

Date de dépôt : 16 juillet 2019

- a) **M 2480-A** **Rapport de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Thomas Bläsi, Marc Falquet, André Pfeffer, Patrick Lussi, Bernhard Riedweg, Christo Ivanov pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers**
- b) **M 2571** **Proposition de motion de M^{mes} et MM. Salima Moyard, Thierry Cerutti, Delphine Klopfenstein Broggin, Jacques Blondin, Mathias Buschbeck, Christo Ivanov, François Lance, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, André Python, Jean Romain, Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Rolin Wavre, Thomas Wenger : LTVTC**

*Rapport de majorité de M^{me} Salima Moyard (page 1)
Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 110)*

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a examiné la motion 2480 au cours de quatorze séances – celles des 25 septembre, 2, 9, 16 et 30 octobre, 6 et

13 novembre 2018, ainsi que des 29 janvier, 26 février, 5, 12 et 26 mars, 30 avril et 21 mai 2019 – sous les présidences de MM. Philippe Morel, Patrick-Etienne Dimier et Thierry Cerutti. La rapporteure tient par ailleurs à remercier MM. Vincent Morel et Aurélien Krause ainsi que M^{mes} Virginie Moro et Anja Hajdukovic pour leur retranscription des débats.

Outre l'audition des motionnaires, en la personne de M. Stéphane Florey, la commission a procédé dans le cadre de l'étude de cette motion aux auditions suivantes :

- du département de la sécurité, de l'emploi et de la santé en les personnes de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du DSES, lors de trois auditions ;
- des associations de taxis en les personnes de M^{me} Sophie Massarotto (Association des taxis de service public, ATSP), M. Mohammed Gharbi (Société coopérative des concessionnaires indépendants de taxis, SCCIT), M. Abdallah Zaher (Collectif des taxis genevois, CTG), M. Dylan Schmidt (Fédération des entreprises de taxis, FER) et M. Salvador Perez (Taxiphone Centrale SA), assistés de M^e Jacques Roulet ;
- d'UNIA en la personne de M. Umberto Bandiera, secrétaire syndical ;
- d'Uber, en les personnes de M. Alexandre Molla, general manager d'Uber Suisse romande, et M. Xavier Cornut, conseiller ;
- de la caisse de compensation de l'office cantonal des assurances sociales en la personne de M^{me} Veronica Baud, responsable de division ;
- du service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) en la personne de M. Raoul Schruppf, directeur ;
- de l'office cantonal de l'inspection et des relations de travail (OCIRT) en la personne de M^{me} Christina Stoll, directrice générale, lors de trois auditions ;
- d'un chauffeur Uber, dont l'identité est protégée ;
- de la brigade routière, en les personnes du major Patrick Pulh, chef de la police routière, et de M. Sébastien Gerber, sergent-chef (groupe transports et environnement), accompagnés par M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint chargé du marché du travail et du commerce (DSES).

La TVA et la SUVA ont été auditionnées par écrit ; les échanges de courriers figurent en annexe et sont commentés ci-dessous, après les auditions.

Un certain nombre de documents complémentaires ont été fournis à la commission. Ils se trouvent listés et fournis en fin de rapport, en annexes.

Enfin, au terme des débats nourris, une motion de commission a été rédigée. Un projet de loi a également été déposé par une partie des commissaires.

1. Audition des motionnaires

Présentation des motionnaires

En préambule, M. Florey rappelle avoir transmis ce jour le rapport du SECO dont il est fait mention dans la motion¹. Ce rapport est clair : il indique que **tout chauffeur travaillant avec Uber doit être considéré comme un employé et non pas comme un indépendant**. On est par ailleurs toujours en attente de la décision du Tribunal fédéral sur cette question. Le canton de Vaud doit statuer également sur certains recours par rapport à la loi vaudoise.

Partant de cela, il s'est rendu compte qu'à Genève, les chauffeurs de **voitures de transport avec chauffeur (VTC)** continuent d'avoir un statut effectif d'indépendant alors qu'ils se trouvent dans la situation d'un salarié.

La dernière loi sur les taxis devait mettre tout le monde sur un pied d'égalité, mais en réalité ce n'est pas du tout le cas. C'est ce que dénonce cette motion. Ces indépendants sont dans des situations précaires, car ils ne sont pas suffisamment payés et les charges salariales ne sont pas couvertes. Il y a une claire inégalité entre les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VTC. Les chauffeurs de taxi ne peuvent finalement plus régater face aux chauffeurs Uber. Avec une telle concurrence, ils n'arrivent même plus à gagner suffisamment pour entretenir leur propre véhicule. **La situation continue ainsi de se dégrader**. La situation relève encore d'un flou juridique. Quoiqu'il en soit, tous les pays considèrent que les chauffeurs Uber sont salariés et que les charges sociales doivent être payées par l'employeur. A travers cette motion, ils demandent que tous les chauffeurs soient mis sur un pied d'égalité.

Echanges avec les commissaires

(PLR) **Ne vaut-il pas mieux attendre les arrêts du Tribunal fédéral plutôt que de faire du « bricolage législatif » ?** R : Genève pourrait déjà statuer sur la question et dire qu'ils sont salariés et qu'ils n'ont donc pas de statut d'indépendant, ce qui enjoindrait Uber à respecter ses obligations

¹ Ce rapport figure en annexe 1 du présent rapport.

d'employeur. Il aurait pu le faire depuis longtemps. Le syndicat UNIA a dénoncé le cas pour Vaud et pour Genève. Il faut agir vite en faisant tout ce qui est possible.

(PLR) On ne peut pas empêcher les Vaudois de travailler à Genève.

R : les chauffeurs vaudois n'ont pas le droit de venir travailler Genève. Les chauffeurs de taxi dénoncent eux-mêmes des cas avérés à la PCTN. Ce dernier contrôle ces conducteurs, constate l'infraction, la dénonce et finalement rien ne se passe ; aucune sanction ne tombe.

(PDC) Cela pose-t-il un problème d'assurance que les chauffeurs Uber utilisent des véhicules privés qui leur appartiennent ? R : pas de réponse précise. La formation des VTC est en tout cas bien moins bonne que celle des taxis.

(S) Quelles sont les infractions à la LEtr ? R : il y a par exemple des conducteurs Uber qui se sont fait contrôler et qui viennent de France voisine. Ils n'ont pas d'autorisation et ils arrivent à contourner le système.

(S) Un recours a-t-il été gagné par Uber devant les tribunaux pour les assurances sociales à Zurich ? R : il ne sait pas. Le rapport du SECO fait clairement mention de la SUVA. La SUVA et le SECO considèrent clairement que les chauffeurs Uber ont un statut d'employé.

(S) Quelle est l'ampleur de la grève de Noël 2017 ? R : ce sont les chauffeurs Uber qui ont dénoncé leurs conditions, car on leur a promis monts et merveilles et finalement leurs conditions salariales sont déplorables. Ils sont pris dans un système dans lequel eux-mêmes n'arrivent plus à se dégager. Les chauffeurs de taxi ne veulent pas interdire Uber, car cela leur a permis de se remettre en question, de s'améliorer et de se redynamiser. Ils aimeraient simplement que ces derniers soient une concurrence « loyale ».

(S) Y a-t-il eu beaucoup de contrôles depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC ? R : concernant les contrôles, ces derniers sont effectués chaque semaine. Enormément de cas sont dénoncés. Mais de semaine en semaine, les mêmes conducteurs sont contrôlés et aucune amende ne tombe. Ces contrôles ne servent donc à rien.

(S) N'est-il pas trop tôt pour faire le bilan prévu dans la LTVTC ? R : non, car il serait possible de faire un bilan intermédiaire. Dans tous les pays du monde, les cas Uber dénoncés concernent ce statut, salarié ou indépendant. On comprendrait mal d'attendre encore.

(S) A-t-on des chiffres concernant le nombre de chauffeurs qui ne sont pas en règle ou des éléments plus précis ? R : non, les milieux intéressés affirment clairement qu'il y a des contrôles, mais qu'il n'y a pas de sanction.

(S) **L'entreprise Uber déclare-t-elle ses chauffeurs aux assurances sociales à Genève ?** R : non, puisqu'elle les considère comme des indépendants.

(S) **Dans son rapport, le SECO considère-t-il que le lien employeur-employé se fait entre les entreprises intermédiaires et les chauffeurs ou entre les chauffeurs et la société Uber ?** R : toute personne ou société affiliée à Uber doit être considérée comme étant employée. Il faudrait vérifier si c'est Uber ou les sociétés intermédiaires qui doivent payer les charges sociales.

2. Audition du département

Présentation des auditionnés

Il est à noter que le conseiller d'Etat s'est présenté trois fois devant la commission sur ce sujet : une première fois comme cela se fait habituellement, une seconde fois en lieu et place de l'OCPM que la commission avait souhaité auditionner (comme autorité politique du service, suppose la rédactrice) et une troisième fois en fin de travaux. La première audition est relatée ci-dessous.

M. Poggia indique que cette motion a été examinée par ses services et que les préoccupations exprimées sont des **préoccupations qu'il partage**. La motion laisse toutefois entendre que la marge de manœuvre de ses services serait plus large qu'elle ne l'est en réalité, et que la PCTN ne ferait rien dans ce domaine, ce qui n'est pas exact.

La loi est entrée en vigueur en juillet 2017 et l'on se rend compte qu'il y a certaines doléances sur sa mise en œuvre, étant précisé que la population à laquelle elle s'adresse n'est pas la plus facile, avec des conditions de travail pas simples et une concurrence nouvelle. L'arrivée d'Uber et d'autres sociétés qui sont des diffuseurs de courses fait que l'on ressent cette **concurrence comme déloyale**. Cela a créé une certaine ébullition.

Reprenant les invites, M. Poggia constate, **sur la première**, que le contrôle se fait. Les diffuseurs de course ont l'obligation de s'annoncer. Des contrôles se font auprès d'eux et un registre est exigé pour vérifier que les chauffeurs sont titulaires des autorisations.

M^{me} Stoll informe que, pour le droit des étrangers, cela est clair, de même que pour le respect de la LTVTC, mais que **la situation est plus complexe en lien avec le respect de la législation en matière d'affiliation aux assurances sociales**. Ils ne disposent pas encore là-dessus d'un jugement définitif et entré en force et on constate que, aussi longtemps qu'il y a des litiges en cours, notamment le cas zurichois, l'administration doit attendre la

fin de la procédure. Pour l'affiliation aux assurances sociales, ce sont des décisions des caisses de compensation et respectivement de la SUVA, qui ne sont pas de la compétence de la PCTN.

Si la PCTN se rend compte qu'une entreprise ne respecte pas une décision prise par la SUVA ou une caisse de compensation, elle peut agir, mais elle ne peut pas notifier une décision à la place des instances compétentes, qui ne peuvent pas elles-mêmes le faire tant que **les affaires sont en cours**. La question de savoir s'il faut être affilié aux assurances sociales n'est pas controversée, mais la question qui se pose est de savoir sous quelle catégorie, soit comme indépendant ou comme salarié. **Tant que la décision n'est pas définitivement tranchée avec un jugement entré en force, il n'est pas possible d'agir.**

Les deux derniers points de la deuxième invite sont déjà appliqués. Les associations de taxis ont proposé d'aider à la recherche de fraudeurs, ce qui est assez particulier.

Sur la troisième invite, **l'Etat n'a pas de moyens légaux pour interdire à Uber d'exercer**. Une interdiction pure et simple n'est pas demandée dans la motion, mais l'on comprend que c'est ce que souhaiterait la motion alors que ce n'est pas possible. Beaucoup de consommateurs sont satisfaits de ce type de service, bien que ce soit un bouleversement général dans le monde des taxis. Des avantages importants (bornes visibles, stations, utilisation des voies de bus, hélage, etc.) restent aux taxis.

Echanges avec les commissaires

(S) Si un permis G (permis frontalier) est obtenu sur la base d'un contrat de travail qui est résilié dans les trois mois après sa conclusion, le permis est-il toujours maintenu ou bien le permis tombe-t-il d'office vu qu'il n'y a plus de contrat associé ? R : le permis G n'est pas à proprement parler un permis, car l'employeur et l'employé doivent uniquement faire une annonce. La libre circulation fait que l'on peut engager un travailleur venant de France, que l'on ne peut pas lui interdire de commencer à travailler ; la seule chose possible est une obligation d'annonce pour enregistrer la personne. Le permis est valable cinq ans, ce qui est une formalité administrative pour s'assurer que les conditions sont toujours remplies. L'OCPM ne vérifie même pas si le salaire proposé au nouveau travailleur frontalier est conforme aux conventions collectives si le secteur en question y est soumis. L'office ne fait que s'assurer que la personne est bien de l'Union européenne et qu'elle va être engagée. Ce n'est pas satisfaisant, mais c'est la pratique actuelle. On a normalement l'obligation d'annoncer quand le contrat

prend fin et l'obligation d'annonce pour un nouveau contrat, mais il n'y a pas de sanctions. Ce sont les conséquences de la libre circulation et toutes les exigences posées sont considérées comme une entrave à celle-ci. Le département va essayer d'être créatif dans les mois à venir pour au moins savoir dans quel secteur les personnes sont engagées.

(S) Utiliser cette technique de manière récurrente (constitution d'un faux contrat quasi immédiatement rompu après obtention du permis G) constitue-t-il une fraude ? R : non (cf. ci-dessus).

(S) Que faudrait-il donc modifier dans la loi pour qu'il y ait des contrôles liés directement au permis G ? R : l'OCIRT ne se prononce pas sur la délivrance de permis G. C'est une absurdité légale de ne pas vérifier les conditions. Il faut distinguer deux choses, soit le grand changement qui a eu lieu en 2004 en passant du contrôle préalable vers la libre circulation des personnes et le fait de passer de l'examen qui conditionne l'octroi du permis à un examen a posteriori sur place. Ce dernier a le désavantage de ne pas contrôler tout à l'entrée, mais a l'énorme avantage de voir ce qui se pratique réellement dans les entreprises. Le grand désavantage du système préalable, surtout s'il doit être fait en masse, ce qui était le cas avant la libre circulation, est que cela encourage l'accord entre salariés et employeurs et le chantage au permis. C'était une situation illégale qui ne permettait pas de savoir ce qui se pratiquait réellement sur les lieux de travail.

(S) Quel est l'avis du département sur le taux de réussite extrêmement élevé (98%) du permis VTC, alors que le taux de réussite de l'examen taxis est d'environ 50% ? R : la question même de la soumission des chauffeurs à un examen est contestée et fait l'objet d'un recours au TF, considérant que c'est une atteinte à la liberté économique. Dans le canton de Vaud, il est possible d'être chauffeur professionnel sans avoir passé d'examen particulier.

(S) Les contrôles sont-ils vraiment satisfaisants du point de vue du nombre de personnes à contrôler, de la densité du territoire, du nombre d'infractions possibles, etc. ? R : il y a plus de postes avec la taxe usage accru du domaine public. Il est clair que, si son service avait davantage de personnel, il ferait davantage de contrôles.

(S) Quand la décision sur le salariat ou l'indépendance des chauffeurs Uber va-t-elle vraisemblablement entrer en force ? R : aucune idée.

(S) Dans son rapport, le SECO considère-t-il que le lien employeur-employé se fait entre les entreprises intermédiaires et les chauffeurs ou entre les chauffeurs et la société Uber ? R : le SECO dit textuellement qu'il « ne se prononce pas sur la question de savoir si les chauffeurs utilisant directement les services de l'application Uber doivent être considérés comme

des indépendants ou comme des salariés employés de la société ». Ce n'est pas le sujet qui a été tranché par le SECO, qui se prononce sur un éventuel rapport de location de services entre les parties concernées et se base sur la législation en vigueur en la matière. La construction mise en place est que Uber travaille d'une part avec des chauffeurs partenaires qui sont considérés à ce stade par Uber comme des indépendants. Uber a aussi mis en place des collaborations avec des entreprises partenaires qui ont elles-mêmes engagé sous salariés des chauffeurs. Le lien entre l'entreprise partenaire et le chauffeur est un lien de salarié clair. La question est de savoir si, dans les faits, l'entreprise partenaire fait de la location de services de chauffeurs au diffuseur de courses. Il n'y a pas de décision là-dessus, mais un avis de droit produit par le SECO disant que c'est de la location de services dont découlent deux conséquences, soit une demande d'autorisation et le respect de la CCT obligatoire qui s'applique, ce qui implique que les chauffeurs doivent être rémunérés au tarif de cette dernière, ce qui est nettement plus élevé que ce que les chauffeurs touchent en réalité puisque c'était du travail sur appel. Cet avis de droit aurait dû provoquer que l'autorité de l'endroit où sont domiciliées les sociétés partenaires, en l'occurrence le canton de Vaud, soumette cette société partenaire à l'obligation de demander une autorisation. A sa connaissance, Uber a anticipé cela et a coupé les liens avec les sociétés partenaires.

(PDC) L'Etat a-t-il compétence pour faire ce que demande la 2^e invite ? R : non.

(PDC) Comment déterminer si les chauffeurs Uber sont salariés ou indépendants ? R : la question du contrat de travail dépend du lien de subordination. Cela n'est pas toujours évident de qualifier un contrat de travail et il est possible d'être dépendant à temps partiel pour plusieurs employeurs. Pour une partie, la motion est déjà exécutée, mais le reste n'est pas exécutable.

(S) Comment le département traite-t-il les dénonciations de la part des taxis et les propositions de transport en ville pour détection d'infraction des VTC *in situ* ? R : il en reçoit en effet.

(S) La loi dit que les chauffeurs confédérés et étrangers ne peuvent pas faire du cabotage à Genève. Comment l'Etat fait-il pour vérifier cela ? R : le domaine des taxis est composé de personnes extrêmement attentives à leur profession. Il n'est pas utile de mettre quelqu'un à tous les coins de rue, car un taxi avec des plaques françaises par exemple qui viendrait chercher un client à la place du Molard ne passera pas inaperçu et sera dénoncé. Il donne l'exemple des véhicules français qui viennent à l'aéroport avec des panneaux « Megève » par exemple et qui passent la commande une fois le client pris en

charge à l'aéroport, ce qui a été dénoncé par certains taxis sur place. Il y avait beaucoup de colère à cet égard. Evidemment, ce contrôle n'est pas possible.

(S) Serait-il opportun d'augmenter les **critères nécessaires** (notamment le statut indépendant ou salarié) **pour l'obtention de la carte professionnelle** ?

(S) **Le département se prévaut-il actuellement de la position de la SUVA (chauffeurs Uber salariés) ?** R : il n'y a pas de conditions pour être salarié, dès le moment où la personne est soumise aux charges sociales, ce qui n'est pas le cas des indépendants pour lesquels il faut un certain chiffre d'affaires et un certain nombre de clients, pour garantir l'indépendance et la liberté de mouvement. La décision d'une caisse de compensation de ne pas accepter quelqu'un comme indépendant est sujette à recours comme n'importe quelle décision administrative.

(S) **Qu'est-ce qui est contrôlé actuellement chez un chauffeur Uber ?** R : Uber exige l'affiliation comme indépendant, ce que le chauffeur n'obtient pas s'il était salarié et au bénéfice d'un permis G. Uber ne prend pas le risque d'engager quelqu'un qui n'a pas ce statut-là, sauf s'il a réussi à s'affilier dans une caisse de compensation. Il existe des cas où un chauffeur Uber, qui a son application, sous-traite à un copain, ce qui constitue la limite.

(S) **Combien de chauffeurs Uber sont-ils recensés aujourd'hui auprès de l'OCIRT ?** R : ces informations concernent une entreprise en particulier et relèvent d'un secret de fonction.

(S) **Quel est le nombre de chauffeurs VTC affiliés aujourd'hui ?** R : les données sont actualisées sur demande et seront transmises ultérieurement.

(S) **Y a-t-il de nouveaux diffuseurs de courses apparus sur le marché en termes de VTC ?** R : il y a des concurrents à Uber, bien qu'ils en soient plutôt au stade de l'étude de marché.

(PLR) **Que se passe-t-il en cas d'accident en termes d'assurances responsabilité civile pour les occupants notamment ?** R : l'assurance RC est obligatoire et d'autres assurances sont facultatives. Toute personne qui s'assied dans un véhicule, quel qu'il soit, est assuré en tant que tiers lésé s'il y a un accident, peu importe la faute du conducteur. Le simple emploi d'un véhicule immatriculé implique la responsabilité. La question du recours contre le responsable est différente et il pourrait donc y avoir toute une chaîne de responsables. Il n'y a pas de risque pour le passager de ne pas être couvert.

(PDC) **Certains chauffeurs Uber améliorent leurs fins de mois en travaillant chez Uber, en sus d'un emploi salarié.** R : on ne peut pas être complètement sûr de cela, mais, s'il y a une activité à côté de l'activité à 100%, il y a une obligation de l'annoncer à l'employeur principal et de ne pas

dépasser le nombre d'heures de travail légal maximum. Mais il n'est pas interdit d'être indépendant tout en étant salarié.

(S) Il y a une différence entre être inscrit à une caisse de compensation et être affilié à une caisse de compensation. Il semblerait que 80% des chauffeurs ont une inscription mais pas d'affiliation, c'est-à-dire que leur dossier est uniquement déposé et en cours de traitement, mais sans avoir été enregistré et validé. R : le conseiller d'Etat posera cette question à Uber qu'il rencontrera à la fin du mois.

Débat de la commission suite à cette audition

Un débat s'engage pour savoir s'il faut geler l'étude de la motion en attente de l'issue du recours concernant le statut des chauffeurs Uber (Uber contre SUVA). Le gel est refusé (5 oui (3 PLR, 2 PDC), 8 non (1 UDC, 2 MCG, 3 S, 1 EAG, 1 PLR), 2 abstentions (2 Ve)).

3. Audition des associations de taxis

Présentation des auditionnés

Les taxis ont fait le choix de ne pas jouer la pure interdiction d'Uber et de les faire entrer dans le système légal avec l'espoir qu'ils réussiraient à faire de sorte que **ces derniers jouent le jeu**. Cela reposait sur l'espoir que ça marche. 15 mois après l'entrée en vigueur de la LTVTC, ce n'est pas le cas.

Aujourd'hui, l'ambiance du monde des transports est **la pire catastrophe** qu'il n'y a jamais eu depuis 50 ans. C'est le chaos. La nouvelle loi n'a pas été mise en application. Pour que cela fonctionne, il ne faut pas une arrivée en masse de chauffeurs VTC qui font le même travail que ces chauffeurs en se jouant de toutes les législations.

Cet afflux en masse se traduit par des **arrivées massives de plaques** vaudoises ou étrangères. En même temps, le travail des chauffeurs de taxi diminue. Des outils ont été donnés par la LTVTC aux articles 25 et 28. Le SECO a écrit un rapport affirmant que les chauffeurs Uber sont des travailleurs et non des indépendants.

Les taxis sont très heureux que le législatif reprenne ce problème en main. Ils craignent qu'ils ne sortent jamais de ce problème. Ils ne peuvent pas rester dans l'ubérisation des transports à Genève. Il faut qu'Uber accepte d'entrer dans le système légal. De leur côté, ils serrent la vis pour encore et toujours faire valoir leur système. Il faut donc désormais une volonté politique.

Il n'est plus possible de retenir les chauffeurs. Ils font tout pour essayer de les calmer, mais ils n'y arrivent pas. Ce qui les a choqués est qu'il y avait 40-50 nouveaux indépendants chaque année entre les taxis et les limousines à l'époque. **Il y en a désormais entre 600 et 700 par année.** Le nombre de permis G dans le transport professionnel a explosé et ils vont tous dans les VTC. **Il n'est pas possible d'ajouter autant de chauffeurs.** Ils sont en train de transformer le métier de chauffeur de taxi en une activité annexe. En outre, les examens sont beaucoup trop faciles. Des gens viennent de très loin pour demander un contrat de travail bidon afin d'obtenir un permis G de sorte à passer le permis B 121 par le biais d'une entreprise financée par Uber et finissent par faire les examens de VTC pour devenir chauffeurs Uber. 30-40% des personnes travaillant dans le transport ne sont pas contrôlées. Ils demandent dès lors plus de contrôles. Le policier en arrêtant les VTC ne fait que des contrôles relatifs à la LCR.

Echanges avec les commissaires

(S) **L'avis de droit du SECO** a qualifié le lien entre les chauffeurs et les sociétés partenaires comme étant un lien employeur-employé. C'est toutefois la SUVA qui affirme que les chauffeurs Uber sont des salariés d'Uber selon elle. Quel est votre avis ? R : le SECO avait déterminé s'il s'agissait d'un rapport de location de personnel. Pour affirmer qu'il y a une violation de la LSE, le SECO doit déterminer s'il y a une relation avec les personnes placées. En réalité, le SECO qualifie le rapport entre Uber et les chauffeurs Uber de rapport de travail pour pouvoir dire qu'il y a une violation de la LSE.

(S) **Quelles sont les infractions courantes à la LEtr ?** R : le droit de séjour et de travail implique une obligation d'annonce et ne permet pas de travailler sans s'annoncer ou de conserver son permis si on ne travaille plus. Il est imposé aux diffuseurs de courses un respect complet de la LEtr. Il faut donc vérifier que ce monde-là du travail respecte le schéma réglementaire.

(S) **Quel est l'état des lieux actuel concernant les démarches juridiques à l'encontre de la LTVTC et de la SUVA ?** Il y a toujours un recours pendant au Tribunal fédéral et un recours à Zurich contre l'avis de la SUVA. Est-ce exact ? R : il y a un recours au Tribunal fédéral contre la LTVTC. La SUVA a démarré en 2012, suite à diverses jurisprudences du Tribunal fédéral, une campagne pour décider qu'en réalité le monde du transport devait plutôt être considéré comme dépendant si on est affilié à une organisation ou une centrale. Cela a été décidé à Lucerne. Il y a de nombreuses contestations contre cela tant à Genève que dans d'autres cantons. La seule entreprise visée est Uber à Zurich. Une décision du Tribunal cantonal zurichois a confirmé ce rôle de dépendance. C'est donc de

nouveau pendant devant le Tribunal fédéral, mais cela se fait toujours de cas en cas. A Lausanne, une entreprise a obtenu une décision selon laquelle ses chauffeurs sont indépendants. Il faut analyser un nombre important de critères (rapport de subordination, rapport entrepreneurial, risque économique, etc.).

