} Middelkoop répond que les chauffeurs sont pris en charge par l'assurance. Elle remarque qu'il y a justement un cas très récent.

Cette députée demande si l'assurance couvre les chauffeurs durant leur temps d'activité uniquement et où se trouve le for juridique d'Uber.

M^{me} Middelkoop acquiesce et pense que le for est en Hollande.

M^{me} Middelkoop signale qu'Uber demande un certain nombre de documents ainsi que le numéro AVS. Elle précise que ce dernier a été exigé de la part d'Uber. Elle explique encore que tout est noté dans le back-office des chauffeurs, ce qui ne permet pas aux chauffeurs de tricher.

Un député PLR remarque qu'ils sont chauffeurs VTC et il aimerait en entendre un peu plus à l'égard des autres plateformes. Il rappelle par ailleurs que les critères reconnaissant l'indépendance sont fixés.

M^{me} Middelkoop mentionne que la SUVA entre en matière lorsque les chauffeurs ont Limo comme client. Elle pense en l'occurrence qu'il y a une affaire de copinage dans ce dossier.

Une députée S mentionne avoir le sentiment que M^{me} Middelkoop est un défenseur d'Uber et non un chauffeur VTC. Elle demande alors quelles sont les revendications des chauffeurs à l'égard d'Uber.

M. Frezier répond que, si la commission d'Uber était plus modeste, les gains seraient plus intéressants pour les chauffeurs. Il ajoute que le système de notation est par ailleurs relativement arbitraire. Cela étant, il déclare que ce qui l'importe, c'est trouver une solution pour pouvoir continuer à travailler.

La présidente demande si Uber garantit les courses au chauffeur qui déciderait de travailler à 100%.

M. Frezier répond qu'il est difficile de garantir les courses.

M^{me} Middelkoop mentionne que les personnes qui travaillent à 100% pour Uber tournent avec près de 6000 francs par mois une fois les charges déduites.

Discussion interne

La présidente demande ce que souhaitent faire les commissaires.

Après plusieurs prises de parole, il a été décidé de garder cette pétition et d'auditionner M. Poggia.

Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES), et de M^{me} Christina Stoll, directrice générale de l'OCIRT

M. Poggia prend la parole et déclare avoir reçu le signataire de cette pétition. Il se demande alors si une femme de ménage qui écrirait à la commission pour demander de pouvoir travailler à hauteur de 15 francs de l'heure serait entendue. Il ajoute que la question est de savoir en définitive si la société Uber respecte la loi. Il précise que le canton n'interdit pas le travail des diffuseurs de course et il mentionne que la problématique est de savoir si Uber est un diffuseur de courses ou une entreprise de transport. Il observe en l'occurrence que le canton estime qu'Uber est une entreprise de transport, tout en comprenant que certains puissent avoir une autre opinion. Il signale encore que la décision qui a été prise est assortie d'un délai permettant à la justice de prendre le temps de trancher.

Il rappelle ensuite que la LTVTC (*Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur*) prévoit l'existence d'entreprises de transport et de diffuseurs, avec une obligation d'annonce. Il déclare à cet égard que cette annonce n'engage que l'annonceur et pas le canton. Il explique ensuite que le département a procédé à des investigations et des interviews de chauffeurs afin de savoir s'il existait un lien de subordination entre ces derniers et l'entreprise, ou si les chauffeurs étaient de réels indépendants.

Il remarque en l'occurrence que le département a reconnu un lien de subordination et qu'il est question de salariés et que le risque entrepreneurial est transféré sur les épaules des travailleurs. Il répète que la décision du département n'a pas été prise à l'emporte-pièce et fait l'objet d'un dossier de 21 pages. Il signale en outre que le partenaire de ces chauffeurs n'est pas la société Uber Suisse mais Uber BV en Hollande, dont le siège est dans ce pays. Il remarque que cet aspect augmente d'autant plus la problématique puisque, selon l'article 14 de la loi, l'entreprise ne pourrait pas travailler plus de 90 jours sur le territoire helvétique. Il remarque que l'argumentaire du département évoque donc cet aspect en demandant que cette entreprise établisse son siège en Suisse ou transfère son pouvoir à la société établie en Suisse.