(PLR) Quelles sont les pertes fiscales pour l'Etat liées à ce manque d'imposition d'Uber ? R : les auditionnés ne dispensent pas des chiffres, mais on peut confirmer que l'argent d'Uber ne reste pas à Genève.

(PDC) Beaucoup de chauffeurs VTC travaillent-ils le soir ? R : oui, surtout le jeudi soir, le vendredi soir et le samedi soir.

(UDC) Y a-t-il une explosion de sociétés louant des véhicules aux chauffeurs ? R : oui, et ces sociétés sont surtout vaudoises.

(UDC) Y a-t-il des chauffeurs Uber à Genève qui touchent les ASSEDIC en France ? R : oui. Certains cas ont été dénoncés.

(PLR) Que penser du numerus clausus des chauffeurs de taxi ? R : chaque fois que des numerus clausus ont été enlevés, il y a eu trop de chauffeurs. Genève est une ville dans laquelle il est important que les taxis puissent emprunter les voies de bus. Le numerus clausus est donc important. Les chauffeurs VTC et taxis ont le même métier ; il faut faire quelque chose et durcir les examens.

(S) Y a-t-il beaucoup de VTC qui empruntent les voies de bus ? R : il y en a. Un exemple récent : la personne lui a répondu qu'elle s'en fichait, car il n'y avait pas de contrôles.

4. Audition d'UNIA

Présentation de l'auditionné

Au mois de décembre 2017, UNIA a soutenu **la grève des chauffeurs** de plusieurs sociétés partenaires d'Uber. Les travailleurs dénonçaient leurs conditions de travail, notamment de graves problèmes liés à la rémunération et leur annonce auprès des assurances sociales. Le DSE est immédiatement intervenu en leur offrant sa médiation. Ils ont accepté cela et ont rencontré les représentants de la société Uber et de ses sociétés partenaires. Cette médiation n'a pas abouti à grand-chose, mis à part faire ressortir d'autres violations.

Le 20 décembre 2017, **l'auditionné a personnellement écrit à M. Baud-Lavigne** (chef de cabinet de M. Maudet, ndlr) pour lui demander, suite à l'échec de la médiation, l'application de l'art. 36 LTVTC, soit la suspension de l'activité en cas de violation de lois. Celui-ci a répondu qu'ils

n'avaient pas la qualité d'agir et que, pour des raisons liées à la LPA, le département ne pouvait pas donner réponse à sa demande. Ils n'ont plus eu de nouvelles du département depuis le 20 décembre 2017.

Le canton de Vaud n'a pas non plus exécuté ce qui été contenu dans le rapport du SECO. En effet, au moment où il fallait quantifier les dommages des employés, ils ont dû faire référence à des obligations (convention collective de la location de services). Cette convention de force obligatoire prévoit des salaires minimaux obligatoires. Tout cela n'était pas respecté par Uber et ses partenaires. Ces derniers ont toutefois toujours contesté l'existence de cette triangulation pour différentes raisons. Les sociétés partenaires n'avaient pas de rapports avec Uber. Ils ont donc demandé une analyse juridique au SECO.

Les conclusions du SECO ne laissent pas de doute : il s'agit d'une location de services et le SECO demandait, dans son rapport, à l'autorité compétente d'enjoindre toutes les sociétés à se conformer à la loi. Le canton de Vaud ne s'est toutefois pas exécuté. Ils ont répondu être en train de vérifier les faits. Ils ont ainsi demandé à la juridiction des prud'hommes de se saisir de l'affaire. Selon son avis, il s'agit plutôt ici d'une procédure simplifiée. Ils sont donc désormais dans l'attente d'une décision. Il précise qu'il vient de présenter un extrême résumé de cette affaire qui est, en réalité, bien plus lourde.

L'avis d'UNIA sur cette affaire est qu'il s'agit sans aucun doute d'un **système mis en place par Uber**. La grande majorité des sociétés qu'ils ont analysées sont enregistrées dans le canton de Vaud. La grande majorité d'entre elles ont été enregistrées en 2016 lorsque le Grand Conseil a voté la LTVTC. Il s'agit presque toujours de personnes liées au monde de la location de voitures ou de fiduciaires. Les chauffeurs sont presque exclusivement des travailleurs frontaliers engagés sur la base d'un réseau de chauffeurs travaillant pour Uber. Ils ont tous fait une demande de permis déposé dans le canton de Vaud avec des salaires autour de 3000 francs net. Presque aucun chauffeur n'est assuré à l'AVS ou à l'assurance prévoyance professionnelle.

Selon les avis des personnes directement concernées, Uber a mis cela en place pour échapper aux contraintes de la LTVTC. Une fois que ces chauffeurs sont recrutés, ils s'imaginent pouvoir gagner un salaire honnête. Toutefois, pour un travail de près de 40 à 60 heures par semaine, ces derniers **gagnent environ 1200 F par mois**. Ils ont signalé cela aux autorités genevoises.

Aujourd'hui, il faut tirer un **constat très négatif**. On a l'impression qu'il n'y a qu'une simple observation des faits du côté des autorités. Les violations

sont graves : travail au noir, fraudes aux assurances sociales et contournement de la LSE.

Aujourd'hui, Uber n'est pas une société enregistrée en Suisse. Tous les chauffeurs peuvent vous dire que la **TVA** est payée par eux. Le paiement des courses se fait sur le système de paiement d'Uber installé à **Amsterdam**. Cela contourne l'obligation d'une société étrangère en Suisse de s'annoncer au niveau fédéral pour louer des travailleurs en Suisse. Certains collègues estiment que ce système d'affaires apporte des bénéfices très importants.

Le dommage économique des chauffeurs serait de plusieurs millions de francs. A côté de cela, le département a fait confiance à Uber. Cette dernière devait donner une liste de toutes les sociétés partenaires. Ils ne l'ont jamais fait. Au mois de juin, ils ont organisé une deuxième grève. Cette affaire est désormais suivie par les collègues d'UNIA Vaud.

Pour conclure ce résumé des faits, il s'agit d'une **société très puissante** financièrement. Ils arrivent également à avoir beaucoup de place dans les médias suisses et étrangers. Cela se fait au détriment des entreprises saines qui tentent de respecter les règles en vigueur. On ne peut donc que souscrire aux conclusions de cette motion, même si l'auditionné aurait proposé certaines modifications.

Echanges avec les commissaires

(PDC) UNIA ne défend-elle que les chauffeurs employés par les sociétés partenaires et non pas employés directement par Uber ?

R : UNIA s'occupe des chauffeurs engagés par des sociétés partenaires travaillant pour Uber et de chauffeurs travaillant directement avec Uber. UNIA s'occupe aussi de certains aspects sur le plan national. Les sociétés partenaires précitées sont des coquilles vides servant à employer des chauffeurs français au service d'Uber. Il existe quatre associations de chauffeurs Uber à Genève représentant entre 30% et 40% des chauffeurs Uber. Ils ne peuvent que partager leur déception par rapport à la lenteur du traitement de cette affaire en Suisse.

(S) Uber aurait arrêté de travailler avec des sociétés partenaires en janvier 2018. Est-ce vrai ? R : non.

(S) 90% des permis G demandés le sont pour des chauffeurs professionnels. Ces derniers signent un contrat de travail qui permet d'obtenir un permis G. Suite à cela, le contrat de travail tombe, mais la personne peut garder son permis. Est-ce une fraude ou peut-on agir là contre ? R : un permis G est lié au contrat de travail. Il a quelques doutes sur le fait qu'il soit possible de garder son permis après la fin du contrat de

travail ayant permis l'obtention du permis G. Il y a tellement de permis G distribués que l'Etat ne contrôle plus vraiment ce qui a été transmis pour son obtention. Cela permet aux entreprises d'annoncer des salaires mirobolants pour ne finir par verser que de simples cacahuètes. En multipliant les cas qui ont échappé aux impôts, les assurances sociales engendrent un manque à gagner important. A leur connaissance, rien n'a été mis en œuvre ni sur le canton de Vaud ni sur le canton de Genève. On ne peut que rapporter cela à la commission en espérant que quelque chose soit fait.

(S) Pourquoi les autorités tardent-elles à prendre des mesures. ? R : c'est un dossier complexe, notamment du point de vue juridique, mais ce n'est pas un nouveau dossier. Il y a eu des coïncidences très bizarres dans ce dossier, notamment la demande d'un conseiller national du même parti que les conseillers d'Etat concernés par ce dossier de créer un troisième statut suite au rapport du SECO. Les chauffeurs doivent pouvoir accéder à la justice. Il y a également un faux débat idéologique à propos de la technologie. Ce sont les premiers à défendre la technologie est à imaginer un nouveau modèle. Ils ne voient toutefois pas pourquoi ils permettent à une société américaine de venir en Suisse est d'être au-dessus des lois.

(EAG) Qu'y aurait-il à modifier dans la motion ? R : il n'y a pas que l'art. 36 LTVTC dont il faut demander l'application. Il faut également appliquer l'art. 28 concernant le respect du droit de travail. Aujourd'hui, on est dans une impasse profitant uniquement à Uber. D'autre part, la deuxième invite n'a pas d'utilité, car cela a déjà été fait avec l'examen professionnel instauré au mois de novembre. Il y a également eu des contrôles concernant la présence de voitures avec des plaques extracantonales. Le comble est que cette invite n'aboutira à rien. En effet, lorsqu'ils ont interpellé les partenaires, le représentant d'Uber et le représentant des sociétés partenaires, ces derniers se renvoyaient la balle concernant leurs contrats de partenariat. Lui, en tant que représentant de ces chauffeurs, a demandé d'appliquer *stricto sensu* l'art. 36 LTVTC. Ils ont besoin de mesures précises et de faits concrets pour que cette entreprise respecte les règles en la matière.

(PDC) Combien y a-t-il de chauffeurs Uber à Genève ? R : Uber estime que c'est un secret professionnel. Il y aurait un millier de chauffeurs réguliers à Genève. Selon eux, ce nombre pourrait être de 1400 pendant le week-end. Il y a autant de chauffeurs traditionnels qui sont en fonction. Il n'est pas sûr que le marché ait une demande pour autant de chauffeurs. Le chiffre officiel n'a jamais été communiqué par Uber.

(PDC) Comment est réglée la question de la voiture sur la fiche de salaire ? R : les chauffeurs paient la location de leur voiture. Ils paient entre 1600 et 2000 francs par mois. Le chauffeur doit avoir une voiture

professionnelle. Des sociétés possèdent donc des panoplies de Mercedes. Les chauffeurs ont deux fiches de salaire par mois : une première comme tout le monde, une deuxième concernant la déduction due à Uber. Toutes les données indiquées dans ces fiches ne correspondaient pas non plus à ce qui était donné aux caisses de compensation.

(MCG) UNIA est-il au courant que des chauffeurs Uber travaillent à Genève et touchent en parallèle des indemnités de chômage dans leur pays d'origine ? R : un tel constat n'a pas été fait sur la base des chauffeurs connus d'UNIA. On ne peut toutefois pas l'exclure, car on ne connaît pas tous les chauffeurs.

(MCG) Est-il vrai qu'il y aurait 98% de réussite à l'examen VTC ? R : le chiffre exact n'est pas connu, pas plus que celui pour l'examen taxi. De ce qu'il a entendu, le taux de réussite est très élevé.

(PLR) Dans les autres villes en Europe, la situation juridique est-elle la même ? R : Uber a été condamné à Barcelone à des paiements rétroactifs. Chaque pays prend des décisions à géométrie variable. La position est de laisser faire dans certains pays. Cette indécision politique lui permet de poursuivre ses activités en espérant que la situation sera légalisée. Il y a également eu un cas aux Etats-Unis et un tribunal en Floride a tranché en faveur du chauffeur. Il y a aussi des cas en Argentine. Il y a une détermination de la Cour de justice européenne qui considère Uber comme une activité de transports de personnes.

(PLR) Pourquoi les chauffeurs Uber continuent-ils à travailler pour Uber dans ces conditions ? R : Uber a un immense besoin de main-d'œuvre. Il y a beaucoup de demandes d'emploi à côté de Genève. Il faut toutefois que ces personnes travaillent aux mêmes conditions que les autres. Tôt ou tard, la situation devra être réglée. Les chauffeurs ne sont pas forcément au courant du débat autour du statut d'indépendant. Ils savent toutefois très bien que leur activité n'est pas complètement dans les règles.

(S) Beaucoup de chauffeurs de taxi sont-ils chauffeurs Uber en parallèle ? R : il ne connaît pas personnellement de personnes faisant cela. Il a toutefois entendu que certains taxis le faisaient. Il estime que les personnes travaillant pour Uber sont soit des personnes sans emploi et/ou dans la précarité, soit des personnes ayant un emploi et venant travailler le soir ou les week-ends.

5. Audition d'Uber

Présentation des auditionnés

Les auditionnés transmettent des documents à la commission². **Uber** est à Genève depuis plus de trois ans. L'entreprise a été fondée en 2010. Uber est présente dans plus de 600 villes à travers le monde. L'activité à Genève est de plusieurs dizaines de milliers de trajets par semaine. Sur l'arc lémanique, Uber compte 200 000 utilisateurs réguliers. En termes de chauffeurs actifs, il y a 700 chauffeurs utilisant régulièrement l'application selon la liste remise dernièrement à la PCTN.

Le but ultime pour tout le monde est de résoudre un **défi urbain** qui est la congestion, et donc la pollution et une utilisation non optimale de l'espace public. Plus il y aura de solutions de mobilité, plus les gens seront enclins à laisser leur véhicule privé dans leur garage voire même à le revendre. Ils travaillent avec des chauffeurs VTC, mais ils développent également des vélos électriques en libre service qu'ils vont lancer très bientôt en Allemagne. Ils voient la mobilité comme un écosystème. Uber et ses concurrents sont complémentaires par rapport aux moyens existants.

Uber est une **plateforme permettant de mettre en relation** des chauffeurs, s'ils le veulent et quand ils veulent, pour obtenir des courses. Les chauffeurs sont leurs premiers clients. Il y a un aspect de sécurité, car du moment où tout cela se fait électroniquement, absolument tout est enregistré. Les chauffeurs rentrent parfaitement dans le cadre de la LTVTC. Ils vérifient ainsi qu'ils aient bien le permis B 121, un tachygraphe, qu'ils ont passé l'examen mis en place par la LTVTC, pour exercer dans le cadre de leur plateforme. Toutes les courses sont enregistrées. Il y a également un système de retour client.

Les gens ont souvent tendance à mettre Uber dans le même sac que d'autres géants de l'électronique. Néanmoins, **Uber reste un acteur assez local** et ceci est très important pour eux. Transporter une personne d'un point A à d'un point B, c'est une activité qui s'ancre dans un territoire précis avec des lois, une culture et une langue particulière. Uber, c'est donc quasiment 600 startups bénéficiant d'un soutien de leur siège.

Aujourd'hui, un des points soulevés par la motion concerne la mise en place de la LTVTC. Pour eux, **la LTVTC est une réelle avancée**. C'est une loi qui a permis de moderniser un secteur qui en avait besoin, notamment en prenant en considération l'arrivée de nouvelles plateformes et sociétés. Aujourd'hui, les tensions avec les taxis sont apaisées. Uber est aujourd'hui

² Ils se trouvent en annexe 3 du présent rapport.

enregistrée en tant que diffuseur de courses. Ils disposent d'un registre très précis qui va jusque dans le numéro de châssis du véhicule. La loi exige que ce registre soit tenu à jour et qu'il soit à disposition des autorités compétentes. Ils ont été plus loin en **travaillant main dans la main avec la PCTN**. Aujourd'hui, tous les chauffeurs utilisant la plateforme ont passé l'examen imposé par la LTVTC. Concernant les plaques, tous les chauffeurs Uber ont des plaques genevoises, sauf pour les personnes qui ont leur lieu de résidence à l'extérieur du canton, soit une minorité.

Il y a deux examens par an. Cela enclenche des effets de déséquilibres entre l'offre et la demande. Entre les mois où il n'y a pas de chauffeurs entrant sur le marché, la demande s'amplifie. S'ils devaient ainsi faire une remarque, ce serait mieux qu'il y ait trois ou quatre examens par année afin de lisser l'arrivée de nouveaux chauffeurs.

Concernant la motion M 2480, ils tiennent à souligner que **plusieurs assertions sont strictement fausses** :

- Cette dernière affirme notamment que les chauffeurs Uber ne disposent pas de toutes les autorisations nécessaires pour exercer. Au-delà des exigences cantonales, tous les chauffeurs répondent aux exigences fédérales et sont au bénéfice du B 121. Si un chauffeur ne respecte pas cela, il ne peut pas utiliser la plateforme. C'est strictement impossible, car tout est vérifié de leur côté.
- La motion fait également mention des considérations du **rapport du SECO**. Il s'agit d'une opinion qui n'est pas une décision. Il n'y a pas de valeur juridique à ce document et Uber n'est pas du tout en ligne avec cette opinion. Uber ne sollicite pas de sociétés pour de la main-d'œuvre. Au contraire, il y a eu par le passé des sociétés qui contactaient Uber pour augmenter leur activité. Cette opinion concerne un cas extrêmement particulier qui avait des pratiques de gestion très douteuse. A la suite de la découverte de ces irrégularités, le DSE a mis en place une médiation auquel Uber a été conviée. Suite à cette médiation, à laquelle Uber n'était que tierce-partie, ils ont pris la décision de ne plus travailler avec des sociétés de transport. A ce jour, Uber Suisse ne travaille plus qu'avec des chauffeurs indépendants.
- Des personnes profèrent une fausse idée selon laquelle **Uber ne s'impliquerait pas sur le champ social** et qu'ils n'auraient aucun intérêt pour leurs chauffeurs. Les chauffeurs sont aujourd'hui leurs premiers clients. Un chauffeur mécontent et qui ne trouve pas son compte dans l'utilisation de l'application part. Tout est mis en œuvre de leur côté pour qu'il puisse rester et avoir une activité viable. Ils ont mis en place dans

toute l'Europe un partenariat avec l'assurance AXA pour l'interruption de revenu. La très grande majorité des chauffeurs valorisent l'autonomie et l'indépendance. En Suisse, il y a une certaine rigidité de la protection sociale. Il y a une réelle prise de conscience des autorités à différents niveaux qu'il y a un réel besoin de réévaluer la réglementation sociale avec l'apparition de plateformes afin de pouvoir toujours apporter plus de protection à des travailleurs indépendants. Il faut définir quelles sont les responsabilités que les entreprises plateformes doivent porter. Il rappelle qu'en novembre 2017, le Conseil fédéral a donné un mandat clair pour repenser le système social.

En conclusion, Uber est acteur foncièrement local. Ils ont des bureaux à Carouge, leurs portes sont grandes ouvertes.

Echanges avec les commissaires

(S) Quelle part de TVA est payée en Suisse ? R : Uber est enregistrée en Suisse pour la TVA et la paie entièrement.

(S) Combien gagne en moyenne un chauffeur Uber (1200 francs par mois pour un travail à temps plein c'est un chiffre articulé par un auditionné) ? R : ce n'est pas possible de donner une réponse précise à cette question au regard de la variété des utilisations de leur plateforme par les chauffeurs. Il faut investir 3000 francs pour devenir chauffeur. Comment un chauffeur pourrait-il rester et continuer d'utiliser la plateforme s'il gagnait 1200 francs net ? En ce qui concerne leur capacité à ajuster les prix, il rappelle qu'au mois de juin et suite à la mise en place de la LTVTC, ils ont augmenté leurs prix pour que cela reflète leur investissement, notamment au regard du coût de l'examen. S'il fallait articuler un prix précis pour une activité à temps plein, ce serait entre 4000 et 4500 francs. C'est toutefois difficile de définir un prix précis, car le revenu net d'un chauffeur peut varier selon son activité.

(S) Uber loue-t-elle des voitures aux chauffeurs ? R : Uber ne loue pas de véhicules à qui que ce soit. Ils ont eu des partenariats avec des loueurs par le passé pour obtenir des avantages en faveur de leurs clients chauffeurs.

(S) Il y a eu des cas de requalification de la relation entre Uber et ses chauffeurs à Londres et Barcelone. R : le cas de Londres ne concerne pas une requalification d'Uber en tant qu'employeur. A Londres, trois statuts différents existent. Trois chauffeurs ont demandé à être requalifiés dans un statut particulier qui est celui de « worker », ce n'est pas équivalent au statut d'employé. De nombreuses décisions dans le monde vont dans le sens

d'Uber, notamment à Paris, qui a confirmé que les chauffeurs étaient indépendants.

(S) Y a-t-il des endroits dans les 600 villes où ils sont considérés comme étant un employeur ? R : non.

(S) Y a-t-il un contrat écrit avec les chauffeurs ? R : les chauffeurs signent un contrat de partenariat sur l'application.

(MCG) Parmi leurs chauffeurs travaillant pour Uber, certains perçoivent-ils en même temps des prestations sociales dans leur pays d'origine ? R : Uber n'est pas au courant de cela et ne peut pas l'être. Contrairement aux légendes urbaines, les frontaliers utilisant l'application sont une large minorité. Le problème auquel Uber est confrontée est qu'ils ne peuvent pas contrôler le permis G. Si la PCTN leur indique qu'une personne fraude, ils lui interdisent l'accès à la plateforme.

(MCG) Y a-t-il d'autres sociétés concurrentes utilisant les mêmes principes commerciaux ? R : oui, mais elles sont petites, notamment une du nom de *Driven*. Une grosse société française compte venir à Genève.

(MCG) Quel est le nombre de chauffeurs Uber qui ont été enregistrés depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC ? R : il y a 700 chauffeurs enregistrés sur la liste donnée à la PCTN. Mais il y a 1143 titulaires du permis VTC, car le secteur est très dynamique.

(S) Comment se passe la transmission du registre des chauffeurs à la PCTN ? R : ils n'ont aucune obligation de partager ce registre. Toutefois, ils partagent leur liste de chauffeurs tous les six mois avec la PCTN dans le but de collaborer avec ces derniers.

(S) Uber vérifie-t-elle que les chauffeurs sont à jour avec le paiement de leurs charges sociales et de leurs impôts ? R : ils ne peuvent pas vérifier que les chauffeurs sont à jour avec le paiement de leurs charges sociales.

(S) Combien de chauffeurs ont été exclus de la plateforme ? R : quelques dizaines de chauffeurs depuis le début de l'année.

(S) Quel est le chiffre d'affaires d'Uber en Suisse ? R : secret des affaires.

(PLR) Quel est le taux horaire perçu par un chauffeur ? R : en moyenne un revenu horaire entre 35 et 40 francs. Une grande partie des chauffeurs utilisent la plateforme en tant que source de revenu d'appoint. Les coûts sont aussi partagés avec d'autres activités.

(PLR) Etes-vous encore en procédure contre la SUVA dans le canton de Zurich ? R : ce conflit a été tranché en leur faveur et il n'y a pour le moment pas de recours.

(PDC) **Quelle est la part de chauffeurs à plein temps ?** R : moins de 5% des chauffeurs.

(PDC) **Plusieurs décomptes sont-ils fournis au chauffeur ?** R : il y a un contrat entre chaque passager et chaque chauffeur avec une facture entre le transporteur et le transporté. D'un côté, il y a le transport qui donne lieu à une facture entre le chauffeur et le passager et de l'autre une facture est produite entre Uber et le chauffeur.

(PDC) **Le chauffeur doit-il déclarer toutes ses charges ?** R : oui. La seule facture d'Uber vers le chauffeur concerne sa prestation de service.

(MCG) **Pourquoi le pourcentage d'Uber est-il identique sur tous les trajets ?** R : c'est une décision de modèle d'affaire de la part de l'entreprise.

(MCG) **N'avez-vous pas l'impression de tuer le marché des taxis ?** R : plein de gens avaient arrêté de prendre le taxi. En offrant une nouvelle solution de transport, les gens qui ne prenaient pas ou plus le taxi utilisent désormais Uber. Le chauffeur peut aujourd'hui faire plus de courses à l'heure de par l'efficacité de la plateforme qu'ils ont développée. Ce problème de l'efficacité de la plateforme est au cœur de leur métier. Leur but est d'optimiser l'utilisation d'une voiture et l'efficacité de la mise en relation entre les chauffeurs et les transportés. Au lieu de patienter pendant plus de quatre heures à l'aéroport sans faire de courses, un chauffeur Uber est constamment mis en relation avec une course à proximité ce qui lui permet de réduire grandement son temps d'attente.

7. Audition de la caisse de compensation

Présentation de l'auditionnée

M^{me} Baud explique que l'AVS doit qualifier s'ils ont affaire à une **activité indépendante ou dépendante**.

S'agissant des activités qui dépendent des transports (**métiers à risque** selon l'art. 66 LAA), ce sera à la SUVA de faire la qualification. L'OCAS n'est donc pas compétent pour cela.

Est indépendant quelqu'un qui supporte un risque économique et qui n'a pas de lien de subordination. Concernant la compétence des caisses en matière d'affiliation AVS, les directives prévoient qu'il s'agit de la caisse de compensation correspondant au lieu du siège de la société qui détermine la nature de l'activité. En l'occurrence, le siège est à Zurich pour Uber.

L'OCAS à Genève ne pourra donc pas affilier Uber en tant qu'employeur pour le volet de l'AVS. En juillet 2018, les tribunaux de Zurich ont rendu un arrêt dans lequel ils n'ont pas statué sur la nature des

activités des chauffeurs, mais uniquement sur l'état contractant entre les chauffeurs et Uber. Le siège est à Zurich, mais les chauffeurs travaillant avec Uber sont contractés avec une société en Hollande. Le tribunal zurichois n'a donc pas tranché sur la question de fond mais sur les questions de forme en déboutant la SUVA.

La caisse de compensation de Zurich et l'OCAS ont ouvert un dossier. Le dossier genevois ne concerne que les assurances sociales cantonales. La société **Uber leur déclare uniquement les salaires du personnel administratif de Carouge**. Du côté de l'OCAS, ils attendent le dénouement pour la qualification de l'activité des chauffeurs Uber.

S'ils déterminent que c'est une activité salariée, Zurich sera compétent pour prélever les cotisations AVS et eux seront compétents pour les cotisations cantonales.

S'ils considèrent qu'il s'agit d'une activité indépendante, ils prendront les chauffeurs comme indépendants au sein de la caisse si une demande d'affiliation a été déposée.

Certains chauffeurs se sont présentés en tant que chauffeurs indépendants. S'ils sont mis au courant que ceux-ci travaillent pour Uber, **leur dossier est mis en suspens** selon les directives reçues. **Il n'est donc pas impossible que des chauffeurs Uber aient été affiliés comme indépendants à l'heure actuelle**. C'est une situation inconfortable pour la caisse de compensation. Les dossiers en suspens sont au nombre de 12. Le dossier est dans ce cas transmis à la SUVA. Il se pourrait également que d'anciens chauffeurs de taxi indépendants déjà affiliés en tant qu'indépendants aient entamé par la suite une activité avec Uber.

Echanges avec les commissaires

(UDC) **Etes-vous confrontée à des chauffeurs Uber à temps partiel, comme travail d'appoint ?** R : c'est possible, mais que l'instruction est faite par la SUVA.

(S) **Le personnel de Genève est-il soumis à l'AVS auprès de la caisse de Zurich ?** R : oui.

(S) **Est-il possible que les chauffeurs soient inscrits mais pas affiliés auprès d'une caisse de compensation ?** R : ils ont mis en place une procédure avec la SUVA pour lutter contre le travail au noir. Cette initiative avait été souhaitée par les métiers du bâtiment et avait pour objectif de permettre aux contrôleurs de chantier de vérifier qu'une affiliation auprès d'une caisse de compensation était en cours. La procédure veut que, dès lors qu'une demande d'affiliation est déposée pour un métier relevant de l'art. 66

LAA, la caisse de compensation adresse un formulaire, le réceptionne, établit une attestation provisoire indiquant qu'une affiliation est en cours et transmet le dossier à la SUVA afin que cette dernière qualifie l'activité et se prononce sur l'affiliation.

(S) L'audition de la SUVA aiderait-elle la commission à y voir plus clair ? R : la majorité des sociétés de taxis sont inscrites auprès de la FER CIAM. Un travail a été entamé entre la FER et la SUVA pour collaborer à ce niveau.

(S) **Quel pourcentage des 1200 chauffeurs VTC paient leurs charges sociales ?** R : généralement, le taux de recouvrement n'est pas optimal concernant cette catégorie d'affiliés.

(S) **La situation est très floue pour les chauffeurs Uber.** R : oui. Il y a de nombreux points à déterminer notamment si le contrat est conclu avec Zurich ou avec la Hollande s'agissant d'Uber. Pour les chauffeurs de taxi, l'ancienne législation a généré un flou dans la mesure où elle laissait entendre que l'activité de chauffeur de taxi était indépendante. Aujourd'hui, un travail de requalification est en cours auprès de la SUVA. Finalement et s'agissant du recouvrement, ils sont confrontés parfois avec des personnes qui ont un début d'activité qui est aux normes mais elle se détériore au fil du temps.

(MCG) **L'OCAS a-t-il un moyen de savoir si des chauffeurs pourraient toucher des prestations sociales dans un autre pays et travailler pour Uber ?** R : l'auditionnée n'a pas connaissance d'une telle situation mais ne l'exclut pas.

8. Audition du service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN)

Présentation des auditionnés

Lorsqu'un chauffeur VTC a passé son examen, **on ne lui demande pas s'il est employé ou indépendant** lorsqu'il vient à la PCTN pour obtenir sa carte, car l'art. 5 ch. 2 let. b LTVTC ne leur impose pas cela. Ils font simplement une exception pour les permis G et, dans ce cas, ils vérifient si cette personne a le statut d'indépendant.

80% à 90% des chauffeurs VTC n'exercent pas cette activité de façon principale. Selon les diffuseurs de courses, seulement 5% de ces personnes travaillent à plein temps.

Uber à Zurich a gagné une partie de la bataille, car le tribunal a déterminé qu'Uber Switzerland n'avait pas de lien contractuel avec les chauffeurs. **La question de la dépendance est donc toujours pendante.**

Depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC, **entre 18 et 19 diffuseurs de courses se sont inscrits**. Ils ont demandé à l'entier de ces diffuseurs d'envoyer les listings. Ces listings ont été demandés à plusieurs reprises à Uber pour contrôler qu'aucun chauffeur ne roule avec des plaques VD. Cela a été réglé, car Uber leur a transmis dernièrement un listing.

Sous l'angle de l'ancienne loi, ils avaient plus de taxis que de VTC. Désormais, c'est l'inverse. **Le taux de réussite des examens VTC est très élevé.**

La deuxième invite de cette motion n'est pas de la compétence de la PCTN, mais de la SUVA. Suite au jugement des instances zurichoises, la décision rendue par la SUVA a été cassée. Ils restent pour l'instant dans un flou, car la SUVA n'a pas déterminé la suite du jugement du Tribunal cantonal zurichois. **Ils restent comme toutes les caisses de compensation dans l'attente de la détermination de l'instance compétente.**

[Ndlr, il est à noter, selon la Tribune de Genève du 9 juillet 2019, que cette décision est tombée. La SUVA a une nouvelle fois confirmé que les chauffeurs Uber étaient des salariés et Uber a une nouvelle fois recouru.]³

Echanges avec les commissaires

(S) **L'examen VTC est-il trop facile ?** R : on ne peut considérer cela. Il n'y avait pas d'examen avant et il y en a un maintenant. L'examen VTC n'est pas le même que pour les chauffeurs de taxi, car les professions ne sont pas les mêmes. Genève a tout de même mis en place les examens VTC les plus compliqués de Suisse.

(S) **Des personnes obtiennent, paraît-il, un contrat de travail fictif pour obtenir un permis G et finalement travailler en tant qu'Uber. Est-ce légal ?** R : l'Accord sur la libre circulation des personnes (ALCP) n'oblige pas à rester auprès du même employeur après avoir obtenu un permis G. Il est parfaitement légal d'obtenir un contrat de travail qui dure une heure et ensuite de travailler en tant qu'indépendant.

(S) **Recevez-vous beaucoup de dénonciations concernant des infractions à la LTVTC ?** R : tous les jours. L'immense majorité des dénonciations concernent les taxis. Il y a très peu de problèmes avec les VTC.

(PDC) **L'augmentation des chauffeurs VTC à 1200 se fait-elle au bénéfice d'Uber ou d'autres sociétés ?** R : la loi ne permet pas de demander

³ L'article de la Tribune de Genève du 9 juillet 2019 à ce sujet constitue l'annexe 2 du présent rapport.

quelle est l'entreprise pour laquelle roulent les chauffeurs. En plus de cela, ces derniers sont très mobiles et peuvent facilement se tourner vers une autre plateforme.

(S) Est-il plausible que 500 chauffeurs VTC exercent en dehors d'Uber ? R : oui, car il y a un grand marché avec les organisations internationales et les banques. Cela ne paraît donc pas extraordinaire.

(S) Combien d'ETP contrôlent l'application de la LTVTC à la PCTN ? R : trois inspecteurs contrôlent la correcte application de la LTVTC, de la LRDBHD, ainsi que d'autres lois. 100% des forces ont été concentrées sur des contrôles LTVTC ces derniers mois.

(S) Les rapports d'infractions émis par la PCTN concernent-elles des infractions en particulier ? R : les infractions les plus courantes sont la non-présence du logo sur un taxi, le camouflage de sa bonbonne, une infraction concernant le tarif, le refus de la carte de crédit et surtout les refus de courses notamment à l'aéroport.

(S) La majorité des infractions est-elle liée aux taxis ? R : oui. 60% des infractions bénignes concernent les taxis et 90% des infractions graves. Les VTC posent donc moins de problèmes. Les taxis ont par ailleurs de la peine à accepter la carte de crédit, car cela laisse des traces – « chacun ferait donc mieux de balayer devant sa porte ».

(S) La PCTN peut-elle contrôler si des VTC empruntent les voies de taxis ? R : c'est très simple à faire, mais cela doit être coordonné avec la police. Ils constatent souvent cette infraction aux heures de pointe. C'est une infraction courante chez les VTC.

(S) La PCTN peut-elle contrôler le règlement des charges sociales d'un chauffeur lors d'un contrôle ? R : non.

(MCG) Le taux de réussite des examens VTC n'est-il pas trop élevé ? R : on pourrait enlever les questions qui sont sur internet. Le taux de réussite serait un peu plus faible mais atteindrait certainement 80%.

(MCG) Avez-vous entendu parler des « taxis black » (taxis faisant du Uber sans être déclarés) ? R : oui, ce sont des personnes qui s'improvisent dans le transport de personnes. Lorsqu'ils ont des dénonciations, ils prennent contact avec eux et leur expliquent les possibles conséquences de ce qu'ils font. Si des personnes font cela, il ne peut rien faire, car cela ne concerne ni les VTC ni les taxis.

(S) Comment améliorer cette situation de flou à court terme ? R : rien n'est possible à court terme. Cette problématique concerne le niveau fédéral ; on ne peut rien faire au niveau cantonal. La SUVA n'est en plus de cela pas

en attente d'une décision du Tribunal fédéral. La SUVA est actuellement en train de revoir sa copie. Soit la SUVA doit rendre une nouvelle décision, soit elle doit accepter les chauffeurs Uber en tant que chauffeurs indépendants, vu que la SUVA n'a pas fait recours contre la décision zurichoise.

(S) Le vote de cette motion changera-t-il quelque chose ? R : cela n'apportera pas grand-chose. La motion telle qu'elle est n'a pas beaucoup de sens. Le vrai problème est qu'il y a de nouvelles plateformes qui apparaissent et que l'Etat et sa législation est cinq pas en arrière. Uber profite donc des limites du système sans forcément le dépasser.

(UDC) Faudrait-il plutôt modifier la LTVTC ? R : cela ne changera rien, car ces différentes problématiques concernent la SUVA. La seule chose qu'ils pourraient mettre dans la loi, c'est que la personne présente une affiliation à une caisse de compensation en venant chercher sa carte professionnelle. Il n'a toutefois pas le pouvoir de déterminer cela.

(PDC) Peut-on interdire à Uber d'exercer ? R : non, car ils leur partagent des listings complets avec eux et collaborent pleinement. Il n'a pas l'arme législative pour leur demander de cesser leur activité. Concernant l'entrée en vigueur de la loi, il y a du mieux, car la vision du monde VTC est beaucoup plus claire. Cela n'a pas forcément pacifié l'interaction, mais il ne faut surtout pas oublier que c'était déjà la guerre avant entre les corporations de taxis. L'aéroport a également joué le jeu pour faire de l'ordre et a même dû payer constamment un Securitas pour surveiller le comportement des taxis. Pour l'instant, la loi est bénéfique et elle est mieux que l'ancienne loi.

(PLR) Comment les autorités en Suisse se coordonnent-elles ? R : de nombreux cantons ont totalement libéralisé ce marché. Concernant les limousines, la majorité des cantons requièrent uniquement le permis B 121 et c'est tout.

(MCG) Les 25% payés par les chauffeurs sont payés aux Etats-Unis. Y a-t-il un moyen de faire en sorte que cela soit payé à Genève ? L'Etat ne peut pas être complice de la fuite économique. R : c'est fortement douteux, car il y a un principe constitutionnel de la liberté économique.

9. Audition d'un chauffeur Uber

En préambule, la commission décide à la majorité (7 oui (1 MCG, 2 PDC, 1 UDC, 3 PLR), 0 non, 3 abstentions (2 S, 1 Ve)) que l'identité de l'auditionné ne sera pas rendue publique.

Présentation de l'auditionné

L'auditionné présente son parcours : arrivé à Genève il y a 21 ans, il travaille dans le domaine des transports depuis 12 ans. Grâce à Uber, il n'a plus besoin d'aides sociales et il s'estime satisfait de son travail auprès de cette société.

Il travaille en moyenne six heures par jour (incluant des horaires de nuit, entre 3h et 6h du matin) et affirme avoir des horaires réguliers. Cela lui laisse du temps pour sa vie privée et ses autres activités professionnelles. Son travail auprès d'Uber lui permet de vivre dignement, malgré certaines périodes creuses.

Uber déduit 20% par semaine du salaire de certains travailleurs en contrepartie du permis de séjour et il admet avoir été dérangé par cette pratique.

Il loue sa voiture, ce qui est avantageux en cas d'accident, car c'est le loueur (ici *Swiss Transports*) qui prend en charge les frais et assure l'entretien mécanique ; seule la vignette est à la charge du conducteur.

Echanges avec les commissaires

(S) Combien coûte la location de votre voiture ? R : cela varie selon le modèle, mais il faut compter 1500 francs par mois pour la Mercedes qu'il loue.

(S) Quels papiers a demandés Uber, en plus d'une pièce d'identité et d'un permis de conduire ? R : il a également dû fournir son casier judiciaire, des documents concernant l'AVS ainsi que la carte grise de la voiture.

(S) Quel est votre statut vis-à-vis de l'AVS ? R : il est employé au sein d'une entreprise de transports pour personnes handicapées, mais dispose d'un statut d'indépendant chez Uber et est reconnu comme tel par l'AVS.

(S) Quelle est l'estimation de votre salaire ? R : entre 1500 et 2200 F par semaine. Après avoir déduit toutes les charges, il estime que cela représente entre 2000 et 2500 francs net par mois. Il apparaît comme indépendant sur sa déclaration d'impôts. Sa bonne connaissance des rues de Genève ainsi que la qualité de son service – confirmée par le système de notation sur 5 – font augmenter son tarif horaire.

(S) Avez-vous rencontré des problèmes avec les chauffeurs de taxi ? R : il lui est arrivé d'être klaxonné ; il a eu quelques problèmes au tout début, mais avec le temps les chauffeurs Uber se fondent dans le décor et les tensions s'apaisent.

(UDC) Connaissez-vous de nouvelles compagnies, comme la société Take1, montée par d'anciens collaborateurs Uber ? R : il n'est pas spécialement dérangé par l'existence d'une concurrence. Les tarifs des limousines sont au moins quatre fois plus élevés que ceux d'Uber.

(UDC) Avez-vous toujours été payé par Uber ? R : oui.

(PDC) Un chauffeur qui a obtenu son permis grâce à Uber se voit-il déduit de 20% en plus des 25% habituels ? R : oui. Uber est très rigoureuse quant aux dossiers de ses employés : s'il manque des papiers, le dossier est bloqué.

(S) Avez-vous pu choisir le modèle de voiture ? Uber a-t-elle des exigences précises ? R : il s'agit d'un choix personnel et Uber n'a pas d'exigences particulières à cet égard.

(MCG) Certaines personnes habitant hors de Genève travaillent comme chauffeurs Uber à Genève mais touchent des indemnités chômage à l'extérieur. Est-ce exact ? R : oui. Malheureusement, l'Etat ne fait pas de contrôle à ce niveau-là.

(UDC) Avez-vous trouvé l'examen facile ou difficile ? R : c'était il y a longtemps et je ne connais donc pas vraiment la teneur de l'examen actuel, mais je pense qu'il est plutôt facile pour quelqu'un qui connaît bien Genève. C'est d'ailleurs pour cette raison que j'ai un salaire plus élevé que les autres chauffeurs Uber : je mets moins de temps que ceux qui ne connaissent pas la ville pour exécuter une course.

(PDC) Comment fonctionne votre entreprise ? R : je dispose du statut d'indépendant avec mon entreprise, avec laquelle j'exerce différentes activités (Uber, transport de personnes) et j'ai l'intention d'en créer de nouvelles. J'ai suivi une formation de création d'entreprise et j'ai obtenu de bons résultats, et souhaiterais avoir des employés. Uber m'a servi de tremplin pour la monter et me sortir d'une mauvaise passe financière.

(PDC) Combien d'heures travaillez-vous par semaine ? R : cela n'excède pas huit heures par jour. Uber est surtout un outil pour réaliser mes projets.

(PLR) Quel pourcentage des chauffeurs ne travaillent qu'avec Uber ? R : 80% des chauffeurs travaillent exclusivement pour Uber et ce sont ceux qui résident à Genève qui ont des activités parallèles.

10. Audition de l'OCPM, remplacé par le conseiller d'Etat et M^{me} Stoll

Il est à noter que c'est l'audition de l'OCPM qui avait été votée le 29.1.19 par la commission et que c'est M. Poggia, conseiller d'Etat, et M^{me} Stoll, directrice générale de l'OCIRT, qui sont revenus devant la commission.

Présentation des auditionnés

L'ubérisation de la société est une réalité. Les moyens électroniques s'invitent dans les relations commerciales. La question est de savoir si le droit est adapté à tout cela. Genève est un canton qui a une législation spécifique pour les VTC. Toutefois, celle-ci doit coller à une réalité et doit pouvoir être appliquée, ce qui n'est pas toujours évident dans ce secteur. Les chauffeurs de taxi affirment qu'Uber est une forme de concurrence déloyale.

Dans sa vision politique de ce type de commerce, il y a une transposition du **risque entrepreneurial sur l'employé**. Aujourd'hui, ces indépendants doivent être productifs et espérer que l'on fera appel à eux. Ils ne sont ainsi pas sûrs d'avoir du travail. Cela pose un problème, car ils ont des personnes qui ont des revenus insuffisants et qui peuvent ainsi potentiellement demander à l'Etat des prestations supplémentaires. De là à penser que l'Etat est utilisé comme substitut, il n'y a qu'un seul pas qu'il franchit volontiers. Ainsi, s'ils ne veulent pas revenir à une précarisation du monde du travail, il serait bon que l'Etat puisse mettre certaines règles.

De ce fait, il faut définir la **relation contractuelle entre les sociétés type Uber et les chauffeurs**. Aujourd'hui, la situation n'est pas tranchée en Suisse, mais elle a été efflorée par la SUVA lors d'un jugement à Zurich.

Au niveau juridique, les moyens de l'Etat de Genève sont d'abord contenus dans la LTVTC. L'art. 28 de cette loi impose aux diffuseurs de courses de veiller à ce que les personnes affiliées soient des travailleurs soumis à un contrat de travail ou déclarés en tant qu'indépendants. Ils ont commencé à faire cela. Ils doivent toutefois obtenir des informations assez précises, ce qui demande une collaboration avec Uber. Ils essaient donc de s'assurer que ces personnes soient affiliées auprès d'une caisse de compensation en tant qu'indépendants. Il faut par exemple au moins avoir trois clients importants pour cela. Concernant Uber Eats, la situation est différente. Ce sont des livreurs que l'on pourrait rattacher à la restauration ou au contrat-type de travail existant pour le transport de choses pour le compte de tiers.

Il est possible qu'un chauffeur de taxi européen soit engagé par une entreprise de taxis à Genève mais ce ne sont pas les cas qui attirent l'attention. **Contrairement à la prise d'emploi et la libre circulation**,

celle-ci est limitée à **90 jours**⁴. Une entreprise installée en Europe peut ainsi déployer autant de personnes qu'elle le souhaite pendant 90 jours. Il y a un deuxième quota qui impose qu'une personne ne peut pas être déployée plus de 90 jours. Après, il ne faut pas se cacher que le contrôle du respect de ces 90 jours est très difficile. En effet, pendant les huit premiers jours d'un détachement, il n'est pas obligatoire de s'annoncer. Le principe de cette obligation d'annonce est conçu pour des travailleurs sur des places de travail fixes. Avec les chauffeurs de taxi, c'est beaucoup plus compliqué, car il est difficile de savoir que le même chauffeur n'utilisant pas forcément le même véhicule tout le temps est en Suisse depuis assez longtemps pour devoir s'annoncer.

Pour le transport de personnes, il n'y a **pas un salaire minimum obligatoire**. Etant donné que les chauffeurs de taxi genevois sont des indépendants, ils ont eu peu de raisons d'imposer un salaire minimum. La question se pose actuellement, car c'est le seul moyen pour contrôler les chauffeurs européens détachés en Suisse. Cela ne sera toutefois pas facile à contrôler, comme expliqué précédemment. Ils doivent maintenant discuter de cela avec les entreprises de taxis genevoises.

La problématique n'est pas simple du tout. Pour le reste, en ce qui concerne la soumission d'une entreprise au contrat de travail, il y a une **lenteur administrative** qui est assez incroyable. La procédure par la SUVA a en effet été initiée depuis longtemps. Uber collabore bien, mais ils ne savent pas jusqu'à quand ils le feront.

Echanges avec les commissaires

(UDC) **Il y a un manque d'effectif dans les postes de police. Comment cibler des contrôles avec les effectifs actuels ?** R : c'est vrai. C'est un grand casse-tête du département. Il y a du coulage au niveau du respect de la loi, mais il est difficile d'attraper les contrevenants.

(PLR) **Pourquoi faire une différence entre Uber et Uber Eats ?** R : il y a un acteur de plus dans Uber Eats. Les restaurants délèguent la tâche d'engager un livreur à Uber Eats pour effectuer des livraisons. Le SECO a considéré qu'il y a location de services lorsque Uber demande à des sociétés partenaires de trouver des chauffeurs. Uber conteste absolument tout. Ils ont regardé si un compte caution pourrait être créé auprès d'une caisse de compensation afin de cautionner les charges sociales potentiellement

⁴ Un exemple fictif d'autorisation de 90 jours est fourni à la Commission et se trouve en annexe 4 du présent rapport.

impayées. Cela n'est malheureusement pas possible. Ils ont ainsi la conviction que ces cotisations ne sont payées par personne.

10. Audition de la brigade routière

Présentation des auditionnés

Le **déploiement en vigueur** pour la LTVTC est tout d'abord présenté. En 2017, 7 ETP ont été attribués à la police routière pour la mise en application de cette loi. En 2018, quatre policiers ont été affectés à cette mission. Comme ils font l'école de police, ils arriveront en 2020. Les suivants arriveront en 2021. En attendant cela, ils ont détourné certaines missions de la police routière sur la problématique LTVTC. Ainsi, l'entièreté des missions s'est faite avec deux ETP, ce qui n'est pas suffisant. Au 1^{er} avril 2019, quatre personnes vont être affectées temporairement à cette problématique. Ainsi, en 2019, ils auront un quotient opérationnel de six ETP. Ils espèrent faire le plein de sept ETP en 2020. Un accent particulier sera mis sur l'aéroport et le travail aura lieu 7j/7. La problématique des taxis venant de France ou d'ailleurs est également concernée. Pour ce faire, ils ont un rapprochement avec la police française, notamment celle d'Annecy. L'idée est d'être présent un maximum et partout avec les ETP dévolus.

Un contrôle de taxi ou de VTC prend au minimum 30 minutes. Il faut lire le tachygraphe qui contient un disque analogique par jour sur les 28 derniers jours. Ils ne peuvent ainsi pas contrôler 20 taxis en même temps, car cela prend du temps. L'application de la LTVTC est ainsi complexe et pointue.

Au niveau de l'aéroport, force est de constater que **la LTVTC n'a pas été déployée totalement dans ses contrôles**. Il y aura une intensification des contrôles pendant la période du Salon de l'auto. Des équipes mixtes seront constituées avec des inspecteurs de la PCTN. Ils travaillent également sur des solutions technologiques pour permettre de meilleurs contrôles.

Pour le reste, ils viennent de recevoir la direction générale d'Uber Suisse. **C'est une situation inadmissible, car il y a 800 chauffeurs dont on ne connaît pas le statut**. Les caisses de compensation n'acceptent pas ces chauffeurs en tant qu'indépendants et Uber ne les désire pas comme employés. Il y a donc un système de *no man's land*. Ils essaient de trouver des solutions pour améliorer cela.

Echanges avec les commissaires

(UDC) Quelle formation est nécessaire pour être mis à niveau avec la LTVTC au sein de la police ? R : beaucoup de contrôles sont communs avec la PCTN pour tout ce qui rentre dans les devoirs des chauffeurs. Le groupe GTE est spécialiste dans ce domaine. Ils ont formé l'entièreté des chefs de groupe de la police routière à ces problématiques. Il y a également un groupe de la police internationale à l'aéroport qui est formé.

(UDC) L'informatique ne pourrait-elle pas réduire ce temps important ? R : ce n'est pas possible pour ce qui concerne la problématique de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). En effet, les véhicules légers (VTC et taxis), selon ce que prévoit l'OTR 2 (qui n'existe qu'en Suisse), continuent de s'équiper de tachygraphes analogiques. Il faut ainsi effectuer une vérification au bureau pour les 28 derniers jours. A ce moment-là, ils peuvent savoir si le chauffeur a respecté les règles en la matière. On imagine mettre en place un système dans lequel tout taxi venant de l'étranger doit s'enregistrer à chaque fois qu'il vient sur le territoire suisse. Une taxe de chargement serait également une bonne idée. En effet, c'est l'aéroport qui amène tout le travail pour ces véhicules. A fin mars 2019, ils auront reçu 2393 notifications dans le cadre du SEFRI. Il y a 1147 taxis et 1300 VTC à Genève. Il y a presque plus de VTC ou de navettes étrangères dans le cercle de l'aéroport pour amener des personnes dans les stations voisines. L'idée est d'instaurer des contrôles électroniques afin de faire des contrôles inopinés par la suite.

(S) Les inspecteurs PCTN ne peuvent pas interpellier les taxis et VTC sans la présence de policiers. La brigade routière verrait-elle d'un mauvais œil qu'ils puissent agir sans elle pour gagner en efficacité ?

R : les inspecteurs PCTN ont des prérogatives pour la LTVTC mais pas pour la LCR. Ces contrôles ne peuvent se faire que quand des policiers sont là. Lorsqu'ils contrôlent un taxi ou un VTC, ils ne les contrôlent pas que sous l'angle de la LTVTC mais également par rapport à la LCR, ce qui les oblige à contrôler l'état du véhicule, les pneus, etc. Les inspecteurs ne peuvent donc par exemple pas vérifier le disque tachygraphe.