Il rappelle ensuite que le modèle économique d'Uber ne pose pas de problème qu'en Suisse, et il remarque que les Etats-Unis observent que ce modèle prévoit un lien de dépendance entre les chauffeurs et la société Uber qui est en fin de compte un faux diffuseur de courses.

Il évoque alors un article de presse du week-end précédent dans lequel le responsable de cette société signale qu'Uber quitterait la Suisse si cette dernière continuait à demander à ladite société d'assumer ses devoirs et les charges sociales des chauffeurs. Il pense en l'occurrence, si cette société devait se retirer, que les chauffeurs retrouveraient une nouvelle entreprise qui viendrait remplacer Uber, tant il est vrai que cette dernière a créé une nouvelle demande. Il observe par ailleurs que cette expérience a démontré qu'une clientèle existait en parallèle aux services de taxis habituels et a permis d'améliorer la qualité de ceux-ci. Il indique en outre que cette expérience a permis de prendre conscience que des améliorations de la loi étaient nécessaires, notamment dans sa structure. Il déclare à cet égard que le but n'est pas de rendre la loi « Uber non compatible ».

Il signale également que la SUVA a pris une décision similaire à celle du canton par le biais d'une directive à l'égard d'Uber en reconnaissant qu'il existait un lien de dépendance entre Uber et les chauffeurs, et qu'il ne fallait pas que les assurances affilient les chauffeurs Uber. Il déclare encore que la décision a été rendue le 29 octobre et qu'un recours est ensuite parvenu au canton. Il précise que celui-ci répondra dans les délais et qu'Uber dupliquera très certainement, et il mentionne que la démarche devrait se terminer au printemps avec en fin de compte une décision du Tribunal fédéral quelques mois plus tard.

M^{me} Stoll remarque que le chauffeur sous-entend qu'il est indépendant et elle pense que cette croyance provient de la communication mise en place par Uber.

Elle rappelle que les chauffeurs n'ont pas reçu le statut d'indépendant qui est octroyé par les caisses de compensation, et elle mentionne que cette appellation est donc erronée.

M. Poggia déclare qu'Uber a fortement encouragé les chauffeurs à signer cette pétition.

Un député PLR rappelle que la loi a été votée à l'automne 2016 et est entrée en force en juillet 2017. Il ajoute que cette loi laissait une place à Uber et aux taxis habituels. Il remarque qu'Uber a finalement été un aiguillon à l'égard des taxis en raison de la concurrence exercée.

Il signale ensuite qu'il existe également une entité Uber à Zurich. Cela étant, il pense que c'est à la justice de trancher entre le statut de diffuseur de

courses ou d'entreprise de transport, et il se demande s'il n'aurait pas été préférable de laisser cette dernière prendre une décision avant de statuer. Il signale par ailleurs qu'Uber permet à de nombreuses personnes à Genève de se déplacer.

M. Poggia répond que la justice tranche lorsqu'elle est saisie. Il ajoute qu'attendre la justice revient à laisser la SUVA poursuivre son procès. Il remarque qu'il aurait été également possible d'attendre qu'un chauffeur saisisse les prud'hommes. Cela étant, il observe qu'en France la situation est en train de mal tourner avec des violences exercées contre les centrales Uber, et il pense qu'il aurait été irresponsable de la part du département de ne rien faire. Il estime en outre que l'exemple genevois sera suivi par d'autres qui observent attentivement la situation. Il répète que le but n'est pas de faire partir Uber, mais que cette entreprise respecte la loi. Il ajoute avoir reçu les représentants d'Uber et leur avoir indiqué qu'ils pouvaient, s'ils le souhaitaient, accorder une vraie indépendance aux chauffeurs. Il évoque alors la société Limo qui est une vraie société de courtage qui permet aux chauffeurs d'accepter ou pas les courses proposées et de fixer les prix qu'ils veulent.