(S) Comment se déroule un contrôle ? R : lors du contrôle d'un taxi, ils vont tout d'abord vérifier le permis de conduire (B 121), si le véhicule est bien dédié au transport de personnes (ch. 17 du permis) et s'il est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur. Ils vont ensuite vérifier le disque du jour et le disque de la veille afin de s'assurer que le repos quotidien a été respecté. S'ils voient un problème, ils vont vérifier les 28 derniers jours. Ils

vont également vérifier l'état du véhicule (pneus, etc.) et si la LIF (feuille d'informations pour les clients dans un taxi) est respectée. Concernant l'étude du disque sur les 28 derniers jours, ils font cela au bureau. Ils doivent vérifier si les informations du disque concernent des trajets privés ou professionnels. Il faut donc questionner le chauffeur. L'analyse des disques prend entre un et deux jours⁵. Tous les 28 jours, le chauffeur indépendant doit charger son activité dans son ordinateur, il faut donc avoir la licence informatique nécessaire. Concernant les antécédents, ils savent si un chauffeur a été sanctionné par une contravention précédemment. Si le chauffeur a commis une infraction, il est dénoncé au service des contraventions et c'est donc un service différent qui se charge d'établir la contravention. A l'avenir, ces informations seront incluses dans un smartphone. Il suffirait de créer une application qui permet de faire des contrôles routiers par rapport à la LTVTC.

(S) Les diffuseurs de courses sont-ils contrôlés ? R : cela concerne la direction de la PCTN. Les diffuseurs de courses fournissent la liste des chauffeurs à la PCTN.

(S) La brigade effectue-t-elle des contrôles la nuit et le week-end ? R : ils contrôlent le week-end mais pas tous les week-ends. Ils font de grosses opérations au minimum un week-end par mois. Il y a également des contrôles qui sont effectués la nuit.

(S) L'OTR 2 touche-t-elle également les indépendants ? R : la différence entre indépendant et salarié est la suivante : le temps de travail pour un indépendant correspond au temps de conduite, soit le temps où le véhicule est en mouvement. Or, le temps de travail pour un salarié comprend également le temps où le véhicule est à l'arrêt, par exemple en attente à l'aéroport.

(S) Quelles sont les infractions les plus courantes ? R : cela concerne surtout la manipulation du temps de travail, soit l'indication fautive du tachygraphe sur le mode « pause » ou sur le mode « travail » et le non-respect de la limitation du temps de conduite quotidien.

(PLR) Comment choisir les véhicules à contrôler ? R : ils vont observer l'état du véhicule, mais ils doivent dans tous les cas contrôler tout le monde. Il y a autant des taxis genevois qu'étrangers qui sont contrôlés. Ils contrôlent beaucoup les VTC venant d'autres cantons. En effet, ces derniers représentent près de 30% de leurs contrôles.

⁵ Un exemple de disque tachygraphe est fourni et commenté aux commissaires. Il se trouve en annexe 5 du présent rapport.

(PLR) **Quel est le pourcentage de contrevenants ?** R : 25% des chauffeurs contrôlés en matière de LCR contreviennent aux règles.

(S) **Combien de contrôles par mois sont effectués ?** R : entre quinze et vingt contrôles par mois. L'idée est d'en faire tous les jours dès le mois d'avril 2019.

(S) **Que faites-vous des dénonciations envoyées par les autres taxis ?** R : ils étudient toutes les dénonciations afin de trouver des informations pertinentes, que ce soit pour des contrôles futurs ou des cas précis.

(S) **Constatez-vous que beaucoup de VTC empruntent les voies de bus ?** R : il y a très peu de chauffeurs VTC qui utilisent les voies de bus.

(S) **Est-ce vrai que les taxis font des courses au noir ?** R : la brigade reçoit régulièrement des dénonciations de personnes amenées presque de force à retirer de l'argent afin de payer la course en espèces. En juillet 2019, le département devra faire un bilan de cette loi, notamment quant au revenu des taxis. Les Québécois ont eu une très bonne idée. Tous les taxis ont une petite imprimante et ils doivent obligatoirement donner le reçu d'une course au client. En outre, ce reçu est automatiquement envoyé au fisc québécois. Uber Québec doit également envoyer tous les revenus effectués via l'application au fisc.

(PLR) **Les amendes sont-elles plus chères en cas de récidive ?** R : c'était comme cela avant. Désormais, il y a une table avec différentes catégories en fonction des contraventions et de la récidive.

(PLR) **Qu'attendez-vous de nous ?** R : du soutien et des moyens.

(PDC) **Une modification de la LTVTC est-elle nécessaire ?** R : un bilan est normalement effectué après quatre ans pour une loi. Il sera fait cet été [2019] avec M. Poggia. Les taxis attendent beaucoup et les VTC aussi. La profession est en difficulté. Il y a près de 2500 véhicules à Genève pour une ville de 500 000 habitants. Le gâteau reste le même mais les parts diminuent toujours plus.

11. Audition écrite de la SUVA

Au cours de son travail, la commission a décidé d'adresser un courrier à la SUVA sur les questions relatives au statut salarié ou indépendant des chauffeurs travaillant pour Uber notamment⁶. La SUVA y a répondu par courrier le 1^{er} mars 2019⁷. En substance, cette dernière instance n'indique

⁶ Daté du 14 mars 2019, il se trouve en annexe 8 du présent rapport.

⁷ Il se trouve en annexe 9 du présent rapport.

rien sur la procédure contre Uber (litige en cours et protection des données obligent). Elle explique toutefois que le tribunal zurichois qui a tranché le cas n'a pas tranché sur le fond, soit sur l'indépendance des chauffeurs, mais sur l'identité de l'employeur. Selon le tribunal cantonal de Zurich, ce ne serait pas Uber Suisse mais Uber Pays-Bas qui doit être visée. En outre, la SUVA estime que plusieurs années devraient s'écouler avant qu'une décision entre en force à ce propos. Il ne faut dès lors pas attendre cela à moins de prendre la décision politique de ne pas agir.

12. Audition écrite de la TVA

Au cours de son travail, la commission a décidé d'adresser un courrier à l'administration fédérale de la TVA sur les questions relatives à la perception de la TVA de sociétés au modèle économique comparable à celui d'Uber⁸. L'administration y a répondu par courrier le 2 avril 2019⁹.

La TVA y mentionne l'idée de « représentation indirecte ». Dans ce cadre, il s'agit de trouver un lien contractuel entre l'entreprise Uber et le client de la prestation de la course. Le courrier de la TVA indique que *« l'entreprise fournit aux clients finaux des prestations de transport qu'elle-même acquiert auprès de chauffeurs indépendants. Le cas échéant, le chiffre d'affaires qu'elle réalise correspondrait par conséquent au 100% du montant facturé au client. Le chiffre d'affaires réalisé par le chauffeur indépendant serait, quant à lui, constitué du montant qui lui est reversé par l'entreprise (dans votre exemple 75% du prix facturé) »*. Si le chauffeur est assujéti, l'entreprise pourra déduire la TVA sur les 75% remis au chauffeur. Cela signifie indirectement que Uber a intérêt à travailler avec des chauffeurs indépendants soumis à la TVA – qui gagnent plus de 100 000 F –, car dans ce cas, Uber ne paie la TVA que sur les 25% du revenu des courses, contre 100% si le chauffeur n'est pas soumis à la TVA.

Le courrier confirme également que, si le numéro de TVA n'est pas présent sur la quittance, la taxe est tout de même prélevée.

13. Nouvelle audition du département

A sa demande, le conseiller d'Etat Poggia, accompagné de M^{me} Stoll, directrice générale de l'OCIRT, est auditionné pour la 3^e fois dans ce dossier.

Suite au litige entre la SUVA et Uber qui prend du temps à aboutir à une décision en force et qui suspend de fait l'entier des démarches sur cette

⁸ Daté du 12 mars 2019, il se trouve en annexe 10 du présent rapport.

⁹ Il se trouve en annexe 11 du présent rapport.

question partout en Suisse, **M. Poggia a contacté l'OCAS pour voir s'il y avait une possibilité transitoire**. L'OCAS a dans un premier temps dit que non, car les droits des travailleurs sont garantis. Si l'employeur ne paie pas, c'est la caisse supplétive qui s'occupe de verser les cotisations. Il faudrait toutefois éviter une telle situation et faire payer celui qui doit vraiment payer ces cotisations (soit l'employeur). Néanmoins, tant qu'il n'y a pas un péril de sous-couverture, l'OCAS ne va pas agir.

Il semblerait par ailleurs que certains chauffeurs soient déjà affiliés en tant qu'indépendants mais à d'autres titres. **L'inventaire de tous les chauffeurs de taxis et VTC a été fait**, ce qui est compliqué, car il y a un certain nombre de chauffeurs qui ne sont pas réellement en activité. Il faut faire des recherches entre les titulaires indépendants et les salariés engagés auprès d'entreprises de taxis ou VTC, ce qui prend du temps. Uber n'a pas été particulièrement ciblée mais tous les diffuseurs de courses.

Concernant **Uber Eats**, la situation est plus simple, car les coursiers sont mandatés par un restaurant pour transporter un plat cuisiné. C'est donc un intermédiaire et il est juridiquement beaucoup plus aisé de construire une location de services du côté d'Uber Eats. Une procédure a été ouverte du côté de l'office cantonal de l'emploi à ce niveau. La question sera ensuite de savoir si Uber Eats acceptera ce rôle ou non. Si c'est le cas, ils seront soumis aux conventions collectives et seront ainsi un employeur. S'ils refusent, ils pourront prendre une décision qui qualifie la relation avec les livreurs et une décision de soumission à la loi fédérale sur la location de services. Cette décision fera certainement l'objet d'un recours jusqu'au Tribunal fédéral. Entre-temps, les cotisations sociales ne seront toujours pas payées. Toutefois, le jour où il faudra rechercher ces impayés, les montants seront importants. La situation juridique et donc totalement différente de celle d'Uber, beaucoup plus complexe.

Echanges avec les commissaires

(S) M. Poggia a-t-il rencontré des conseillers d'Etat d'autres cantons afin de comparer et d'uniformiser leurs méthodes ? R : les interventions des uns et des autres interviennent sur la base d'une loi comme la LTVTC à Genève. Soit les cantons ont une loi, soit ils n'en ont pas. Au fond, le problème est le même et la question de la qualification de la relation avec les chauffeurs ne concerne pas les cantons mais le niveau supérieur (droit fédéral). La seule différence qu'ils ont avec les autres cantons réside dans l'article 28 LTVTC. Ce dernier pourrait permettre au département de mettre Uber en demeure de s'assurer que tous les chauffeurs sont socialement couverts auprès d'une caisse. Toutefois, dans une telle situation, Uber

pourrait indiquer qu'ils demandent déjà cela à tous les chauffeurs, ce qui est certainement le cas dans les contrats signés avec eux, et la patate chaude se retrouverait ainsi du côté des chauffeurs.

(S) Une sensibilisation à ce propos est-elle faite lorsque le permis VTC est délivré ? R : non. Pour l'instant, il n'y a pas de sensibilisation particulière autour de cet aspect. Ils ont toutefois fait un pas pour l'équivalence des diplômes étrangers. En effet, un chauffeur qui souhaite exercer à Genève doit demander une reconnaissance de son diplôme. Cette dernière est délivrée par le SEFRI. La PCTN doit ensuite, sur cette base, donner l'accès au marché genevois. Pour un chauffeur européen, la libre circulation est applicable. S'il est domicilié en France en tant qu'indépendant, un chauffeur peut s'auto-détacher pendant 90 jours. Pour cela, cette personne doit obligatoirement être de nationalité européenne. Ainsi, par exemple, un Marocain domicilié en France ne peut pas s'auto-détacher en tant qu'indépendant. Par contre, s'il est salarié au sein d'une structure, cette entreprise pourra le détacher sur le territoire genevois. Ces informations sont maintenant indiquées sur le permis, surtout dans le but d'informer les contrôleurs de la PCTN. Ce serait dangereux de sensibiliser les chauffeurs. Premièrement, au-delà de leur dire qu'ils doivent être indépendants ou salariés, ils ne peuvent rien dire d'autre. Deuxièmement, s'ils leur disaient qu'ils doivent être inscrits auprès d'une caisse, ils pourraient se rendre auprès d'une caisse en indiquant que l'Etat leur a donné des assurances. Il s'agit ainsi d'un silence qualifié de l'Etat plutôt que d'une lacune.

(S) Les chauffeurs de VTC doivent-ils remplir un formulaire dans lequel ils indiquent le nombre d'heures de travail ? Cela leur permettrait d'avoir beaucoup plus d'échanges avec l'AFC et de déterminer s'il y a des cas de fraude en faisant un rapport entre le nombre d'heures de travail et le revenu déclaré. R : ces informations sont inutiles, car le temps passé sur la route ne correspond pas au temps de travail effectif pendant lequel les chauffeurs Uber transportent des personnes. Uber s'est par ailleurs engagée à fournir la somme totale versée aux chauffeurs en 2018. Un chauffeur commettrait une fraude fiscale seulement s'il est véritablement indépendant. Le problème ne se situe toutefois pas là. Le but est de déterminer la nature du contrat. Ensuite, ils doivent s'assurer que les cotisations sociales sont bien payées. Quand tout le monde devra retirer les prestations sociales des salaires, la concurrence sera peut-être différente, mais au moins tout le monde sera sur un pied d'égalité.

(UDC) Le canton de Vaud délivre un certain nombre de permis et vient de voter sa nouvelle loi sur les taxis. Les lois genevoises et vaudoises ont-elles été comparées ? R : la législation vaudoise a été beaucoup inspirée par la

LTVTC dans les principes. Ils n'ont toutefois pas comparé précisément ces deux lois mais ce serait une bonne chose.

(UDC) Avez-vous pu augmenter suffisamment les contrôles des VTC depuis votre dernière audition [six mois se sont écoulés, d'octobre 2018 à mars 2019, ndlr] ? R : il y a eu plusieurs contrôles dernièrement, notamment pendant le Salon de l'auto.

(PDC) Un bilan de la loi (cf. art. 42 LTVTC) sera fait cet été. Le département a laissé entendre (cf. dernière question lors de l'audition de la brigade routière) qu'il reviendrait avec une proposition de modification de la loi. Est-ce exact et, si oui, sous quel délai ? R : il y a toujours des choses à corriger dans les lois. Néanmoins, le problème concerne plus l'application de la LTVTC que la loi elle-même. Il y a par exemple eu certaines améliorations concernant l'examen. Ce dernier a été durci, car il y avait beaucoup d'« appris par cœur ». La grosse problématique concerne l'application et le contrôle de la délimitation entre ce que font les taxis et ce que font les VTC. Actuellement, ils peuvent contrôler que la sécurité des personnes est assurée ; au-delà de cela, ils ne peuvent pas faire beaucoup plus. Imposer une limite du nombre de VTC serait bien. Le temps d'attente pour le client d'un VTC est actuellement quasiment nul. La concurrence entre les taxis et les VTC ne se fait pas de façon loyale. Maintenant, le fait d'utiliser les voies publiques pour faire de l'argent est un usage accru du domaine public. Il est ainsi possible de réglementer cette utilisation. Cela reste toutefois très difficile à limiter étant donné que ça touche les règles constitutionnelles fédérales.

(PDC) Concrètement, le département va-t-il proposer des modifications de la LTVTC ? R : pas dans l'immédiat, pour ne pas agir dans la précipitation. Le conseiller d'Etat souhaite réduire le montant annuel de 1400 francs à payer par les chauffeurs de taxi. Ces sommes servent à financer partiellement les contrôles. Au regard de la pression que subissent les chauffeurs de taxi et du fait qu'une grande partie des montants retenus n'ont pas été encore utilisés, il a l'intention de réduire ce montant à 900 francs.

(S et PLR) Pourquoi baisser l'émolument pour les taxis ? En effet, le Conseil d'Etat a affirmé à deux reprises qu'il y avait un manque de contrôles en raison du manque de personnel, alors que cet émolument sert à financer les contrôles. Ce serait complètement contre-productif ! R : plus de 2 millions de francs ont été amassés de par son prélèvement. Il faut être logique et diminuer cette taxe pour l'année 2019. Cela devra être soumis au Conseil d'Etat [à noter qu'aucune information n'est apparue par la suite dans les communiqués de presse du Conseil d'Etat, qui laisse à penser

que cette mesure n'a soit finalement pas été proposée, soit a été refusée par le Conseil d'Etat, ndlr]. Ce fonds est bien alimenté pour le moment. Lorsqu'ils auront les effectifs prévus à la PCTN et à la police, les sommes nécessaires seront utilisées. L'Etat n'a aujourd'hui pas répondu aux attentes garanties et il serait donc logique d'ajuster l'émolument adéquatement à cette situation. Cela soulagerait les taxis. Sachant que des chauffeurs gagnent parfois 100 francs par jour, c'est un montant symbolique mais qui reste important pour eux.

(Ve) L'émolument des taxis est-il bien payé par ces derniers ? R : seule une petite partie des taxis a payé l'émolument pour 2019 à ce jour.

(Ve) Quand la décision de modification du montant de l'émolument entrera-t-elle [le cas échéant] en force ? R : cette décision s'appliquerait pour toute l'année 2019. Ainsi, ceux qui ont déjà payé seraient remboursés de 500 francs.

(S) Comment le département compte-t-il répondre à l'art. 42 LTVTC qui prévoit qu'un bilan soit effectué, ce qui nécessite des données chiffrées ? R : c'est au bout de deux ans d'application qu'ils tireront un bilan de la loi. Ils vont rencontrer les chauffeurs de taxi le 9 avril 2019 pour discuter de cela. Les revenus des chauffeurs ont a priori baissé. Cela ne concerne pas l'impact de la loi mais celui de la concurrence. Avec ou sans la loi, il y aurait eu des chauffeurs s'abonnant à Uber et faisant ce travail librement comme les Vaudois l'ont fait. Il est ainsi difficile d'établir le lien de causalité entre la LTVTC et la baisse de revenu des chauffeurs de taxi. Malgré tout cela, le respect des règles sur les cotisations sociales doit être imposé.

(PLR) Les questions de l'examen VTC ont-ils changé ? R : il y avait beaucoup d'« appris par cœur » pour cet examen. Cela a été changé pour éviter que les futurs VTC apprennent tout par cœur deux jours avant l'examen.

(PLR) Les connaissances de français sont-elles testées ? R : il y a des réflexions à ce niveau.

(PLR) Les règles en matière de comptabilisation du temps de travail vont-elles être modifiées ? R : Uber ne se doit pas de rémunérer les chauffeurs quand ils n'ont pas de travail du moment qu'aucune relation employeur-employé n'est déterminée.

(PLR) Une application existe au Québec permettant d'envoyer un double de chaque facture émise par un VTC ou un taxi directement à l'AFC locale. Pourquoi ne pas mettre cela en place ? R : les problèmes de fraudes à l'AFC existent pour toutes les professions libérales. La possible

fraude fiscale d'un chauffeur de taxi est connue depuis longtemps. Aujourd'hui et au regard de la concurrence actuelle avec Uber, l'Etat n'est pas forcément en position de les contrôler encore plus qu'avant ou de serrer la vis.

(PLR) Quels sont la stratégie, la vision et les objectifs du Conseil d'Etat et du département face à cette technologie disruptive ? R : il y a deux choses à faire pour tous les diffuseurs de courses. Premièrement, il faut faire en sorte que les règles s'appliquent à tout le monde et que la relation juridique avec les chauffeurs soit clairement établie. Cela ne relève néanmoins pas de la compétence du canton. Deuxièmement, ils doivent étudier s'ils vont mettre des règles supplémentaires concernant le nombre de chauffeurs de VTC sur le terrain, comme cela existe pour les taxis [mais cela est contraire à la liberté économique protégée par le droit fédéral, voir les amples travaux sur l'élaboration de la LTVTC, ndlr]. Concernant l'application de la loi, ils travaillent notamment beaucoup avec l'aéroport. En effet, de nombreux problèmes sont recensés à cet endroit. Les taxis signalent de nombreux VTC qui évitent la queue de plusieurs heures des taxis. Leur but est de demander à un VTC arrivant à l'aéroport de prouver qu'un client l'a bien commandé à l'avance pour éviter une concurrence inadmissible avec les taxis. La question du contrat-type de travail avec les chauffeurs de taxi devra également être abordée. Ils ne vont toutefois pas créer un salaire minimum pour ces derniers tant que tous les acteurs ne sont pas mis sur un pied d'égalité.

(PLR) Que se passera-t-il si l'indépendance des chauffeurs est reconnue ? R : la profession disparaîtra certainement ou devra se réinventer.

14. Débats de la commission en vue de créer des objets de commission

Le PDC considère le chauffeur Uber auditionné comme un excellent exemple : il travaille avec Uber tout en étant en règle avec les charges sociales. Le problème du statut des autres chauffeurs reste cependant en suspens. La commission a entendu des réponses parfois contradictoires et c'est une question délicate à traiter. Dans un premier temps, le PDC avait entendu avec satisfaction que le département allait proposer une modification de la LTVTC (visant à sa simplification sur certains points) et qu'il aurait été bien d'attendre l'évaluation de cette loi ainsi que ces propositions. Ayant précisé sa question lors de la dernière audition du conseiller d'Etat (26.3.19), il s'avère que le département ne prévoit finalement pas de modification légale. Il serait donc intéressant de faire bouger les choses du côté parlementaire.

L'UDC trouve le parcours de cet auditionné intéressant et Uber semble correcte avec lui. Il déplore cependant le fait que Uber favorise des filières d'immigration clandestine et il estime que cela est très inquiétant.

Le PS affirme qu'il est difficile de s'y retrouver dans ce dossier compte tenu des réponses très différentes que la commission a reçues. Il trouve notamment que le pourcentage de 80% de travailleurs exclusivement Uber est discutable et qu'il est difficile d'évaluer de quelle somme disposent les chauffeurs Uber pour vivre. Au vu des différentes auditions du département, la commission a pu constater que l'administration réagit un peu : les examens pour VTC ont effectivement été durcis, mais il n'y aura pas de modification de la LTVTC, ni beaucoup d'informations sur le bilan prévu par l'art. 42 LTVTC. La vision du Conseil d'Etat repose sur le principe de l'urgence d'attendre, ce qui laisse le PS perplexe face à cela. Enfin, deux questions écrites urgentes pour obtenir des chiffres et des données précis sur un certain nombre de points ont été rédigées par ce groupe¹⁰. Etant donné que la situation soulève des inquiétudes communes, quel consensus pouvons-nous construire au sein de la commission ?

Après discussion, **un consensus se dégage sur le fait** :

- que la motion 2480 ne peut être votée telle quelle, les invites étant soit dépassées (car appliquées) soit inapplicables ;
- que la motion 2480 ne doit pas être retirée afin de ne pas perdre la substance des longs travaux de la commission sur cette thématique difficile ;
- que des questions juridiques importantes sont encore en suspens ;
- qu'un secteur économique est en souffrance et que la situation stagne ;
- qu'il ne faut pas viser spécifiquement Uber, car d'autres acteurs utilisent le même modèle économique, mais tenter de pacifier l'ensemble du secteur ;
- qu'il ne faut pas geler la motion (malgré le bilan à venir par le département, cf. art. 42 LTVTC), mais travailler sur une motion de commission ;
- qu'il n'est pas nécessaire de créer une sous-commission pour ce faire. Un sous-groupe informel constitué d'un membre par groupe politique est formé pour faire une proposition de rédaction.

¹⁰ Les QUE 880-A et 952-A se trouvent en annexes 6 et 7 au présent rapport et fournissent des chiffres précis sur nombre de questions relatives à l'étude de cette motion.

En janvier 2019, une **première réunion de ce sous-groupe** a eu lieu qui a permis de proposer des auditions complémentaires (brigade routière, OCPM, SUVA et TVA, sous forme écrite pour les deux derniers, cf. ci-dessus). Elles ont eu lieu (cf. ci-dessus). Un document d'analyse sur différentes questions récurrentes évoquées dans les auditions, mais avec des réponses parfois radicalement opposées ou difficilement réconciliables des auditionnés, a été élaboré par la rédactrice du présent rapport¹¹. De plus, deux objets – une motion et un projet de loi – sont en cours de rédaction pour devenir des textes de commission. Une seconde séance a eu lieu en mars 2019 pour aboutir à des textes susceptibles de rencontrer l'adhésion de l'ensemble des commissaires.

Le PS, rédacteur de la motion et du projet de loi, présente à la commission les deux textes tout en précisant que le sous-groupe a tenté de définir le plus petit dénominateur commun afin d'en faire des textes de commission. Ces deux textes ne prétendent évidemment pas résoudre l'intégralité des problèmes du secteur. Néanmoins, ils s'occupent de sept points précis. Puis les deux textes sont discutés, commentés et amendés.

*Présentation de la proposition de projet de loi de commission*¹²

Le projet de loi concerne **trois modifications de la LTVTC**. Premièrement, l'art. 5 al. 5 (nouveau) vise à mieux régir le délai pour l'affiliation des chauffeurs à une caisse de compensation. Cet article fait écho à une modification de l'art. 21A de la loi sur l'OCAS, également prévue dans le projet de loi. Deuxièmement, l'art. 9 al. 2 (nouvelle teneur) vise à soumettre à la TVA des sociétés comme Uber. La loi ne vise pas explicitement cette entreprise, mais son type de modèle économique. Troisièmement, l'art. 38 al. 7 (nouveau) vise à élargir la compétence de la PCTN.

Concernant l'affiliation d'un chauffeur à la caisse de compensation, les chauffeurs ne sont actuellement pas déclarés par leur employeur, car l'entreprise demande une inscription en tant qu'indépendant. Toutefois, les chauffeurs n'en remplissent pas les conditions. De ce fait, les chauffeurs ne sont pas en mesure de fournir les documents demandés par l'OCAS. Celle-ci

¹¹ Ce document se trouve en annexe 12 du présent rapport.

¹² Il est à noter qu'après discussion (brièvement relatée ci-dessous), le projet de loi, contrairement à la motion, n'a pas trouvé l'aval de l'ensemble de la commission. Il a donc été déposé comme projet de loi ordinaire (PL 12526) avec un certain nombre de signatures de députés S, V, EAG, MCG et UDC. Seuls le PDC et le PLR n'ont pas signé.

attend la décision de la SUVA qui, elle-même déboutée à Zurich, doit rendre une nouvelle décision. Par conséquent, le traitement des demandes peut prendre plusieurs années. A cet égard, le magistrat a expliqué qu'il n'était possible ni d'obliger les VTC à être dépendants ni de forcer la SUVA à trancher. Ce projet de loi vise donc principalement à accélérer le processus, d'une part, en mentionnant qu'il revient au chauffeur de faire sa demande d'affiliation ainsi que de la prouver annuellement et, d'autre part, en poussant l'OCAS à suivre les dossiers. Le système prévu dans le projet de loi est repris de la LCI en imposant un délai de traitement de 60 jours – contre 30 jours dans la LCI – à compter de la date d'enregistrement de la demande. Un délai supplémentaire peut toutefois être accordé si l'OCAS demande des informations complémentaires.

Concernant la TVA, le but de l'article est de faire en sorte que le chiffre d'affaires des courses soit imposé en Suisse. L'article 9 al. 2 LTVTC actuel qui mentionne l'obligation d'avoir un siège en Suisse ne suffit pas. En effet, il est nécessaire de s'assurer que le siège soit le bénéficiaire du chiffre d'affaires sans quoi celui-ci n'est pas taxé. L'art. 9 al. 2 (nouvelle teneur), « (...) *Celui-ci doit être le bénéficiaire du chiffre d'affaires réalisé par l'activité de diffusion de courses* », vise précisément à pallier ce problème.

Concernant la compétence de la PCTN, dans l'état actuel, le service est compétent pour l'application de la LTVTC. Néanmoins, la PCTN n'est ni compétente pour les amendes – actuellement pratiquées par le service des contraventions –, ni pour les contrôles – actuellement effectués par la brigade routière. Il a donc été proposé d'utiliser les modalités prévues par les ordonnances fédérales, dont l'OTR2 et l'OCR. Ces ordonnances prévoient que pour un domaine précis, il revient aux cantons de décider de l'autorité compétente. Cela permet de transférer les compétences de contrôle et de sanction à la PCTN afin d'éviter la confusion actuelle entre les différents services, tel qu'il en a été fait état dans le rapport 140 de la Cour des comptes¹³. Toutefois, le contrôle des éléments liés à la LCR ne peut pas être délégué, car il s'agit d'une compétence de droit fédéral. Cette nouvelle disposition permet à la PCTN d'avoir une vision plus large sur les dossiers lorsqu'ils contrôlent une personne.

¹³ La synthèse édifiante de la Cour des comptes se trouve en annexe 13 du présent rapport. Le rapport intégral se trouve sous <http://www.cdc-ge.ch/fr/Publications/Rapports-d-audit-et-d-evaluation/2018-Des-le-N-133/Rapports-d-audit-et-d-evaluation-2018.html>.

Présentation de la proposition de motion de commission¹⁴

Telle que présentée par le PS et validée à l'interne du sous-groupe informel de la commission, **la motion contient quatre invites.**

La première invite vise à **rehausser le niveau de l'examen pour les VTC**. Le taux de réussite de cet examen est de 98% ce qui soulève quelques soupçons sur sa véritable valeur. De plus, il apparaît que, dans certains cas, le critère légal de maîtrise du français n'est pas respecté. Les questions de l'examen étaient disponibles en ligne jusqu'à peu. Elles ont toutefois été retirées depuis, sur ordre de M. Poggia suite aux débats en commission. Les questions d'examen seront reformulées, a promis le département. En outre, des rumeurs indiquent que les réponses aux examens auraient été vendues par les futurs diffuseurs de courses (Uber notamment).

La deuxième invite concerne **l'augmentation de la qualité et de la quantité des contrôles effectués par la PCTN**. Cela fait écho aux dispositions sur la compétence de la PCTN évoquées dans le projet de loi. Il s'agit d'accélérer le processus d'amélioration initié par le Conseil d'Etat. Si la question de la qualité concerne la compétence de la PCTN, la question de la quantité fait référence aux faibles chiffres tant en nombre d'ETP affectés à cette tâche qu'en nombre de contrôles, notamment la nuit et le week-end qui sont les moments particulièrement à risque¹⁵. Le projet de base mentionnait dans les considérants que les ressources allouées au contrôle étaient trop faibles. Sur demande du PLR, l'invite présentée ici se veut plus consensuelle en montrant la différence entre les promesses en termes de nombre de contrôles promis par M. Maudet et le nombre de contrôles effectifs. Rappelons que le nombre d'acteurs – taxis et VTC confondus – a doublé depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC.

La troisième invite vise à **appliquer la loi à tous les acteurs du secteur en matière de possibilités de paiement**. Bien que cette invite puisse être considérée comme anecdotique, les chauffeurs d'Uber n'acceptent pas les paiements au comptant, ce qui contrevient à la loi en vigueur. La question n'est pas de savoir si la possibilité de paiement par carte bancaire est meilleure ou non que la possibilité de paiement en *cash*. Il s'agit davantage de souligner l'importance de l'application de la LTVTC, qui constitue un cadre commun auquel les taxis et les chauffeurs Uber sont soumis.

¹⁴ Après discussion et amendements, le projet de motion deviendra une motion de commission qui est annexée au présent rapport.

¹⁵ Voir les chiffres précis donnés par le département dans les réponses aux QUE de M^{me} Moyard (880-A et 952-A), en annexes 6 et 7 du présent rapport.

La quatrième invite vise à **encourager l'exécutif à appliquer l'art. 42 LTVTC**. En effet, il est prévu qu'à la fin de l'année 2019, une étude sur l'impact de la loi soit établie. Or, il est nécessaire de débiter cette étude rapidement afin d'en obtenir les résultats à temps.

Commentaires des groupes sur les deux textes

Pour le PDC, l'invite de la motion concernant le paiement en *cash* ne paraît pas forcément pertinente au vu de l'art. 24 al. 1 LTVTC disposant que : *« Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement »*. Or, il apparaît que le système d'Uber fonctionne avec des réservations par débit sur les cartes de crédit. Il semble dès lors difficile de demander à l'entreprise de pratiquer un système de réservation par carte suivie d'un paiement en *cash*. Concernant les autres aspects de la motion, il indique ne pas avoir d'objections.

Concernant le projet de loi, le PDC indique que certaines dispositions semblent être trop détaillées pour une loi qui concerne principalement les taxis. Il indique comprendre l'objectif de l'art. 5 al. 5 (nouveau) ; toutefois, sa formulation semble confuse et trop détaillée, notamment car il prend en compte à la fois les chauffeurs indépendants et les salariés. De plus, il indique ne pas comprendre l'art. 9 al. 2 (nouvelle teneur) : *«¹ Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. ² Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse. Celui-ci doit être le bénéficiaire du chiffre d'affaires réalisé par l'activité de diffusion de courses »*. Il estime que la formulation de l'art. 9 al. 2 est confuse et devrait être approfondie en commission afin que la disposition permette effectivement d'atteindre le but visé. Enfin, concernant l'ajout de l'art. 21A LOCAS, il estime que la disposition cible de manière trop précise les VTC alors même que la loi concerne d'autres aspects relatifs à l'OCAS.

Le PLR remercie le PS pour son travail et sa présentation. Il rappelle avoir défendu la loi sur les taxis. **Concernant la motion**, il indique que sa venue paraît précipitée au vu du fait que la période de deux ans voulue par le législateur, pour effectuer un bilan de la loi, n'est pas écoulée. Il estime que la crise actuelle autour de ce sujet n'est pas telle qu'il faille agir impérativement. Il souligne que la question soulevée par ces objets s'inscrit

dans le cadre d'un changement général de modèle économique. Il rappelle que la LTVTC a été proposée par le Conseil d'Etat et qu'il revient à ce dernier de la mettre en œuvre. Concernant les méthodes de paiement, il indique que la question était initialement pensée pour pousser les taxis à permettre le paiement par carte de crédit, et non l'inverse. Il s'accorde avec le PDC sur le fait que la pratique d'Uber risque de s'inscrire dans la disposition relative aux réservations par carte de crédit.

Concernant le projet de loi, le PLR indique qu'il ne le signera pas. Il souligne que la question de la TVA est importante. Il note toutefois qu'une disposition cantonale risque d'être insuffisante en vue du fait que la pratique d'autres entreprises, notamment *Booking.com* s'inscrit dans un cadre qui dépasse les frontières cantonales. Il pourra toutefois être déposé en parallèle du rapport du Conseil d'Etat suite aux deux ans de l'entrée en vigueur de la LTVTC.

Les Verts remercient le PS et le sous-groupe de travail. Il existe une certaine urgence à traiter cette question. Il regrette à cet égard l'absence de réactivité du département.

Le MCG indique que les questions du permis de conduire, du permis de pêche ou du permis de cafetier sont également disponibles, sans que cela soulève d'interrogations.

Réponses du PS, premier auteur des textes sur les remarques faites

Sur les articles trop détaillés du projet de loi (PDC), il est ouvert à toute proposition qui en simplifierait la teneur. Il a néanmoins fait attention à ne rédiger que le nécessaire. A titre d'exemple, l'art. 2 est une reprise de la LCI. De plus, dans l'art. 38 al. 7, le titre de l'OTR2 nécessite trois lignes de rédaction.

Sur l'art. 9 al. 2 du PL (PDC), il s'agit de s'assurer que le chiffre d'affaires soit bien déclaré en Suisse afin qu'il puisse être taxé. Or, il apparaît que les transactions par carte transitent par la filiale d'Uber aux Pays-Bas. De ce fait, Uber paie la TVA sur les chiffres d'affaires déclarés en Suisse et non sur les courses. Le fait de rajouter à l'art. 9 al. 2 « (...) *Celui-ci [le siège] doit être le bénéficiaire du chiffre d'affaires réalisé par l'activité de diffusion de courses* » rend la disposition plus difficilement contournable.

Concernant le paiement cash (PDC), le sous-groupe s'est penché sur la question. L'article 24 al. 1 LTVTC : « *Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement* » ne retire pas le droit de payer en

cash. Cet aspect est uniquement présent dans la motion, car il paraît utile que le Conseil d'Etat se penche sur la question. Le but initial de la disposition était que les taxis puissent accepter les paiements par carte de crédit. Toutefois, les discussions sur la LTVTC portaient également sur le fait qu'Uber accepte les paiements en cash. L'invite de la motion vise à faire appliquer la loi pour tous. Toutefois, il ne s'agit pas d'un point essentiel et il pourrait le cas échéant être retiré pour obtenir un consensus.

Sur le fait que la motion viendrait trop tôt (PLR) : si la motion est déposée aujourd'hui [30.4.19], le Conseil d'Etat aura six mois après le délai de deux ans pour y répondre. Par ailleurs, les réponses de M. Poggia ont évolué entre la première audition et les deux suivantes. Lors de la première audition, M. Poggia ne semblait pas avoir pris conscience de l'ampleur du problème. Or, lors des auditions suivantes, ces propos sont apparus plus offensifs sur la question. Mais M. Poggia a aussi répondu qu'une modification législative n'était pas prévue à court terme, car le problème relevait davantage d'une application de la loi que de la loi elle-même. Dans ce cadre, bien que le Conseil d'Etat puisse avoir également une responsabilité dans l'application de la loi, il apparaît légitime de poursuivre les travaux législatifs un an et demi après l'entrée en vigueur de la LTVTC au vu des nouvelles problématiques soulevées.

Au terme de la discussion, les groupes PDC et PLR demandent deux amendements :

- la suppression de la troisième invite concernant le paiement en cash : « à faire appliquer la loi (article 24 et 33) à tous les acteurs du secteur en matière de possibilité pour le client de payer en cash et de contenu des éléments qui doivent figurer sur la quittance client »
- la suppression du paragraphe relatif de l'exposé des motifs nommé « *Les diffuseurs de courses comme Uber ne respectent pas la loi* »
- la modification de la quatrième invite concernant le bilan de l'art. 42 : « à présenter un rapport écrit sur l'impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de VTC » au lieu de « ~~à commander une étude sur le revenu des chauffeurs de taxis et de VTC afin de pouvoir mener une évaluation sérieuse des conséquences de la loi sur les conditions d'exercice de ces professions comme prévu par l'article 42 de la loi~~ ».

Dans le but de trouver un consensus, le PS reprend à son compte tous les amendements demandés par le PLR et le PDC. La motion de commission est ainsi en état d'être votée après présentation à la commission, alors que le

projet de loi nécessite pour les groupes un retour vers leurs caucus de mai 2019.

15. Vote sur la M 2480 et sur la motion de commission

La M 2480 est mise aux voix :

Oui :	1 (1 UDC)
Non :	14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Abstention :	–

La motion M 2480 est refusée.

La motion de commission, telle qu'amendée suite aux discussions, est mise aux voix :

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

La motion de commission, telle qu'amendée, est acceptée à l'unanimité. Elle est signée par l'ensemble des commissaires en séance.

16. Débat sur le PL de commission

Ayant déjà été présenté à une séance précédente, le projet de PL de commission n'est pas représenté.

Après en avoir discuté au sein de son caucus et malgré sa participation active au sein du sous-groupe pour la rédaction du texte, **le PDC** a fait savoir par courriel avant la séance qu'il ne souhaitait pas signer ce projet de loi. Les raisons en sont en substance les suivantes :

- On demande aux VTC ce qu'on ne demande pas aux taxis. Ainsi Taxiphone, par exemple, avec environ 80% de parts au marché, ne paie pas les charges sociales de ses affiliés ! Une retenue mensuelle est pratiquée.
- Uber exige que les chauffeurs soient affiliés à une caisse et, pour l'heure, c'est l'OCAS qui fait opposition [en attente d'une décision en force de la SUVA].
- La TVA est payée par les chauffeurs Uber sur la base d'un chiffre d'affaires relevé via cartes de crédit. Il n'y a pas de *cash*, donc pas de travail au noir !

- La part TVA Uber est soumise à la même législation que celle appliquée à toutes les entreprises qui travaillent sur le même modèle au niveau mondial. Si une modification devait voir le jour, elle devrait les concerner toutes et non pas seulement Uber.

Le MCG est prêt à soutenir ce projet de loi.

L'UDC également.

Le PLR ne va pas signer ce projet de loi, comme déjà indiqué lors d'un précédent débat.

Les Verts soutiendront ce projet de loi avec leurs remerciements pour ce beau travail.

EAG souhaite signer le projet.

Au vu des échanges, le projet de loi présenté en commission est déposé par le PS et cosigné par les groupes qui l'ont souhaité (tous, sauf le PDC et le PLR).

Au vu de ce rapport et de ses annexes, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir refuser la motion 2480 et accepter la motion de commission, telle qu'issue des travaux féconds de la Commission des transports.

Annexes

1. *Rapport du SECO concernant Uber du 14 mars 2018*
2. *Article de la Tribune de Genève du 9 juillet 2019*
3. *Documentation d'Uber du 10 octobre 2018*
4. *Exemple d'annonce des 90 jours*
5. *Exemple de disque tachygraphe*
6. *Réponse à la question écrite urgente QUE 880-A du 10 octobre 2018*
7. *Réponse à la question écrite urgente QUE 952-A du 12 décembre 2018*
8. *Courrier à la SUVA du 14 février 2019*
9. *Courrier de la SUVA du 1^{er} mars 2019*
10. *Courrier à la TVA du 12 mars 2019*
11. *Courrier de la TVA du 2 avril 2019*
12. *Rapport n° 140 de la Cour des comptes sur le secteur juridique de la PCTN d'octobre 2018*

Proposition de motion (2480-A)

pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- la nouvelle loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) qui prévoit spécifiquement que les transporteurs et les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et les conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité ;
- l'obligation de surveiller également que les travailleurs de ce secteur soient en règle au regard de la loi fédérale sur les étrangers ;
- que malgré la mise en vigueur de cette nouvelle loi le 1^{er} juillet 2017, soit depuis plus de 9 mois, de nombreux scandales sont couramment dévoilés, qui dénoncent que des chauffeurs continuent à travailler à Genève avec un statut précaire, et sans bénéficier de toutes les autorisations nécessaires, notamment pour le compte de la société Uber ;
- l'avis du Secrétariat d'Etat à l'économie de la Confédération – SECO, qui vient de produire une analyse selon laquelle les chauffeurs travaillant pour la société Uber doivent être considérés comme des travailleurs dépendants, les sociétés mettant à disposition d'Uber des chauffeurs et des voitures VTC violant de ce fait la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (RS 823.11).
- qu'il est également apparu que de nombreux chauffeurs provenaient de l'étranger et n'étaient pas en règle ou avaient obtenu des permis de travail sur de fausses indications ;
- qu'il n'apparaît pas tolérable que le canton de Genève, pourtant doté d'une nouvelle loi spécialement adoptée pour pouvoir appréhender les activités de tous les acteurs de la profession des transporteurs de personnes, ne soit pas en mesure de faire respecter les dispositions essentielles de protection des travailleurs et par ailleurs d'assurer un cadre légal offrant une égalité de concurrence entre tous les acteurs de la profession,

invite le Conseil d'Etat

- à prendre de suite toutes les utiles et urgentes mesures afin de s'assurer, en respect de la LTVTC et de la LEtr, que tous les chauffeurs et exploitants dans le domaine du transport de personnes respectent tant les conditions posées par la LTVTC que les législations sociales et relatives aux étrangers ;
- à impartir à la société Uber un ultime délai de 30 jours au maximum pour :
 - déclarer tous ses chauffeurs partenaires comme travailleurs dépendants, auprès des institutions sociales (caisses de compensation AVS, SUVA) ;
 - prouver que tous ses chauffeurs sont titulaires d'une carte professionnelle genevoise de chauffeur de VTC ;
 - prouver que tous ses chauffeurs travaillent avec une voiture répondant aux conditions de la LTVTC, immatriculée à Genève ;
- à procéder à tous contrôles utiles et, à défaut de respect des conditions énoncées ci-dessus, à interdire à Uber de poursuivre son activité (art. 36 al. 2 LTVTC) par une décision exécutoire nonobstant recours.

Secrétariat du Grand Conseil

M 2571

*Proposition présentée par la commission des transports :
M^{mes} et MM. Salima Moyard, Thierry Cerutti, Delphine
Klopfenstein Broggin, Jacques Blondin, Mathias
Buschbeck, Christo Ivanov, François Lance, Caroline
Marti, Fabienne Monbaron, André Python, Jean Romain,
Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Rolin Wavre,
Thomas Wenger*

Date de dépôt : 16 juillet 2019

Proposition de motion LTVTC

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que, malgré l'entrée en vigueur de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) le 1^{er} juillet 2017, la situation est loin d'être satisfaisante tant du point de vue de la précarité des conditions d'exercice de la profession de chauffeurs de taxis et de VTC que du point de vue de la vérification de l'affiliation aux assurances sociales des chauffeurs VTC ;
- que le niveau de l'examen menant à l'obtention de la carte de chauffeurs VTC est insuffisant pour assurer un service de qualité ;
- que de nombreux chauffeurs de VTC n'ont pas, selon les milieux intéressés, une maîtrise suffisante du français ;
- que le nombre de contrôles du respect de la loi est insuffisant sur le terrain, notamment la nuit et le week-end, ainsi que sur le site de l'aéroport, alors que ce sont des périodes et des lieux de fortes activités des VTC propices aux violations de la loi ;
- que l'effectif dévolu au contrôle de l'application de la LTVTC ne correspond pas à ce qui avait été indiqué aux députés des débats parlementaires en lien avec la loi précitée ;

- que la police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) et la brigade de circulation routière manquent de moyens techniques et de prérogatives pour remplir leur mission,

invite le Conseil d'Etat

- à rehausser le niveau de l'examen permettant d'obtenir la carte professionnelle de VTC et d'attester de son aptitude à communiquer en français, comme le prévoit l'art. 6, al. 2, let. d de la loi et l'art. 9, al. 1, let. c du règlement, afin de garantir le professionnalisme et la qualité du service ;
- à augmenter la qualité et la quantité des contrôles effectués par la police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) et la police cantonale ;
- à présenter un rapport écrit conformément à l'article 42 de la loi.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

L'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC, H 1 31) a permis certains progrès dans un domaine où le canton peine à trouver des solutions législatives satisfaisantes et qui se trouve bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs de l'économie numérique. Toutefois, la situation reste largement insatisfaisante tant du point de vue de la précarité des conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeurs (VTC) (exacerbation de la concurrence, augmentation du nombre de chauffeurs, inégalité de traitement, violations de la loi) que du point de vue de la vérification de l'affiliation aux assurances sociales des chauffeurs VTC¹.

La présente motion vise à améliorer la mise en œuvre de la loi actuelle alors qu'un projet de loi présenté en parallèle vise à modifier certains aspects précis de la loi. Ces deux démarches sont complémentaires et portent sur des aspects différents de la problématique.

Niveau insuffisant des examens VTC

Selon certains milieux professionnels intéressés, le taux de réussite des examens menant à l'obtention de la carte de VTC serait proche de 100%, contre 50% pour ceux concernant les taxis. La volonté d'acteurs comme *Uber* de pouvoir disposer de très nombreux chauffeurs pour couvrir une demande qui fluctue fortement en fonction de l'heure et des jours est pointée du doigt².

¹ Voir notamment <http://www.lemoble.ch/fr/News/Action-spontanee-des-taxis-a-l-aeroport.html>

<http://www.lemoble.ch/fr/News/Les-chauffeurs-Uber-en-colere.html>

<https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Des-chauffeurs-Uber-bafouent-la-loi/story/22555147>

<https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/face-uber-taxiphone-concurrence-explose/story/13769368>

<https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Le-groupe-Chauffeur-Prive-deboule-dans-le-canton/story/24467964>

² Citation extraite de <http://taxi-vc-ecole.ch/vtc/#exa> : « Etant donné le déroulement des examens VTC de la session de novembre 2017, et le nombre de réussite qui avoisine les 100%, et étant donné que la multinationale américaine qui a besoin de main d'œuvre prolétaire et de chauffeur travaillant à moindre

Sur le terrain, les milieux des taxis affirment que certains chauffeurs de VTC ont une connaissance du français très insuffisante en audition, il a même été avancé que les réponses aux questions d'examen étaient même vendues. L'ensemble des questions d'examens a en tout cas été disponible sur les sites internet du canton³ et de l'ifage⁴, responsable de l'organisation et de la passation des examens, de l'entrée en vigueur de la loi (juillet 2017) jusqu'à très récemment. Le département a fort heureusement supprimé la présence sur internet des questions posées suite au travail à la commission des transports, et la commission des examens va réécrire l'ensemble des questions pour la prochaine session d'examen.

Le plan d'études précise que « les matières des examens de chauffeur de VTC comprennent uniquement des épreuves théoriques informatisées ». « Les épreuves théoriques d'examens sont rédigées par les experts de la Commission d'examens LTVTC prévue à l'article 7 RTVTC, sous forme de questions à choix multiples. »⁵ D'autre part, aucun examen oral n'est organisé pour les chauffeurs VTC, contrairement à ce qui est prévu pour les taxis. Alors que l'article 9 RTVTC prévoit que les examens VTC portent notamment sur des « connaissances suffisantes de français », aucun examen de français n'est organisé, considérant que cette matière est testée via la réponse aux questionnaires à choix multiples (QCM) thématiques. Compte tenu de ce qui précède, la motion invite le Conseil d'Etat à rehausser le niveau des examens afin d'assurer un niveau de connaissances thématiques et de français suffisant pour garantir la qualité des services offerts. Cela pourrait notamment passer par l'abandon des QCM, la non-publication des questions posées et leur renouvellement périodique, ainsi que la demande d'une certification par une école de langue de la place. Dans cette dernière éventualité, les conditions requises pour un permis d'établissement ou un permis d'établissement anticipé (A2, voire B1 à l'oral, selon le cadre européen commun de référence pour les langues) pourraient servir de modèle.

coup, notre école de formation professionnelle a décidé de ne plus entrer en matière pour quelconque formation de chauffeurs VTC, laissant le soin à d'autres intervenants travaillant pour le compte de cette même multinationale de préparer leurs propres chauffeurs VTC. »

³ <https://www.ge.ch/devenir-chauffeur-taxi-vtc/examens-chauffeur-taxi-vtc>

⁴ <https://www.ifage.ch/offre/centres-examens/pctn/examen-ltvtc-taxis-et-vtc#documents-2487>

⁵ <https://www.ge.ch/document/plan-etudes-examens-chauffeurs-professionnels/telecharger>

Nombre de contrôles insuffisant

« Au 31 août 2018, 1253 cartes professionnelles de chauffeur de taxi et 1173 cartes professionnelles de chauffeur VTC ont été délivrées », selon les réponses fournies à la QUE 880⁶.

Toujours selon la même source, « pour le contrôle de la LTVTC, l'effectif est de 2 ETP pour le secteur des autorisations, de 2,8 ETP pour le secteur de l'inspection et de 3 ETP pour le secteur juridique, soit un total de 7,8 ETP. Au 1^{er} semestre 2019, il est prévu de recruter 2 ETP supplémentaires en vue de renforcer la mission de contrôle prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la LTVTC, soit 1 ETP pour le secteur des autorisations et 1 ETP pour l'inspection. La police routière, quant à elle, compte 2 ETP affectés à cette mission de contrôle. » « Depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC, 604 heures de contrôle ont été effectuées par la PCTN. » Compte tenu d'une période d'observation de 15 mois, cela signifie que 40 heures par mois en moyenne ont été consacrées à cette mission, ce qui correspond à moins d'un 25% équivalent temps plein. Cette dotation ne permet pas de réaliser plus que quelques contrôles par semaine (15 à 20 par mois effectués par la brigade routière actuellement, selon ses propos en audition), ce qui est clairement insuffisant.