Une députée S demande ce qu'il en est d'Uber X.

M. Poggia répond qu'Uber X n'a pas été laissé de côté par le canton. Il explique en effet que la loi qui régit les agences de placement définit que les salaires doivent être respectés, et il observe qu'Uber X met à la disposition des restaurateurs des livreurs pour leurs clients. Il ajoute que les restaurateurs sont dès lors considérés comme les employeurs de ces livreurs. Cela étant, il déclare que l'office cantonal de l'emploi a reconnu qu'Uber X n'avait pas annoncé cette activité et il précise qu'une procédure est donc en cours devant la Chambre de justice.

Cette même députée demande comment comprendre le problème d'emploi de ces chauffeurs qui explique que cette activité représente pour certains un dernier recours.

M. Poggia répond que c'est un problème qui peut être réglé par Uber et pour lequel il n'a pas de réponse. Il répète que cette entreprise doit respecter la loi.

M^{me} Stoll ajoute que ces chauffeurs ne peuvent pas être affiliés aux assurances sociales comme indépendants en l'état, mais elle remarque qu'ils en ont la possibilité en tant que salariés.

Une députée S demande ensuite ce qu'il en est des autres diffuseurs de courses et si certains chauffeurs Uber sont considérés comme indépendants en raison d'une clientèle ne relevant pas uniquement d'Uber.

M^{me} Stoll répond que certains sont effectivement indépendants. Elle rappelle qu'il est nécessaire d'avoir plusieurs clients pour obtenir le statut d'indépendant, mais elle déclare qu'il est également possible de travailler à temps partiel en tant que salarié et être en parallèle indépendant.

M. Poggia mentionne alors que, si la justice indique qu'Uber est bien un diffuseur de courses, il ne sera pas possible pour le département de vérifier que les chauffeurs versent bien leurs cotisations.

Une commissaire S remarque que certains chauffeurs se trouvaient dans une situation extrêmement précaire avant de travailler pour cette entreprise, et elle se demande dès lors ce qui leur sera proposé si Uber vient à disparaître.

M. Poggia répond douter qu'Uber lutte contre la précarité. Il se demande par ailleurs si ces chauffeurs vivent bien à Genève. Il ajoute que le canton ne va pas devenir un diffuseur de courses et il répète que d'autres acteurs prendront la place d'Uber si celle-ci disparaît. Il rappelle qu'un modèle économique comme celui de Limo fonctionne.

M^{me} Stoll ajoute que le dispositif permet d'éviter les abus et qu'il n'est pas exclu qu'un modèle alternatif puisse se créer avec des statuts de salariés pour les chauffeurs.

La présidente remarque que ce serait une première mondiale si Uber devait payer les charges sociales pour ses chauffeurs.

M. Poggia acquiesce.

La présidente remarque ensuite que 490 chauffeurs sont persuadés que la raison sociale d'Uber se trouve à Zurich.

M^{me} Stoll répond qu'Uber est une nébuleuse et elle mentionne qu'il est compliqué pour les chauffeurs de comprendre clairement qui est leur interlocuteur.

M. Poggia répète que c'est Uber BV en Hollande qui établit les contrats.

La présidente remarque ensuite qu'il s'agit en fin de compte d'un nouveau concept économique et elle pense que renvoyer la balle à la Confédération ne permet pas de résoudre la problématique.

M. Poggia répond que le droit du travail est fédéral.

Une députée MCG se demande si la directive fédérale est bien légale et elle remarque qu'elle arrange en fin de compte les cantons.