Les compétences de contrôle et de sanctions de la loi sont réparties entre la PCTN et la police cantonale, ce qui nécessite une bonne coordination. En effet, l'article 35 de la LTVTC prévoit que « les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi » sont compétents pour dresser un constat d'infraction. L'article 36 prévoit la même chose en matière de prise de mesures, comme le fait d'empêcher la poursuite d'une course. Dans les faits toutefois, les inspecteurs de la PCTN n'ont pas les moyens d'intervenir sur un véhicule en mouvement ou de le suivre sur des voies réservées. De plus, les chauffeurs de taxis et de VTC sont soumis à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (RS 822.222, OTR 2). Son article 31, alinéa 1 prévoit que les cantons fixent l'autorité d'exécution et l'alinéa 2 que « le contrôle, sur la route et dans les entreprises, de la durée du travail et du repos est régi par l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière ». Ladite ordonnance (RS 741.013, OCCR) prévoit expressément que les contrôles sont du ressort de la police cantonale. Le canton n'a donc pas pris sur cette répartition des compétences. Elle nécessite ainsi une coordination accrue et des contrôles conjoints pour en assurer l'efficacité.

⁶ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00880A.pdf>

Les promesses du département lors des débats parlementaires sur la LTVTC en matière de renforcement des contrôles ne semblent pas avoir été suivies d'effet et apparaissent contradictoires. Voici quelques extraits du rapport de la commission relatif au PL 11709 : « *M. Pierre Maudet aborde ensuite la question des mesures de contrôles prévues dans le cadre du projet de loi en rappelant que de nouveaux moyens seront mis en place.* »⁷ « *Le Conseiller d'Etat Pierre Maudet, en lien avec la cheffe de la police, a renforcé les sanctions. Il explique qu'un rapport mensuel est demandé à la brigade.* »⁸ Malheureusement la commission des transports ne sait pas si ces documents ont été produits et n'en a dans tous les cas pas eu connaissance. « *Sur la question des contrôles, il explique qu'une escouade de six policiers est sur le terrain depuis mars. En considérant les finances publiques et l'intérêt public, on ne peut pas justifier de mobilisation de policiers supplémentaires.* »⁹ « *Sur la question de l'effectif de la brigade des taxis, M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'elle est passée de 0 à 6 gendarmes depuis mars 2015. Il estime ainsi ne pas avoir assez de recul, également en raison de la transformation récente du modèle d'entreprise de la société Uber, pour justifier un effectif supérieur. Il explique que l'augmentation de l'effectif de la brigade des taxis pourrait être proposée dans le cadre de la nouvelle loi sur la police.* »¹⁰ L'effectif mentionné ci-dessus paraît contradictoire avec les chiffres fournis en réponse à la QUE 880 qui mentionne 2 ETP au niveau de la police routière pour cette tâche.

Pour terminer, la forte augmentation du nombre de VTC – et l'exacerbation de la concurrence qui en résulte – conduit de nombreux chauffeurs, pris à la gorge par leurs obligations financières, à adopter des comportements non conformes à la loi (utilisation non conforme du tachygraphe, non-respect de la limitation du temps de conduite quotidien, non-camouflage de la bonbonne, non-remise des quittances, utilisation interdite des voies de bus).

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, il est nécessaire d'augmenter le nombre des contrôles et donc d'affecter à cette tâche les moyens humains initialement prévus dans les services compétents.

⁷ PL 11709-A, p. 13 (disponible sous <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11709A.pdf>).

⁸ *Idem*, p. 22.

⁹ *Idem*, p. 10.

¹⁰ *Idem*, p. 23.

Qualité déficiente des contrôles

Le rapport 140 de la Cour des comptes pointe de nombreux dysfonctionnements au sein de la PCTN qui rendent son action de contrôle déficiente. Extraits : « retard très important dans le traitement des rapports d'infraction », « système d'information obsolète et des échanges d'informations insatisfaisants », « le traitement des infractions n'est pas efficient »¹¹. Il est urgent que ce rapport soit suivi d'effets et que le département concerné rende compte au Grand Conseil des mesures effectivement prises et de l'évolution effective de la situation. Les motionnaires invitent par exemple le département à réfléchir à la mise en place d'un système de transmission automatique et instantanée des quittances à l'administration fiscale, comme cela se fait avec succès au Québec, ou encore à un système informatique centralisé (sous forme d'application mobile, par exemple) qui permettrait à tout agent de police ou inspecteur de la PCTN de faire un contrôle dans ce secteur.

Sur le plan des compétences en matière de sanctions, la PCTN peut prendre les mesures fixées à l'article 37 de la loi (suspension et retrait de la carte et de l'autorisation) mais pas les sanctions pénales prévues par l'article 38 (amendes) qui sont de la compétence du service des contraventions selon l'article 51 du RTVTC. La pertinence de cette disposition réglementaire doit être questionnée, compte tenu des difficultés de coordination des deux services et du fait que cela constitue une nouveauté, comme le note la Cour des comptes¹².

Selon les informations recueillies par les motionnaires, la PCTN n'a pas accès aux bases de données du service des contraventions et n'est pas informée des suites données à ses rapports d'infractions. Cela est très problématique, car elle manque de vue d'ensemble, elle n'a aucune vision sur la situation du chauffeur contrôlé en termes de récidives ou de dossier administratif ; la PCTN ne peut, dans ce contexte, faire du bon travail – et cela a été justement relevé par le rapport n° 140 de la Cour des comptes. Selon les auditions faites par la commission, la brigade routière de la police n'a pas non plus accès à ces données, sauf s'il y a contestation de l'amende, au motif, en l'occurrence étrange par rapport à l'indispensable recherche

¹¹ P. 4 du rapport 140 de la Cour des comptes, disponible sous : <http://www.cdc-gc.ch/fr/Publications/Rapports-d-audit-et-d-evaluation/2018-Des-le-N-133/Rapports-d-audit-et-d-evaluation-2018.html>

¹² P. 21 : « Les récentes modifications de la LTVTC ont certes réduit le champ de compétences de la PCTN (les amendes pénales sont désormais du ressort du Service des contraventions) ».

d'efficacité du contrôle par l'Etat, de la séparation des pouvoirs, le service des contraventions dépendant du pouvoir judiciaire.

Compte tenu du fait que c'est la nuit et le week-end que la demande en VTC est la plus forte, c'est durant ces périodes que les contrôles doivent être intensifiés afin autant de faire effectivement respecter la loi que de produire un effet préventif. La PCTN doit être en mesure de fournir une statistique claire concernant les horaires, jours et lieux de contrôle afin d'apprécier la qualité des contrôles.

Des chauffeurs toujours plus précaires

Comme on pouvait malheureusement s'y attendre, l'arrivée de la multinationale *Uber* et d'autres acteurs utilisant des plans d'affaires similaires et l'entrée en vigueur de la nouvelle loi n'ont pas amélioré les conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de VTC. La puissance publicitaire de telles multinationales a attiré de nombreux chauffeurs. Au-delà du fait que leur statut – salarié ou indépendant – n'est toujours pas tranché juridiquement¹³, les chauffeurs, toutes catégories confondues, sont toujours plus nombreux et se partagent une demande qui n'a pas autant augmenté que le nombre de chauffeurs. L'arrivée de nouveaux acteurs risque de faire augmenter toujours plus le nombre de chauffeurs¹⁴. Avant l'entrée en vigueur de la loi, 875 taxis jaunes (taxis avec autorisation d'usage accru du domaine public) étaient recensés aux côtés de 250 taxis bleus¹⁵. Aujourd'hui, 1253 cartes de chauffeur de taxi ont été délivrées afin de permettre à tous les taxis bleus qui le souhaitaient de devenir taxis et 1173 cartes de VTC. Il en résulte un sentiment de baisse de revenus pour beaucoup d'acteurs, loin des promesses des diffuseurs de courses de faire augmenter le revenu des chauffeurs par le biais de la multiplication des courses permise par la rapidité de la mise en lien du client et du chauffeur le plus proche via l'application. Dans un reportage réalisé récemment, un chauffeur indique être resté connecté sur l'application 77 heures pendant une semaine pour un revenu de 944 F alors qu'un autre se plaint de gagner 10 F

¹³ <https://www.tdg.ch/monde/defaite-uber-appel-paris/story/13434906?track>
<https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/uber-employeur-estime-confederation/story/19892597>

¹⁴ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Le-groupe-Chauffeur-Prive-deboule-dans-le-canton/story/24467964>
<https://www.letemps.ch/economie/geneve-lapplication-lymo-regroupe-taxis-chauffeurs-vtc>

¹⁵ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/numerus-clausus-taxis-revu-baisse/story/27373650>

par heure¹⁶. Rappelons que la perte de revenus peut en effet se faire sentir soit en augmentant sensiblement le temps de travail pour un salaire identique soit en baissant sensiblement le revenu pour un temps de travail identique. Seule une étude socio-économique sérieuse pourra établir la distribution des revenus réalisés en fonction du taux d'activité et du statut. Le lancement sans délai de cette étude est une nécessité afin de pouvoir faire un bilan sérieux de la loi deux ans après son entrée en vigueur, comme le prévoit son article 42.

Au vu de ces explications, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de réserver un bon accueil à cette motion.

¹⁶ <http://www.lemanbleu.ch/fr/News/Les-chauffeurs-Uber-en-colere.html>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR

Secrétariat d'Etat à l'économie SECO
Libre circulation des personnes et Relations du travail PA
Placement et Location de services PAVV

CH-3003 Berne, SECO, PAVV/igr

Autorités cantonales LSE VD et GE
Uber B.V. représenté par Lenz&Stæhelin Genève
Unia secrétariat central Berne

Classification:

Référence: 334/18-Schreiben_Drittfirmen_Uber B.V._Verleih_fz

Spécialiste: gre/PAVV

Berne, le 14 mars 2018

Examen des entreprises partenaires de Uber concernant la location de services

Madame, Monsieur,

En tant qu'autorité fédérale compétente en matière de surveillance et d'exécution de la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE, RS 823.11), nous avons été priés d'examiner si l'activité de la société SNC Pégase Léman, M.P. Riat & Associés, 1296 Coppet VD, partenaire de Uber, devait être qualifiée de location de services au sens de l'art. 12 LSE.

Les noms des sociétés STARLIMOLUXE.CH Sàrl, 1262 Eysins VD, et Diagne Limousine c/o CValue SA, 1132 Lully VD, qui semblent collaborer avec Uber B.V. de manière similaire à SNC Pégase Léman, nous ont également été communiqués.

Nous pouvons prendre position comme suit.

Selon l'art. 12, al. 1 LSE, agit comme bailleur de services celui qui fait commerce de céder à des tiers (entreprises locataires de services) les services de travailleurs.

Dans le cas présent, il est incontesté que les entreprises partenaires exercent leur activité avec l'aide de Uber contre rémunération. Il y a toutefois lieu d'examiner si les entreprises partenaires mettent du personnel à disposition de Uber selon la définition de la location de services faite par la LSE et doivent donc être qualifiées de bailleurs de services.

L'activité de location de services se définit comme suit :

- Selon l'art. 26, al. 1 de l'ordonnance fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (OSE, RS 823.111), est réputé bailleur de services celui qui loue les services d'un travailleur à une entreprise locataire en abandonnant à celle-ci l'essentiel de ses pouvoirs de direction à l'égard du travailleur.
- Selon l'art. 26, al. 2 OSE, on peut également conclure à une activité de location de services, notamment, lorsque:
 - a) le travailleur est impliqué dans l'organisation de travail de l'entreprise locataire sur le plan personnel, organisationnel, matériel et temporel;
 - b) le travailleur réalise les travaux avec les outils, le matériel ou les appareils de l'entreprise locataire;
 - c) l'entreprise locataire supporte elle-même le risque en cas de mauvaise exécution du contrat.

1. Examen des contrats en notre possession concernant la collaboration avec SNC Pégase Léman (ci-après l'entreprise tierce)

1.1. Examen du contrat de travail conclu entre l'entreprise tierce et le chauffeur

Seul le chiffre XIV contient une remarque au sujet de Uber, selon laquelle l'engagement a lieu seulement après que l'accès à la plateforme Uber donc à l'application Uber soit autorisé. Cela représente une première indication que Uber a une influence sur l'engagement des chauffeurs.

1.2. Examen du contrat de prestation de services conclu entre l'entreprise tierce et Uber B.V.

Chiffre 2.1.: Uber remet à l'entreprise tierce, pour chaque chauffeur, un identifiant chauffeur lui permettant d'accéder à l'application Uber.

Chiffre 2.2.: Il est recommandé que le chauffeur attende au moins 10 minutes qu'un utilisateur se présente au lieu convenu.

Chiffre 2.3.: Selon ce chiffre, Uber n'est pas partie à la relation commerciale entre l'entreprise tierce et le client.

Chiffre 2.4.: Selon ces termes, Uber ne donne aucune instruction à l'entreprise tierce et ses chauffeurs, qui sont libres de décider quand et pendant combien de temps ils utiliseront l'application Uber ou les services Uber. Ils peuvent refuser, ignorer ou annuler la demande d'un client. Ils peuvent également fournir des services de transport à d'autres clients et utiliser d'autres services d'application logicielle.

Chiffre 2.5.: L'entreprise tierce exerce seule le contrôle sur les chauffeurs et s'engage à se conformer à l'ensemble de la législation en vigueur.

Chiffre 2.6.1.: le client a la possibilité d'évaluer les services de transport et le chauffeur sur l'application Uber. De même, le chauffeur doit évaluer le client.

Chiffre 2.6.2.: Uber se réserve le droit de désactiver l'accès du chauffeur à l'application Uber si ce dernier n'atteint pas l'évaluation moyenne minimale. C'est en particulier le cas lorsque le chauffeur refuse de manière répétée des demandes de clients.

Chiffre 2.7.1.: Le chauffeur est autorisé à utiliser son propre équipement électronique. Toutefois, Uber met à disposition de chaque chauffeur autorisé un équipement électronique, en cas de besoin.

Chiffre 2.8.: L'entreprise tierce accepte que Uber analyse, suive et partage les informations de géolocalisation d'un chauffeur obtenues par le biais de l'application Uber.

Chiffre 3.1.: L'entreprise tierce reconnaît que chaque chauffeur est en possession des autorisations et des connaissances nécessaires pour fournir des services de transports de passagers et convient que chaque chauffeur doit respecter des normes élevées de professionnalisme, de service et de courtoisie. L'entreprise tierce donne également son accord à ce que chaque chauffeur puisse faire l'objet de temps en temps de certaines vérifications de ses antécédents et de son historique en tant que conducteur.

Chiffre 3.2.: L'entreprise garantit que le véhicule est dûment immatriculé et autorisé pour l'exploitation en tant que véhicule de transport de passagers.

Chiffre 4.1.: Le tarif utilisateur est défini par Uber par l'intermédiaire de l'application Uber et est un montant recommandé. L'entreprise tierce désigne Uber en tant qu'agent de collecte des paiements.

Chiffres 4.2. et 4.3.: Uber se réserve le droit de modifier le tarif utilisateur.

Chiffre 4.4.: L'entreprise tierce paie à Uber des frais de services pour l'utilisation de l'application Uber., en pourcentage du tarif utilisateur (indépendamment d'un tarif modifié).

1.3. Examen de l'annexe de chauffeur au contrat de prestation de services entre l'entreprise tierce et Uber B.V. (ci-après, *annexe*)

Introduction: Afin que l'application Uber puisse être utilisée, l'entreprise tierce et le chauffeur doivent accepter les conditions de l'annexe.

Chiffre 2.1.: Le chauffeur se voit confier un identifiant chauffeur qui lui permet d'accéder à l'application Uber.

Chiffre 2.2.: Lorsque l'application est active, le chauffeur peut recevoir des sollicitations de services de transport. Si le chauffeur accepte la sollicitation, il recevra les données du client. Il est recommandé que le chauffeur attende au moins 10 minutes qu'un utilisateur se présente au lieu convenu. Le client peut recevoir les données du chauffeur.

Chiffre 2.3.: Uber ne contrôle ni ne dirige le chauffeur. Uber se réserve le droit de désactiver l'accès à l'application Uber d'un chauffeur en cas de violation du contrat.

Chiffre 2.4.1.: Le chauffeur accepte que le client l'évalue. Il évalue également les clients.

Chiffre 2.4.2.: Uber se réserve le droit de désactiver l'accès à l'application Uber d'un chauffeur, s'il n'atteint pas l'évaluation moyenne minimale.

C'est en particulier le cas lorsque le chauffeur refuse de manière répétée des demandes de clients lorsqu'il est connecté à l'application Uber. Le chauffeur s'engage à s'efforcer d'accepter une part substantielle des demandes des clients ou à se déconnecter de l'application Uber.

Chiffre 2.6.: Le chauffeur accepte que ses informations de géolocalisation soient fournies à Uber par l'intermédiaire de l'application Uber, suivies et analysées et que l'emplacement approximatif de son véhicule soit affiché au client.

Chiffre 3.: Le chauffeur garantit à Uber être en possession des autorisations et des connaissances nécessaires pour fournir des services de transports de passagers et convient que chaque chauffeur doit respecter des normes élevées de professionnalisme, de service et de courtoisie. L'entreprise tierce donne également son accord à ce que chaque chauffeur puisse faire l'objet de temps en temps de certaines vérifications de ses antécédents et de son historique en tant que conducteur.

2. Examen

Les éléments suivants laissent penser que Uber exerce un pouvoir de direction et que les chauffeurs sont intégrés dans l'organisation de Uber :

- L'entreprise tierce doit exiger de chaque chauffeur qu'il accepte de signer une annexe au contrat de travail. Uber peut également actualiser cette annexe de temps en temps. Uber reçoit une copie de toutes les annexes signées. Uber a dans chaque annexe la qualité de tiers bénéficiaire et peut, après la signature, en demander l'exécution contre le chauffeur (Contrat de prestation 2.5). L'annexe est un document de 7 pages par lequel Uber donne différentes instructions au chauffeur sur la façon dont doivent être fournies les prestations de transport.
- L'entreprise tierce doit garantir que ni elle ni ses chauffeurs ne dénigreront Uber, qu'aucune action qui cause un préjudice pour la marque, la réputation de Uber ou l'activité de Uber ne sera entreprise. Dans le cas où Uber constaterait un tel comportement, il se réserve le droit de restreindre ou désactiver l'accès à l'application Uber. Uber se réserve également le droit de restreindre ou désactiver l'accès à l'utilisation de l'application Uber par l'entreprise tierce ou ses chauffeurs pour toute raison, à sa seule discrétion raisonnable (Contrat de prestation 2.4 et annexe 2.3).
- Le chauffeur est informé du lieu de prise en charge, des données du client et également souvent du lieu de destination par l'application Uber. Le client reçoit les données du chauffeur également de l'application Uber (Contrat de prestations 2.2 et annexe 2.2).
- Le chauffeur doit transporter le client directement vers sa destination convenue, comme précisé par le client, sans interruption ou arrêts non autorisés (Contrat de prestations 2.3 et annexe 2.2).
- Le tarif utilisateur est calculé par l'intermédiaire des services Uber (Contrat de prestations 4.1). Uber est également responsable de collecter les paiements (Contrat de prestations 4.1).

Uber reçoit des frais de services en contrepartie de la fourniture de ses services et il se réserve le droit de modifier ces frais de services en tout temps (Contrat de prestations 4.4). Si un client annule une demande, l'entreprise tierce et donc le

chauffeur reçoivent des frais d'annulation de la part de Uber (Contrat de prestations 4.5).

- Uber émet un justificatif et le remet au client, aux noms de l'entreprise tierce et du chauffeur concerné. Uber définit le contenu de ces justificatifs. L'entreprise tierce informe les chauffeurs que toute rectification apportée au justificatif d'un client pour un service de transport doit être soumise à Uber par écrit dans un délai de trois jours ouvrables après l'achèvement dudit service de transport. En l'absence d'un tel avis, Uber ne sera pas responsable des erreurs sur ou en lien avec les justificatifs ou du rétablissement ou du remboursement du tarif utilisateur (Contrat de prestations 4.6).
- Uber se réserve le droit d'ajuster le tarif utilisateur lorsqu'un chauffeur a choisi un itinéraire inefficace ou lorsque le chauffeur n'a pas dûment mis fin à un service de transport dans l'application Uber. De même, Uber se réserve le droit d'annuler le tarif utilisateur si un client se voit imputer des services de transport qui n'ont pas eu lieu ou en cas de plainte d'un client (Contrat de prestations 4.3). La décision de prendre de telles mesures appartient uniquement à Uber.
- En principe, les chauffeurs ne sont pas obligés d'accepter une sollicitation de services de transport qu'ils ont reçue via l'application Uber (Contrat de prestations 2.4 et Annexe 2.3). Si le chauffeur refuse de manière répétée des demandes de clients, ces derniers peuvent alors l'évaluer de manière négative. Afin que le chauffeur continue de bénéficier de l'accès à l'application Uber, il doit néanmoins obtenir une évaluation moyenne minimale par les clients. Si cette moyenne n'est pas atteinte, Uber peut désactiver l'accès à l'application Uber (Contrat de prestations 2.6.2 et Annexe 2.4.2). La conséquence est donc que le chauffeur est obligé d'accepter les demandes des clients.
- Le chauffeur devrait attendre au moins 10 minutes qu'un utilisateur se présente au lieu convenu (Contrat de prestations 2.2 et annexe 2.2). S'il repart plus tôt, cela peut entraîner une évaluation négative à son sujet.
- De même qu'un client doit évaluer le chauffeur, ce dernier doit transmettre une évaluation sur le client (Contrat de prestations 2.6.1 et annexe 2.4.1). Les critères d'évaluation sont donnés par Uber B.V., resp. par l'application Uber. Uber se réserve le droit de partager les évaluations et de modifier ou supprimer des commentaires (Contrat de prestations 2.6.3 et annexe 2.4.3).
- L'application Uber peut être téléchargée par le chauffeur sur son propre équipement électronique. Toutefois, Uber met à disposition de chaque chauffeur autorisé, en cas de besoin, un équipement électronique qui reste la propriété de Uber (Contrat de prestation 2.7.1 et annexe 2.5).
- Le chauffeur accepte que Uber analyse et suive ses informations de géolocalisation via l'application Uber, lorsqu'il est connecté, et que l'emplacement approximatif de son véhicule avant et pendant le transport soit affiché (Contrat de prestation 2.8 et annexe 2.6).
- Le chauffeur doit garantir à Uber directement qu'il est titulaire de toutes les licences, permis, approbations et autorisations nécessaires pour fournir des services de transport de passagers à des tiers sur le territoire, qu'il possède le niveau approprié et à jour de formation, d'expertise et d'expérience nécessaire pour fournir les services de transport de manière professionnelle avec compétence, soin et diligence et qu'il

respecte des normes élevées de professionnalisme, de service et de courtoisie. Le chauffeur doit également accepter de faire l'objet de certaines vérifications sur ses antécédents et sur son historique en tant que conducteur de temps en temps (annexe 3). Ces exigences sont définies et contrôlées par Uber.

- En cas de réclamation, de litige ou si cela est requis, à l'entière discrétion de Uber, ce dernier peut fournir à un tiers des informations concernant le chauffeur. Le chauffeur doit également accepter que ses données personnelles soient conservées par Uber pour des motifs juridiques, réglementaires ou de sécurité, après la résiliation du contrat (Contrat de prestation 7 et annexe 5).
- Les services de Uber, l'application Uber, et les données de Uber sont la propriété de Uber (Contrat de prestation 5.3). De ce fait, Uber peut utiliser librement les données personnelles du chauffeur ou celles relatives à son activité.

L'importance des instructions que Uber donne au chauffeur ne peut amener qu'à la conclusion que Uber exerce un certain pouvoir de direction sur le chauffeur, au sens de l'art. 26, al. 1 OSE. Ainsi, les instructions les plus importantes pour la réalisation de la prestation de transport proviennent de Uber:

- Mention des données du client
- Mention du lieu de prise en charge
- Mention du lieu de destination
- Mention du nombre de passagers
- Détermination du prix
- Instruction de se rendre le plus vite possible au lieu de prise en charge
- Instruction de patienter 10 minutes au lieu convenu
- Instruction de choisir l'itinéraire le plus court

De plus, de nombreuses instructions supplémentaires relatives au comportement de l'employé ressortent des dispositions contractuelles présentées.

L'art. 26, al. 1 OSE parle d'abandon de l'essentiel des pouvoirs de direction. Dans la pratique, il suffit toutefois que le bailleur de services et un tiers (entreprise locataire de services) partagent le pouvoir de direction. Cette position a été confirmée par le tribunal fédéral dans l'arrêt 2C_356/2012 du 11 février 2013.

En outre, le chauffeur est intégré dans l'organisation du travail de Uber d'un point de vue personnel, organisationnel et temporel.

- personnel: le chauffeur reçoit un identifiant chauffeur de Uber.
- organisationnel: Lorsque le chauffeur est inscrit comme chauffeur d'Uber, la totalité de l'activité doit être exercée selon les directives de Uber.

De même, il y a lieu de constater que les prestations de transport sont réalisées pour la marque Uber et encaissées par Uber.

- temporel: Uber donne de nombreuses directives temporelles. Le chauffeur doit se rendre aussi vite que possible au lieu convenu, il doit attendre minimum 10 minutes à cet endroit et choisir l'itinéraire le plus court pour rejoindre le lieu de destination.

Il est également prouvé que le critère de l'art. 26, al. 2 let. b OSE est rempli dans le cas présent car le chauffeur peut recevoir un équipement de la part d'Uber, pour l'exécution de son travail.

Enfin, Uber support le risque de mauvaise exécution du contrat selon l'art. 26, al. 2, let. C OSE : Lorsqu'un client annule sa demande, Uber paye tout de même à l'entreprise tierce et au chauffeur des frais d'annulation.

3. Résumé

Dans l'ensemble, il apparaît que Uber assume une responsabilité importante pour les prestations de transport de personnes et, à ce propos, donne des instructions étendues à l'entreprise tierce mais aussi en particulier au chauffeur. De ce fait, Uber traite en fait les chauffeurs comme ses propres employés. Comme ces derniers sont toutefois engagés par une entreprise tierce, la seule possibilité juridiquement autorisée de cette manière d'agir est la location de services. Il n'y a que dans les rapports de location de services qu'un client peut engager la responsabilité du collaborateur d'un fournisseur de prestations et lui donner un nombre important d'instructions, qui doivent être suivies.

Au contraire, il ne peut être conclu qu'il n'existe aucune location de services, en raison du fait que le chauffeur peut décider lui-même dans quelle période il est actif pour Uber et s'il veut exercer d'autres activités en sus de l'activité exercée pour Uber. Dans le cas du travail temporaire justement, il appartient au travailleur temporaire d'accepter ou refuser un travail proposé par le bailleur de services. Dès que le chauffeur est inscrit dans le système Uber et qu'il réalise des courses dans le cadre de l'organisation d'Uber, mais qu'il est engagé par un Fleetpartner de Uber, cette activité de travail doit être qualifiée de location de services au sens de la LSE.

Au vu des documents en notre possession, nous arrivons à la conclusion que la société SNC Pégase Léman, M.P. Riat & Associés se comporte comme une bailleuse de services lorsqu'elle loue les services de personnel à Uber, l'entreprise locataire de services, pour des services de transport de personnes. Il y a lieu de supposer que les autres entreprises partenaires de Uber qui nous ont été indiquées agissent de la même manière.

De plus, la constatation qu'une activité de location de services est exercée par les entreprises tierces correspond aux décisions suivantes:

- Selon la décision sur opposition de la SUVA du 29 décembre 2016 contre Uber Switzerland GmbH, l'activité soi-disant indépendante des chauffeurs pour Uber a été qualifiée d'activité salariée. Cette décision n'est pas déclarée de force jugée en raison du recours formé par Uber mais elle montre toutefois que Uber assume totalement un rôle d'employeur. Si une entreprise tierce est impliquée dans ces rapports, cela ne modifie pas les prestations de services fournies par Uber. Uber doit toutefois, dans une telle collaboration, être qualifié d'entreprise locataire de services dans le sens de la LSE.
- Au vu de l'arrêt du tribunal fédéral 8C_571/2017 du 9 novembre 2017, les chauffeurs de taxi, qui reçoivent leurs engagements par le biais d'une centrale de taxi, doivent être

considérés comme employés de cette centrale de taxi et qualifiés de travailleurs salariés. En comparaison avec une centrale de taxi, le rôle de Uber va bien plus loin concernant la délivrance d'instructions et l'intégration des chauffeurs dans l'organisation. Il est donc logique que l'activité des chauffeurs d'entreprises tierces en faveur de l'organisation Uber soit qualifiée de location de services.

- Enfin, il y a également lieu de citer l'arrêt de la cour de justice de l'Union européenne (CJUE) dans la cause C-434/15 du 20 décembre 2017.

Dans cet arrêt, la CJUE constate que les prestations de Uber, parce qu'elles consistent principalement en des prestations de transport, sont à qualifier comme telles et non comme services d'une société de l'information. Bien que la jurisprudence de l'union européenne ne lie pas la Suisse, cet arrêt de la CJUE montre toutefois que le rôle de Uber B.V. est celui d'une entreprise de transport. Dans le cas où des chauffeurs sont mis à la disposition de Uber par une entreprise tierce, on ne peut conclure qu'à une relation de location de services.

4. Examen des documents transmis par Uber «Tarifs réglés en espèces» et «Mandat»

Le document «Tarifs réglés en espèces» prévoit en tant qu'annexe supplémentaire au contrat de prestation de services, que les courses de Uber, sur proposition de Uber, peuvent également être payées en espèces par le client. Ce document n'apporte dès lors aucun nouvel élément entraînant une modification de l'examen ci-dessus.

Selon le document «Mandat», un chauffeur partenaire de la société STARLIMOLUXE.CH Sàrl peut déclarer qu'il exerce une activité indépendante et Uber est autorisé à régler toutes les sommes correspondantes à STARLIMOLUXE.CH Sàrl. Il ressort des réflexions susmentionnées sur le système Uber que les chauffeurs mis en place par les sociétés partenaires exercent leur mission sous la forme de la location de services. La déclaration d'un chauffeur faite au moyen du «Mandat» ne correspond donc pas à la situation juridique réelle. STARLIMOLUXE.CH Sàrl ne peut pas mettre à disposition de Uber les chauffeurs qui réalisent une mission sur la base du contrat de prestations de services et de l'annexe en tant qu'indépendants, mais il doit les engager et les mettre à disposition de Uber.

En conclusion, nous aimerions encore relever que le contrat de prestation de services est signé entre les sociétés partenaires et Uber B.V. dont le siège est aux Pays-Bas. Avec cette collaboration, les sociétés partenaires louent les services de travailleurs à une entreprise locataire de mission à l'étranger, qui réalise ensuite des missions en Suisse. Cela a pour conséquence que les sociétés partenaires doivent être en possession de l'autorisation fédérale de pratiquer la location de services, en sus de l'autorisation cantonale, étant donné que leurs activités sont transfrontalières.

Au vu des explications qui précèdent, nous prions l'autorité LSE du canton de Vaud :

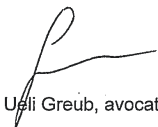
1. d'enjoindre la société SNC Pégase Léman, M.P. Riat & Associés, 1296 Coppet VD à déposer une demande d'autorisation de pratiquer la location de services ;

2. d'examiner les activités des sociétés STARLIMOLUXE.CH Sàrl, 1262 Eysins VD et Diagne Limousine c/o CValue SA, 1132 Lully VD et, le cas échéant, de les joindre à déposer une demande d'autorisation de pratiquer la location de services.

Dans le cas où vous auriez connaissance d'autres entreprises tierces qui collaborent avec Uber, nous vous prions de bien vouloir nous transmettre leurs noms, afin que nous puissions, en collaboration avec les autorités cantonales LSE, entreprendre les démarches nécessaires pour les soumettre à l'obligation d'autorisation.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Secrétariat d'Etat à l'économie



Ueli Greub, avocat

Chef de secteur Placement et Location de services

Copie:

- Service de l'emploi, à l'att. de Monsieur F. Iberg, Rue Caroline 11, 1014 Lausanne
- Office cantonal de l'emploi du Canton de Genève, à l'att. de Monsieur J.-O. Maeder, Rue des Gares 16, Case postale 2660, 1211 Genève 2
- Unja secrétariat central, secteur tertiaire, Madame V. Polito et Monsieur R. Künzler, Weltpoststrasse 20, 3000 Berne 6
- Lenz & Staehelin, à l'att. de Maître R. Houdrouge, Route de Chêne 30, 1211 Genève

La Suva considère qu'Uber est un employeur

Transport La Caisse nationale suisse d'assurance estime que le géant américain doit payer salaires et cotisations. Recours d'Uber.



En Suisse, 2600 chauffeurs utilisent l'application Uber, à Genève, Zurich, Lausanne et Bâle.
Image: Getty Images

La Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (Suva) a indiqué jeudi qu'elle considérerait les chauffeurs utilisant l'application Uber comme des salariés de la multinationale. Autrement dit, pour le principal assureur accidents du pays, le géant américain doit payer des salaires, des cotisations, des congés maladies, conclure une assurance accident, octroyer des congés maternité ou des vacances à ceux qu'il traite comme des partenaires indépendants.

Lire aussi: [Uber, maître dans l'art du recours](#)

La Suva parle d'une relation de «dépendance organisationnelle du travail» entre les chauffeurs et la multinationale. La caisse souligne qu'Uber détermine le prix des courses, gère leur encaissement, donne des instructions sur le chemin à prendre, fixe un système d'évaluation et se réserve le droit d'expulser des chauffeurs. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs perdu du jour au lendemain leur principale, sinon unique, source de revenu sans bénéficier d'aucune compensation.

L'état se resserre

C'est la troisième fois que la Suva rend une décision en ce sens vis-à-vis d'Uber. Les deux précédentes, en 2016 et en 2017, avaient fait l'objet de recours et, pour des questions procéduriers, la justice avait renvoyé la balle du côté de la Suva, l'incitant à trancher elle-même. Ce qu'elle a fait jeudi.

En Suisse, l'état se resserre d'autant plus sur Uber qu'en mai le Tribunal de prud'hommes de Lausanne a **condamné** le groupe californien à indemniser un chauffeur licencié de manière injustifiée. Pour la première fois en Suisse, une jurisprudence a établi que les chauffeurs ne sont pas des indépendants mais des

Par Richard Etienne@RiEtienne Mis à jour à 07h00

Articles en relation

Tamar Nour porte la contestation face à Uber

Transports Le Genevois a été propulsé au sommet d'une fronde contre la multinationale dans le canton. Portrait d'un chauffeur dégoûté. [Plus...](#)

ABO+ Par Richard Etienne 22.05.2019

Uber doit faire face à ses devoirs d'employeur

La justice vaudoise a donné raison à un ex-chauffeur d'Uber, qui obtient le statut de salarié. [Plus...](#)

Par Ivan Radja 05.05.2019

Mauro Poggia «siffle la fin de la récréation» chez Uber

Monde du travail Le patron de l'emploi estime que le géant américain et ses clones doivent respecter les règles dans le canton. Entretien exclusif. [Plus...](#)

ABO+ Par Richard Etienne 05.02.2019

salariés.

«Cette décision de la Suva confirme ce que qu'Unia dit depuis l'arrivée d'Uber, à savoir qu'Uber a complètement contourné les lois suisses», renchérit Umberto Bandiera, secrétaire syndical chez Unia. «Il est inacceptable que des milliers de conducteurs doivent se plaindre individuellement pour faire valoir leurs droits. Les autorités doivent veiller à ce qu'Uber se conforme à la loi ou l'interdire.»

Du côté du Canton, on applaudit aussi des deux mains. «On attendait cette décision de la Suva depuis longtemps», réagit le conseiller d'État Mauro Poggia. «Nous sommes sur le point de rendre une décision similaire», annonce-t-il d'ailleurs. Comme la Suva et la justice lausannoise, le magistrat considère que les relations entre Uber et les chauffeurs relèvent du droit du travail et que le premier doit être considéré comme l'employeur des seconds.

Décision à venir à Genève

Le ministre serre aussi la vis à propos du service de livraison de plats du groupe américain, Uber Eats, présent à Genève depuis novembre 2018. En juin, Mauro Poggia a donné trente jours à Uber pour se plier à la législation (en s'inscrivant au Registre du commerce et en clarifiant le statut des courtiers). Passé ce délai, Uber Eats ne pourra plus exercer dans le canton. Mais Uber Eats a recouru et a obtenu des mesures superprovisionnelles suspendant la décision de l'État. C'est désormais à la justice de trancher. «L'économie a toujours une longueur d'avance sur le droit, mais on se rattrape», glisse Mauro Poggia.

«Uber fera recours à la suite de la décision de la Suva, au même titre que pour la décision du Tribunal des prud'hommes de Lausanne», annonce Pascal Chavent, un porte-parole. «Les chauffeurs sont des travailleurs indépendants en Suisse. Ceux qui utilisent l'application restent entièrement libres de choisir si, quand, et où ils souhaitent l'activer. Uber n'impose aucune obligation de travail ni exclusivité de relation», dit-il.

Uber, qui met en relation des chauffeurs avec leur clientèle par le biais de son application, s'est lancé en 2014 à Genève. En Suisse, le groupe s'active aussi à Zurich, Bâle et Lausanne. Il collabore avec 2600 chauffeurs et recense 300 000 utilisateurs réguliers. Des entreprises au modèle économique similaire ont essaimé dans son sillage. Elles sont tout autant concernées par la décision de la Suva.

(TDG)

Créé: 09.07.2019, 07h01

Votre avis

Avez-vous apprécié cet article?

Oui

Non

ANNEXE 3

UBER

Concerne : Motion Florey

Madame, Monsieur, les députés,

Présente à Genève depuis plus de trois ans, Uber met aujourd'hui en relation, chaque semaine, plusieurs dizaines de milliers de passagers avec plus de 500 chauffeurs professionnels à Genève. Dès ses prémices, Uber a activement pris part aux discussions autour de la LTVTC.

C'est avec surprise que nous avons pris connaissance de la motion du député UDC Florey, laquelle est émaillée d'affirmations factuellement fausses. Nous tenons à les corriger ici :

- **malgré la mise en vigueur de cette nouvelle loi le 1er juillet 2017, soit depuis plus d'un an, de nombreux scandales sont couramment dévoilés, qui dénoncent que des chauffeurs continuent à travailler à Genève avec un statut précaire, et sans bénéficier de toutes les autorisations nécessaires, notamment pour le compte de la société UBER ;**

Avant qu'un chauffeur indépendant puisse s'inscrire sur l'application, Uber vérifie qu'il soit en conformité (i) avec la LTVTC, et notamment l'obligation d'avoir obtenu la carte VTC, et (ii) la loi fédérale sur les chauffeurs professionnels (OTR 2), notamment le permis professionnel B121 et la présence d'un tachygraphe dans son véhicule. Un chauffeur qui ne satisfait pas à ces conditions n'est pas admis à utiliser l'application Uber.

Par ailleurs, tout diffuseur de course doit, en vertu de la LTVTC, tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore le cas échéant, et aux véhicules qu'ils utilisent. Les autorités compétentes peuvent consulter ce registre dès qu'elles le souhaitent et demander au diffuseur de course toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. Uber, en sa qualité de diffuseur de courses, est soumis à ce contrôle et respecte pleinement ses obligations à cet égard.

- **le Secrétariat d'Etat à l'Economie de la Confédération - SECO, qui vient de produire une analyse selon laquelle les chauffeurs travaillant pour la société UBER doivent être considérés comme des travailleurs dépendants, les sociétés mettant à disposition d'UBER des chauffeurs et des voitures VTC violant de ce fait la Loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (RS-823.11).**

Ce n'est pas la lecture que nous faisons, ni de la loi, ni du document dont il est question. Quoiqu'il en soit, nous sommes toujours en discussion avec les autorités et les parties concernées pour clarifier cette situation qui, pour le surplus, concerne en premier lieu les entreprises de transport utilisant l'application Uber et leurs employés.

Pour mémoire, Uber n'impose aux chauffeurs ni d'obligation de travailler ni d'exclusivité. Les chauffeurs qui utilisent l'application Uber peuvent le faire au moyen

UBER

d'un simple "clic" sur leur smartphone, si, quand, où et pour autant de temps qu'ils le veulent, sans aucune obligation, ce qui nous amène à contester leur dépendance. Les chauffeurs souhaitent cette indépendance parce qu'ils ont eux-mêmes souvent d'autres activités, que ce soit de transport ou d'autres et parce qu'ils veulent rester libres de choisir d'utiliser Uber ou pas.

Par ailleurs, seuls des chauffeurs indépendants (c'est-à-dire non enregistrés au nom et pour le compte d'une entreprise de transport cliente d'Uber) sont aujourd'hui autorisés à utiliser l'application Uber. Ainsi, et à notre connaissance, aucune société de transport employant des chauffeurs n'utilise à ce jour l'application Uber.

Le débat sur le futur du travail est plus large et dépasse largement une seule opinion. De nombreuses juridictions de par le monde ont reconnu l'indépendance des chauffeurs utilisant l'application Uber. A titre d'illustration (et pour retenir un exemple proche de nous), le Conseil de prud'hommes de Paris a reconnu à plusieurs reprises que les chauffeurs n'étaient pas les salariés d'Uber. Ces décisions font écho à plusieurs jugements dans le même sens concernant d'autres acteurs de l'économie numérique (Deliveroo, Foodora, etc.).

En novembre 2017, dans son rapport concernant les conséquences de la numérisation sur le marché du travail, le Conseil fédéral lui-même notait : *"grâce aux nouvelles formes de travail, de nouvelles perspectives, qu'il faut exploiter, apparaissent sur la place économique suisse. Dans ce contexte, on peut se demander dans quelle mesure les conditions-cadre actuelles en matière de droit des assurances sociales admettent de nouveaux modèles de travail."*

Plus récemment, le Tribunal des Assurances Sociales du Canton de Zurich a admis qu'il n'existait pas de relation contractuelle entre Uber Suisse et les chauffeurs utilisant l'application Uber et que la SUVA ne démontrait pas l'existence d'un quelconque lien de dépendance, allant même jusqu'à qualifier le comportement de la SUVA de "déli de justice".

- **qu'il est également apparu que de nombreux chauffeurs provenaient de l'étranger et n'étaient pas en règle ou avaient obtenu des permis de travail sur de fausses indications.**

Cette assertion n'a pas de fondement. S'il est avéré qu'un chauffeur ne respecte pas les conditions d'exercice de son activité dans un canton donné, son compte devra alors être désactivé.

La demande de mobilité est toujours plus forte dans le canton, et reste l'enjeu majeur de cette génération. Uber souhaite participer à l'accroissement et l'amélioration de la mobilité des Genevoises et des Genevois, en toute transparence.

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les plus cordiales

Alexandre Molla
General Manager, Uber Suisse romande

UBER

Selon une enquête, l'indépendance est la principale raison pour laquelle un chauffeur utilise Uber

Une nouvelle étude menée auprès de chauffeurs suisses démontre que l'indépendance est le facteur le plus décisif dans l'utilisation de l'application Uber.

L'étude, menée par l'institut indépendant Link et commandée par Uber, a analysé les réponses de 578 chauffeurs qui utilisent actuellement l'application en Suisse romande et en Suisse alémanique.

La principale conclusion de cette recherche est que la flexibilité, l'indépendance et le fait d'être son propre patron sont les principaux facteurs de motivation pour commencer à utiliser l'application Uber.

Parmi les conducteurs interrogés, 85% ont identifié ces raisons comme déterminantes (25%) ou importantes (60%). En outre, l'indépendance et la flexibilité constituent deux aspects que les conducteurs ne sont pas prêts à abandonner. Plus de 90% disent que la flexibilité dans l'organisation de leur temps de travail est importante ou très importante pour eux.

De plus, s'ils avaient le choix entre être salariés ou indépendants, trois chauffeurs sur quatre (75 %) opteraient pour le travail indépendant, plutôt que d'être liés par un contrat de travail.

Selon cette même enquête, près d'un conducteur sur quatre (28 %) est sans emploi, tandis que 72 % exercent une profession à temps partiel ou à temps plein avant de commencer à utiliser l'application Uber. Parmi ceux qui ne travaillent pas, plus d'un tiers (39%) sont au chômage ou n'ont pas travaillé pendant plus d'un an. Ces chiffres démontrent le grand potentiel d'Uber à aider également ceux qui sont au chômage, de courte ou longue durée, à trouver une source de revenu flexible répondant à leurs besoins.

L'étude a également montré que 81% des conducteurs sont plutôt satisfaits (46%) ou complètement satisfaits (35%) de leur partenariat avec Uber. De plus, trois conducteurs sur quatre (74 %) ont déclaré que leur situation s'était améliorée depuis qu'ils ont commencé à utiliser l'application Uber.

Luisa Elster, porte-parole d'Uber en Suisse commente ces résultats : *"ceux qui utilisent l'application Uber restent entièrement libres de choisir si, quand et où ils veulent l'utiliser. Uber n'impose pas de quarts de travail, pas d'heures minimales et aucune obligation d'exclusivité. Cette flexibilité est ce que les chauffeurs apprécient le plus, et nous continuerons à travailler dur pour leur offrir la meilleure expérience possible."*

Document – Le Futur du Travail

Pourquoi la flexibilité et l'indépendance sont-elles essentielles ?

Le monde du travail change. Les technologies numériques offrent des possibilités sans précédent de création de revenus - souvent pour ceux qui en ont le plus besoin. Dans le même temps, il existe une **demande claire pour des formes de travail plus flexibles et indépendantes**.

La flexibilité professionnelle n'était traditionnellement ouverte qu'à un groupe professionnel très limité, les avocats, les médecins ou les architectes. Aujourd'hui, **cette flexibilité et cette indépendance peuvent être rendues accessibles à tous**.

C'est pourquoi un débat est en cours sur l'avenir de l'emploi en Suisse. Cette discussion ne se limite pas à Uber - même si Uber en est l'exemple le plus flagrant.

Nous voulons prendre nos responsabilités et sommes ouverts à contribuer à cette discussion afin que le système actuel puisse s'adapter à de nouvelles formes de travail.

Nous croyons que ces discussions sont nécessaires aujourd'hui. Le cadre actuel de la sécurité sociale a été **élaboré au milieu du siècle dernier**. Bien qu'il n'ait pas besoin d'être réformé dans sa totalité, nous pensons qu'il doit toujours servir son objectif initial et ne pas n'entraver la création de valeur liée à la nouvelle économie.

Pourquoi Uber est-il fondé sur un modèle d'horaires flexibles ?

- Les modèles d'entreprise innovants ont massivement élargi la flexibilité des professionnels, et cette flexibilité est l'une des principales raisons de la popularité de ces nouvelles formes de travail. Bien que les chauffeurs choisissent de s'associer à Uber pour de nombreuses raisons, très différentes, un sondage de l'institut Link a démontré que l'indépendance et la flexibilité sont leurs principales motivations :
 - Les chauffeurs partenaires qui utilisent l'application Uber en Suisse choisissent cette activité pour travailler quand ils le souhaitent. Ce constat a été confirmé par une enquête récente, selon laquelle **85% des chauffeurs partenaires en Suisse ont déclaré avoir "rejoint Uber parce que je voulais être mon propre patron et choisir mes propres horaires"**.
 - Ceux qui utilisent l'application n'ont aucune exclusivité envers Uber. **Ils sont libres d'utiliser d'autres moyens pour trouver des clients**, comme la connexion à d'autres applications, le développement de leur clientèle personnelle et la poursuite d'autres activités professionnelles.
 - En Suisse, un chauffeur utilise l'application en moyenne environ 17 heures par semaine. Ce temps varie d'une semaine à l'autre d'environ 9 heures. Cela signifie que ce chauffeur, en moyenne, après avoir été en ligne pendant 17

UBER

heures au cours de la première semaine, pourrait ne l'être que pendant 8 heures au cours de la semaine suivante. Ce résultat démontre que les chauffeurs n'utilisent pas l'application Uber "à plein temps", mais en complément, et uniquement en fonction de leur emploi du temps individuel.

- **Il ne peut y avoir d'emploi, où il n'y a pas d'obligation de travailler** : Uber ne prévoit ni quand, ni où, ni pour combien de temps, ni à quelle fréquence un chauffeur doit utiliser l'application, ce qui lui laisse une flexibilité totale. Le sondage démontre que les chauffeurs apprécient et utilisent cette liberté et cette flexibilité.

De nombreux experts juridiques et tribunaux confirment le statut d'indépendants

- De nombreux professeurs de droit et experts suisses ont confirmé que les chauffeurs sont indépendants vis-à-vis d'Uber :
 - **La professeure de droit et experte en assurances sociales Bettina Kahil-Wolff de l'Université de Lausanne** a rendu un avis juridique détaillé dans lequel elle conclut que les chauffeurs partenaires sont "indépendants".
 - De nombreux autres auteurs juridiques, dont **Thomas Rihm et Andreas Abegg**, sont arrivés à la même conclusion.
- Au contraire, l'avis juridique du professeur Kurt Pärli, rédigé au nom d'Unia
 - limite son analyse à la situation des chauffeurs partenaires utilisant uniquement le service uberPop (qui n'est plus disponible en Suisse)
 - est basé sur **un certain nombre d'idées fausses et d'inexactitudes importantes** (par exemple, l'application Uber ne donne pas moins de trajets à un chauffeur partenaire qui refuse de conduire ; Uber CH n'est pas impliqué dans la relation contractuelle régissant l'utilisation de l'application Uber, etc.)
 - révèle des faiblesses importantes dans l'argumentation juridique (par exemple, des critères importants clairement en faveur d'Uber, tels que l'"acquisition de clients" ou l'"absence d'obligation de non-concurrence", ne sont ni mentionnés ni pondérés).
- Récemment, de nombreuses décisions de tribunaux étrangers **ont reconnu que les chauffeurs partenaires sont indépendants, et non des employés d'Uber.**
 - Le 29 janvier, le Conseil de prud'hommes de Paris a rendu sa première décision dans une affaire de requalification des chauffeurs Uber en France. La Cour a rejeté toutes les demandes et a reconnu une flexibilité et une liberté de travail totales empêchant toute reconnaissance d'un contrat de travail.

UBER

- Des décisions similaires ont récemment été prises aux Etats-Unis, en Afrique du Sud, au Brésil et en Australie. Ces constats renforcent le fait que les chauffeurs qui utilisent l'application Uber ont une flexibilité totale et sont indépendants. Aucun tribunal en Europe n'a encore statué autrement.

Dans quelle direction aller ?

- La flexibilité et la protection sociale ne s'excluent pas mutuellement. Nous devons trouver des solutions appropriées pour permettre aux indépendants de bénéficier des avantages de leur indépendance et des avancées technologiques, tout en leur garantissant une meilleure protection.
- Les plateformes et les entreprises doivent également assumer leur part de responsabilité. Uber travaille sur diverses initiatives à travers le monde. En France, par exemple, Uber a récemment annoncé un partenariat avec AXA Assurances, afin d'offrir aux chauffeurs et coursiers une assurance accident gratuite.
- Malheureusement, de telles solutions ne peuvent être introduites en Suisse sans que les chauffeurs ne perdent leur indépendance et leur flexibilité. Si Uber accordait une forme quelconque de protection ou d'assurance aux chauffeurs en Suisse, la réglementation actuelle les classerait automatiquement comme salariés et les priverait de leur flexibilité.
- Néanmoins, nous encourageons ces efforts visant à améliorer la protection de tous les travailleurs indépendants, et nous sommes impatients de contribuer au débat et aux travaux sur ce sujet.