M. Poggia répond qu'il n'a pas à se prononcer sur ce sujet, bien qu'il souhaite une implication plus forte de l'OFASE.

Un commissaire MCG demande si le département a rencontré d'autres problèmes avec les indépendants ou les entreprises locales, comme l'indique la pétition.

M. Poggia répond par la négative en déclarant que le département trouve en général des solutions favorables pour l'économie locale.

Discussion interne

La présidente rappelle les travaux menés par la commission et ouvre la discussion.

Un député PLR prend la parole et déclare qu'un élément manque encore à la problématique, soit la décision de justice. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'un élément politique et il mentionne que son groupe est ennuyé de devoir prendre une décision à l'égard du statut de ces chauffeurs puisque celle-ci pourrait se révéler en porte-à-faux avec la décision de justice. Il déclare que son groupe propose dès lors de geler cette pétition, dans l'attente de la décision de justice.

Suite à un vote, cette pétition est gelée en attendant la réponse de la justice.

Lors de la reprise des travaux, la présidente ajoute que la Chambre de la Cour de justice s'est récemment prononcée, reconnaissant que les chauffeurs étaient des employés et non des partenaires.

Elle demande donc si la commission souhaite le dégel de cette pétition en rappelant qu'Uber peut toujours faire recours au Tribunal fédéral.

La commission acquiesce à cette demande.

Un député UDC déclare que son groupe votera le dépôt de cette pétition, ayant toujours été convaincu que les chauffeurs Uber étaient des employés.

Un député mentionne qu'il votera également le dépôt de cette pétition en rappelant que la commission des transports est justement en train de déposer un PL sur le sujet dans le but de clarifier la situation. Il pense qu'il serait donc cohérent de déposer cet objet.

Une députée EAG mentionne que son groupe est en faveur du dépôt de ce texte. Elle ajoute que le pétitionnaire peut en outre se donner les moyens d'être indépendant par ailleurs s'il le souhaite.

Un député S signale que tout travail mérite salaire et le respect du droit. Et il remarque que son groupe est également contre ces faux indépendants extrêmement exposés à la précarité qui finalement finissent souvent à la charge de l'Etat.

La présidente passe au vote du dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 15 (2 PDC, 1 EAG, 4 PLR, 3 S, 2 Ve, 1 UDC, 2 MCG)

Aucune abstention, aucun vote contre.

Le dépôt est accepté à l'unanimité.

Mesdames et Messieurs les députés,

La commission, à l'unanimité, vous demande de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (2075-A)

M. Poggia, laissez-moi mon indépendance

Mesdames et
Messieurs les députés,

Uber m'a donné l'opportunité de gagner de l'argent, tout en gardant ma liberté de décider quand, comment et où je veux travailler. J'apprécie vraiment mon indépendance et ma flexibilité. C'est pourquoi j'ai choisi d'utiliser des plateformes comme Uber et Uber Eats.

Par cette signature, je vous demande de respecter mon désir de rester indépendant et de préserver ma possibilité de vivre et de travailler de manière flexible.

Depuis plusieurs mois, le conseiller d'Etat Mauro Poggia menace de fermer Uber à Genève. Selon ses instructions, les autorités locales exigent aujourd'hui un reclassement d'Uber et d'Uber Eats, ce qui pourrait conduire à une suspension totale de leurs activités à Genève.

Au lieu de soutenir les indépendants et les entreprises locales à Genève, cela va priver des milliers de chauffeurs, coursiers et entrepreneurs de leur accès au travail et à une rémunération et mettre en danger notre liberté et nos opportunités professionnelles. Nous devons donc agir rapidement pour éviter que cela ne se produise. C'est pourquoi nous demandons à M. Poggia de respecter notre indépendance et de continuer à travailler avec la plateforme Uber, de la manière dont NOUS le voulons.

*N.B. 1 signature*¹
M. Philippe Frezier
11, rue de Frémis
1241 Puplinge

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 499 signatures électroniques.