Un débat de société est nécessaire

- Il y a des signes forts que de nombreux acteurs politiques et sociétaux en Suisse s'engagent dans de vastes discussions afin de trouver une solution pragmatique à cet enjeu. Ces discussions ont déjà commencé au Parlement : un postulat demande au Conseil fédéral d'examiner l'introduction d'un troisième statut, hybride, entre travailleurs salariés et indépendants.
- En novembre 2017, le Conseil fédéral a publié un rapport sur les effets de la numérisation sur le marché du travail en Suisse. L'une des conclusions du rapport est que le cadre réglementaire de la sécurité sociale doit être analysé et potentiellement modernisé. L'Office fédéral des assurances sociales est en charge de ce projet.
- Nous sommes attachés à la Suisse et nous voulons contribuer à cette discussion car Uber veut assumer sa juste part de responsabilité.

Annexe courr. transports 5.3.19

SEFRI : Secrétariat
d'Etat à la
formation et
à l'innovation

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé
Office cantonal de l'inspection et des relations du travail
Service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir

PCTN
Secteur autorisations
Centre Bandol
Rue de Bandol 1
1213 Onex

Monsieur Exemple

Onex, le 1^{er} mars 2019N^o réf. : ZM-20204

Le Service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir

Vu la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications (LPPS);

Vu l'ordonnance d'application sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications (OPPS);

Vu le dépôt du dossier complet en date du 15/02/2019 de Monsieur Exemple, né le 17.03.1962 d'origine anglaise, auprès du Secrétariat d'Etat à la formation, la recherche et l'innovation (SEFRI);

NOTIFIE L'ACCES AU MARCHÉ SUR LE TERRITOIRE GENEVOIS

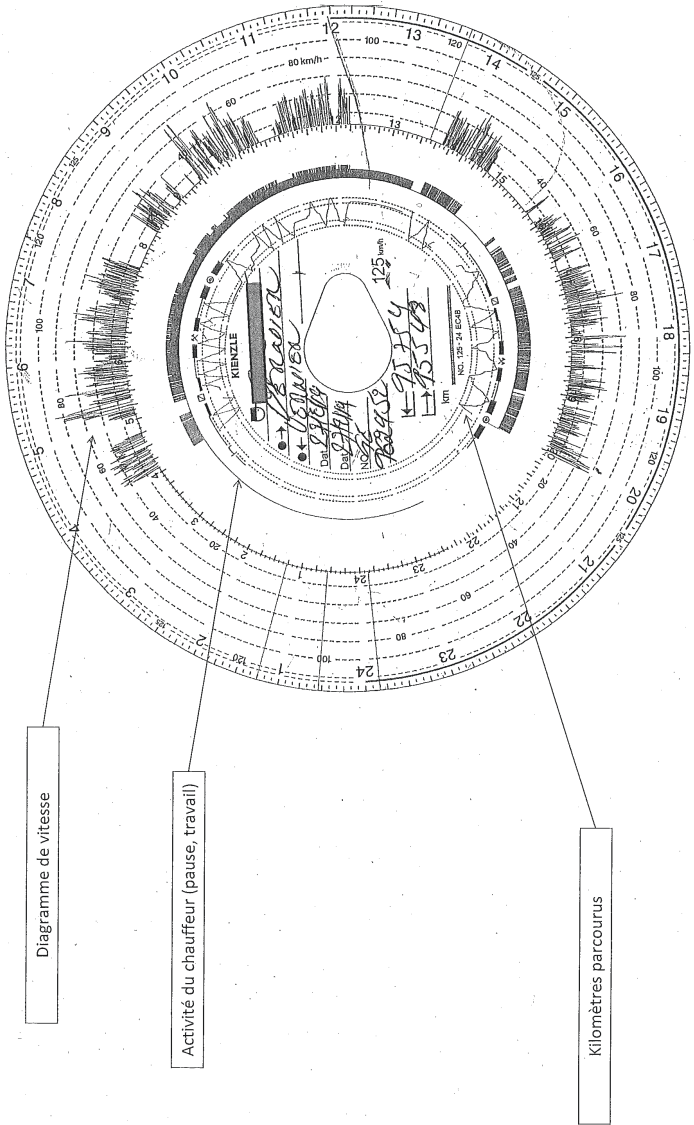
A Monsieur Exemple, né le 17.03.1962 d'origine anglaise, au titre de transporteur professionnel de personnes, en qualité de chauffeur, pour une période maximale de 90 jours, jusqu'au 31.12.2019.

La direction

NB: Il vous est par ailleurs rappelé que tous les prestataires de services de l'Union européenne qui souhaitent exercer une profession réglementée en Suisse pendant une durée maximale de 90 jours par année civile sont également tenus de s'annoncer auprès du Secrétariat d'Etat aux migrations (Procédure d'annonce pour les activités lucratives de courte durée). Ils doivent le faire au plus tard 8 jours avant le début de la prestation de services en remplissant le formulaire officiel en ligne, disponible sur la page suivante :

https://www.sem.admin.ch/content/sem/fr/home/themen/fza_schweiz-eu-efta/meldeverfahren.html

Disque de tachygraphe analogique



Secrétariat du Grand Conseil**QUE 880-A**

Date de dépôt : 10 octobre 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Salima Moyard : Mise en œuvre de la LTVTC (taxis et voitures de transport avec chauffeur) : quels moyens l'Etat se donne-t-il pour contrôler la bonne application de la loi par les différents acteurs ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 21 septembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Après de longs travaux à la commission des transports du Grand Conseil, la loi sur les taxis et voitures de transport avec chauffeur (LTVTC, H 1 31) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Le Grand Conseil a prévu à l'article 42 de LTVTC un bilan de la loi après deux ans. Néanmoins, un an après l'entrée en vigueur de la loi, plusieurs dispositions semblent en être violées avec gravité et récurrence, tant par des chauffeurs que par des diffuseurs de courses, tant en ce qui concerne les offreurs externes – confédérés ou étrangers – (art. 13 et 14 LTVTC) que la protection sociale (paiement des cotisations sociales) des chauffeurs employés (art. 24 et 28 LTVTC).

La question des moyens de contrôle mis en place par le Conseil d'Etat pour faire respecter la loi (art. 11A, al. 2 LTVTC) se pose donc avec une certaine urgence vu la concurrence déloyale qui semble être devenue la règle dans le secteur et le défaut de protection sociale dans un secteur de travailleurs pourtant déjà précarisés.

Dans ce contexte, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Quel est le nombre, au 31 août 2018, de cartes professionnelles de chauffeur de taxi délivrées sur le quota maximal de 1100 fixé par le département ?*
- *Quel est le nombre, au 31 août 2018, de cartes professionnelles de chauffeur de voitures de transport avec chauffeur délivrées, étant rappelé qu'il n'y a pas de quota fixé légalement ?*
- *Quels moyens supplémentaires de contrôle ont été mis en œuvre, comme promis lors des travaux parlementaires, par le département depuis l'entrée en vigueur de la loi ? Quel est l'effectif (ETP, nombre de personnes, fonction) actuel dévolu à la tâche de contrôle de la LTVTC (cf. art. 35, al. 2 LTVTC) ?*
- *Quelles sont les statistiques de contrôle d'application de la loi (nombre de contrôles effectués sur les différentes catégories d'acteurs – chauffeurs de taxi, chauffeur VTC, entreprises de transport, diffuseurs de courses –, nombre d'amendes infligées, types d'infractions) depuis l'entrée en vigueur de la loi (cf. art. 37 LTVTC) ?*
- *Selon les statistiques cantonales à disposition, quelle est la proportion du transport de personnes dans l'octroi de permis G (frontalier) depuis juillet 2017 ? Le ratio de 90% circule dans les milieux concernés, est-il confirmé ?*
- *Comment le département lutte-t-il concrètement contre les pratiques répandues :*
 - *d'engagement avec contrat de travail d'un chauffeur permettant d'obtenir un permis G et donc une carte professionnelle de chauffeur puis, quelques semaines après, le licenciement du chauffeur qui exerce ensuite « au noir » ?*
 - *de « chauffeurs faussement indépendants », s'annonçant comme tel sans s'affilier en matière de cotisations sociales ?*
 - *de prises de courses par des chauffeurs étrangers ou confédérés internes au canton de Genève, en violation de l'art. 13 LTVTC ?*
- *Le département envisage-t-il de durcir les conditions réglementaires d'octroi de la carte professionnelle de chauffeur (art. 5 RTVTC) en exigeant une attestation de statut (salarié/indépendant), une attestation d'affiliation AVS (et non seulement d'inscription) ou encore une attestation de salariat par l'employeur ?*

- *Au vu du taux de réussite des examens VTC (plus de 95% contre environ 50% pour les examens taxis), le département envisage-t-il, comme cela a été fait en France, de rehausser le niveau de difficulté des examens afin d'améliorer la qualité du service fourni par les chauffeurs sur le canton ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat rappelle au préalable qu'en vertu de l'article 5 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC), *la carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.* Pour mémoire, le nombre de cartes de chauffeur de taxis et de cartes de chauffeur VTC n'est pas limité contrairement à celui relatif à l'autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP). Au 31 août 2018, 1'253 cartes professionnelles de chauffeur de taxi et 1'173 cartes professionnelles de chauffeur VTC ont été délivrées.

Les voitures de taxis doivent, de plus, être au bénéfice d'une AUADP. Au 31 août 2018, 1'146 AUADP ont été délivrées. Ce nombre est supérieur au nombre maximal de 1'100 AUADP étant donné que les dispositions transitoires de la LTVTC (art. 46) prévoient que les titulaires de permis de service public au sens de l'ancienne loi sur les taxis puissent obtenir un nombre correspondant d'AUADP.

Dès l'entrée en vigueur de la LTVTC, le 1^{er} juillet 2017, la direction générale de l'OCIRT a mis son contrôleur de gestion à disposition du service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) pour l'accompagner dans la mise en œuvre de ce nouveau dispositif légal. Cet appui, quasiment à plein temps jusqu'au 31 mars 2018, perdure ponctuellement en tant que soutien aux gestionnaires LTVTC de la PCTN.

La LTVTC prévoit que le produit de la taxe annuelle AUADP est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la loi. Dans ce contexte, 4 nouveaux postes ont été attribués à la PCTN. Il s'agit d'un poste de juriste, de deux postes de gestionnaires et d'un poste d'inspecteur. Une juriste et un gestionnaire ont déjà été recrutés, un deuxième gestionnaire et l'inspecteur restent à recruter afin précisément de renforcer la mission de contrôle prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la LTVTC.

Depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC, 604 heures de contrôle ont été effectuées par la PCTN, à quoi s'ajoutent les contrôles effectués par la police cantonale. 1'345 véhicules ont été contrôlés et 153 rapports d'infractions rédigés par la PCTN. Les contrôles de la PCTN portent sur l'ensemble de ses domaines de compétence, donc y compris sur le respect de l'interdiction du cabotage et sur le respect de l'obligation d'affiliation aux assurances sociales. Le Conseil d'Etat précise toutefois qu'à ce jour les juridictions compétentes n'ont pas définitivement tranché la question de savoir si les chauffeurs partenaires de certains diffuseurs de courses sont à qualifier, du point de vue des assurances sociales, comme indépendants ou comme salariés. Il suivra attentivement les conclusions des juridictions concernées quant à cette question importante pour l'ensemble de la profession concernée. Quant à la question du nombre de permis G, à ce jour, 2,3% des titulaires d'une carte de chauffeur de taxis sont titulaires d'un permis G (frontalier). Ce ratio est de 11,1% en ce qui concerne les titulaires d'une carte de chauffeur VTC. Le ratio de 90% qui, selon l'auteur de la question urgente écrite, semble circuler dans les milieux concernés est donc hors de propos.

Le Conseil d'Etat rappelle par ailleurs que les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne bénéficient d'une mobilité professionnelle et géographique dans toute la Suisse. Un titulaire d'un permis G est donc libre de changer d'employeur à tout moment.

Enfin et comme mentionné à juste titre dans l'exposé de cette question urgente écrite, la LTVTC prévoit que le Conseil d'Etat présentera un bilan complet sur l'application de cette loi deux ans après son entrée en vigueur. Le Conseil d'Etat proposera, dans ce contexte et le cas échéant, de revoir les conditions d'octroi de la carte professionnelle de chauffeur ainsi que les barèmes de réussite des examens VTC et taxis.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS

Secrétariat du Grand Conseil**QUE 952-A**

Date de dépôt : 12 décembre 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Salima Moyard : Mise en œuvre de la LTVTC (taxis et voitures de transport avec chauffeur) et dysfonctionnements systémiques de la PCTN : comment l'Etat peut-il faire son travail de contrôle ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 23 novembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Je fais suite à la question écrite urgente QUE 880 et à la réponse du Conseil d'Etat QUE 880-A¹, restant largement insatisfaisante et incomplète à plusieurs égards. Le Conseil d'Etat a notamment omis de répondre aux éléments suivants de mes questions:

- *l'effectif total dévolu à la tâche de contrôle de la LTVTC; il est indiqué 4 ETP supplémentaires dévolus au contrôle (dont seulement 2 déjà recrutés) mais l'effectif total n'est pas indiqué (cf. fin de 3^e question de la QUE 880);*
- *les acteurs effectivement contrôlés (soit également des contrôles des diffuseurs de courses et des entreprises de transport ou uniquement des chauffeurs) (cf. 4^e question de la QUE 880);*
- *la ventilation des 153 infractions en différents types (infraction à quelle norme légale?) (cf. 4^e question de la QUE 880);*
- *le nombre d'amendes infligées (cf. 4^e question de la QUE 880);*
- *la manière dont le département arrive à contrôler effectivement et concrètement le cabotage et les faux indépendants (cf. 6^e question de la QUE 880).*

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE00880A.pdf>

De plus, dans le contexte de l'étude de la motion 2480 en cours à la commission des transports, la lecture du rapport n° 140 de la Cour des comptes d'octobre 2018 sur le «Secteur juridique du Service de police du commerce et de la lutte contre le travail au noir (PCTN)»² est particulièrement éclairante et malheureusement inquiétante quant au fonctionnement de ce service, pourtant notamment au cœur du contrôle du segment économique du transport professionnel de personnes. La liste des récriminations de la Cour des comptes est longue : absence de réflexion stratégique, faiblesses de pilotage, erreurs dans la gestion des infractions, procédures inefficaces, mauvaise coordination de la PCTN avec les autres partenaires institutionnels, absence de système informatique efficient et coordonné avec les autres services, pour ne citer que cela.

Enfin, j'ai découvert avec stupeur et une certaine incompréhension la décision du Conseil d'Etat dans son communiqué de presse du 31 octobre 2018³ d'élever le nombre d'autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP) de 1146 (nombre effectif indiqué dans la QUE 880) à 1200, alors même que la surabondance de l'offre, tant au niveau des taxis (concernés par les AUADP) que des VTC, met en péril tout le secteur et la possibilité pour les chauffeurs d'obtenir des revenus décents de leur travail.

Dans ce contexte, mes questions sont les suivantes :

- Pourquoi le Conseil d'Etat a-t-il augmenté le nombre d'AUADP de 1146 à 1200, dans un contexte de telles tensions et difficultés pour les chauffeurs de taxi d'obtenir un revenu décent ?*
- Comment la PCTN collabore-t-elle concrètement avec l'OCPM (sur les données de permis), avec la police (pour les appréhensions des infracteurs), avec l'office cantonal des véhicules (pour l'accès au fichier des permis de conduire) et avec le service des contraventions (sur les amendes infligées)? Un accès informatique centralisé aux données pertinentes est-il actuellement possible ou prévu dans un proche avenir pour le personnel de la PCTN ?*
- La PCTN effectue-t-elle des contrôles de nuit et le week-end, puisque c'est durant ces moments que le nombre de chauffeurs est le plus élevé ?*

² <http://www.cdc-ge.ch/fr/Communications/Actualites/Secteur-juridique-du-service-de-police-du-commerce-et-de-la-lutte-contre-le-travail-au-noir-PCTN.html>

³ <https://www.ge.ch/document/communique-presse-du-conseil-etat-du-31-octobre-2018>

- *Quel est le traitement exact fait par la PCTN des dénonciations envoyées ?*
- *Quel est l'effectif total dévolu à la tâche de contrôle de la LTVTC actuel ?*
- *Des diffuseurs de courses et des entreprises de transport ont-ils déjà été contrôlés depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC ?*
- *Comment se ventilent les 153 infractions mentionnées dans la QUE 880 suivant les différents types (infractions à quelle norme légale ?) ?*
- *Quel est le nombre d'amendes effectivement infligées ?*
- *Comment le département arrive-t-il à contrôler effectivement et concrètement le cabotage et les faux indépendants ?*
- *Quelles modifications concrètes le Conseil d'Etat prévoit-il pour réorganiser rapidement la PCTN afin de la rendre efficace suite au rapport n°140 de la Cour des comptes ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat répond comme suit aux différentes sous-questions contenues dans la présente question urgente écrite.

- ***Pourquoi le Conseil d'Etat a-t-il augmenté le nombre d'AUADP de 1146 à 1200, dans un contexte de telles tensions et difficultés pour les chauffeurs de taxi d'obtenir un revenu décent ?***

Pour mémoire, la baisse du nombre maximal des autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP) de 1300 à 1100 a été décidée le 31 janvier 2018 (date d'adoption de la modification réglementaire), alors que l'ensemble des dossiers des ayants droits n'avait pas encore pu être traité à cette date. Aussi et en regard du principe de légalité, et afin de pouvoir accorder les AUADP aux ayants droits, le nombre de 1100 AUADP a été augmenté à 1200.

- ***Comment la PCTN collabore-t-elle concrètement avec l'OCPM (sur les données de permis), avec la police (pour les appréhensions des infracteurs), avec l'office cantonal des véhicules (pour l'accès au fichier des permis de conduire) et avec le service des contraventions (sur les amendes infligées) ? Un accès informatique centralisé aux données pertinentes est-il actuellement possible ou prévu dans un proche avenir pour le personnel de la PCTN ?***

S'agissant de la collaboration avec l'office cantonal de la population et des migrations (OCPM), il est rappelé que les requêtes de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) nécessitent la production par l'administré d'une copie du permis de séjour/établissement en cours de validité (art. 5, al. 1, lettre c, du règlement d'exécution de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (RTVTC)).

Si cette copie ne peut pas être produite parce que le permis de séjour/établissement ou le renouvellement est en cours d'examen/traitement à l'OCPM, la PCTN demande à l'administré une attestation délivrée par l'OCPM mentionnant qu'une « demande d'autorisation de séjour (ou de renouvellement) est en cours d'examen à l'OCPM ».

En ce qui concerne la collaboration avec la police, la LTVTC sanctionne les infractions au moyen de contraventions. La collaboration avec la police s'effectue essentiellement à travers les contrôles. En 2018, les journées de contrôles conjoints étaient au nombre de 93, contre 22,5 en 2017.

Pour ce qui est de la collaboration avec l'office cantonal des véhicules (OCV) (pour l'accès au fichier des permis de conduire), la PCTN requiert

systématiquement son préavis, avant d'accorder une carte professionnelle de chauffeur, pour s'assurer que l'intéressé n'ait pas commis d'infractions aux règles de la circulation visée à l'article 6, al. 1, lettre b RTVTC, à savoir qu'il n'ait pas fait l'objet d'un retrait de permis de conduire en application des articles 15d, 16b, 16c, 16cbis ou 16d de la loi sur la circulation routière (LCR). L'OCV, quant à lui, transmet à la PCTN toutes ses décisions de retrait de permis de conduire concernant des chauffeurs déjà en activité. Celui-ci transmet par ailleurs de façon systématique les confirmations d'immatriculations relatives aux AUADP délivrées.

S'agissant de la collaboration avec le service des contraventions (SDC), les rapports d'infractions constatées par la PCTN sont envoyés au SDC chargé de poursuivre et de juger les contraventions conformément à l'article 51 RTVTC. La collaboration entre la PCTN et le SDC a permis d'établir un barème des sanctions, validé par le Ministère public, lequel est suivi par le SDC. Le barème de taxation relatif aux contraventions comprend 228 codes infractions visant la LTVTC / RTVTC.

La PCTN dispose par ailleurs d'un accès en mode consultation à CALVIN pour effectuer ses tâches de contrôle.

– ***La PCTN effectue-t-elle des contrôles de nuit et le week-end, puisque c'est durant ces moments que le nombre de chauffeurs est le plus élevé ?***

Les contrôles « terrain » LTVTC peuvent avoir lieu aussi bien de jour qu'en soirée ou que les week-ends.

– ***Quel est le traitement exact fait par la PCTN des dénonciations envoyées ?***

Les dénonciations sont traitées par le secteur juridique de la PCTN conformément aux dispositions de la LTVTC. Les procédures internes sont actuellement réexaminées à la lumière des recommandations de la Cour des comptes.

– ***Quel est l'effectif total dévolu à la tâche de contrôle de la LTVTC actuel ?***

Pour le contrôle de la LTVTC, l'effectif est de 2 ETP pour le secteur des autorisations, de 2,8 ETP pour le secteur de l'inspection et de 3 ETP pour le secteur juridique, soit un total de 7,8 ETP. Au 1^{er} semestre 2019, il est prévu de recruter 2 ETP supplémentaires en vue de renforcer la mission de contrôle prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la LTVTC, soit 1 ETP pour le secteur des autorisations et 1 ETP pour l'inspection. La police routière, quant à elle, compte 2 ETP affectés à cette mission de contrôle.

- ***Des diffuseurs de courses et des entreprises de transport ont-ils déjà été contrôlés depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC ?***

L'ensemble des diffuseurs de courses fait actuellement l'objet d'une campagne de contrôles avec le concours de la police de la circulation.

- ***Comment se ventilent les 153 infractions mentionnées dans la QUE 880 suivant les différents types (infractions à quelle norme légale ?) ?***

- ***Quel est le nombre d'amendes effectivement infligées ?***

Le système informatique de la PCTN ne permet pas d'identifier les différentes infractions par typologie. Cela étant, la non-remise des quittances aux clients fait partie des infractions les plus courantes.

A ce jour, le SDC a reçu 216 rapports de contravention visant une infraction à la LTVTC / au RTVTC provenant de la PCTN ou de la police cantonale. 61 rapports ont été enregistrés dans la base de données du service en vue de l'engagement de la procédure ordinaire en matière de contraventions et 155 sont en cours. Sur les 61 rapports traités, 59 ont fait l'objet d'une condamnation par ordonnance pénale, 29 ont été frappées d'opposition (administration des preuves en cours ou cas transmis au Tribunal de police) et 22 ont été payées.

- ***Comment le département arrive-t-il à contrôler effectivement et concrètement le cabotage et les faux indépendants ?***

Afin de vérifier le respect de l'interdiction du cabotage, les inspecteurs de la PCTN demandent systématiquement le lieu de destination des véhicules étrangers chargeant des passagers à Genève et leur rappellent les règles en la matière. A noter que des chauffeurs de taxi dénoncent régulièrement des chauffeurs avec véhicules immatriculés en France pour cabotage.

En ce qui concerne les « faux indépendants », les entreprises de transport et les diffuseurs de courses doivent remplir leurs obligations en matière d'assurances sociales à l'égard de leurs employés. Lorsque le service est en possession d'indices factuels permettant de présumer qu'une entreprise de transport ou un diffuseur de course viole ses obligations à l'encontre de ses employés, il exige la signature de l'engagement visé à l'article 25, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004. La signature de l'engagement entraîne un contrôle approfondi par le service de l'inspection, spécialisé en matière de condition de travail. A noter que, s'agissant de la qualification d'indépendant, respectivement de dépendant, le service de l'inspection s'aligne sur les décisions des caisses de compensation.

- *Quelles modifications concrètes le Conseil d'Etat prévoit-il pour réorganiser rapidement la PCTN afin de la rendre efficace suite au rapport n° 140 de la Cour des comptes ?*

S'agissant du rapport N° 140 de la Cour des comptes, le département nouvellement en charge de la PCTN est en train précisément de prendre différentes mesures de remédiation en regard de chacune des recommandations de la Cour. Le traitement des dénonciations fait partie de questions qui seront examinées et traitées dans ce contexte. La mise en œuvre des recommandations de la Cour des comptes sera notamment une des priorités du directeur ad interim de la PCTN qui prendra ses fonctions en janvier 2019.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Grand Conseil**Commission des Transports**

Genève, le 14 février 2019

**Suva Direction
Fluhmattstrasse 1
Case Postale
6002 Luzern****M 2480 pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers**

Madame, Monsieur,

La commission des transports du Grand Conseil genevois étudie actuellement la motion 2480 et plus largement la situation des chauffeurs de taxi dans notre canton, notamment sur le plan de l'indépendance professionnelle ou du salariat.

La situation du transport professionnel de personnes est effet très précaire dans notre canton du fait de la pression exercée sur le secteur par l'entreprise *Uber*, du manque de contrôle par l'Etat, de l'offre excessive par rapport à la demande, d'un cadre légal et réglementaire lacunaire, malgré nos longs et récents travaux sur le dossier. Nous remettons donc une nouvelle fois l'ouvrage sur le métier pour tenter de trouver des solutions concrètes afin d'améliorer les conditions d'exercice de la profession dans le secteur.

Dans le cadre de l'étude de la motion 2480 en commission, nous avons procédé à différentes auditions notamment sur la question du statut, indépendant ou salarié, des chauffeurs travaillant pour l'entreprise *Uber*. Les récentes décisions de votre caisse, notamment dans le canton de Zurich, ont donc été évoquées. Toutefois, les différentes informations reçues sur votre position, incomplètes ou parfois contradictoires, ne nous permettent pas d'avoir une vision fiable de l'état de la situation, ce qui nous est pourtant nécessaire pour mener nos réflexions et rédiger nos objets parlementaires.

Dans ce contexte, je me permets, en tant que président de la commission, de vous poser les questions suivantes :

- Au niveau juridique de la procédure enclenchée dans le canton de Zurich, quel est l'état actuel de la situation suite à votre décision de considérer les chauffeurs travaillant pour *Uber* comme des salariés ? La SUVA a-t-elle fait recours au Tribunal fédéral contre le jugement qui la déboutait ou bien le jugement zurichois est-il en force ? Nous serions ravis d'avoir un résumé précis et chronologique des différentes décisions et procédures juridiques en cours, assorties éventuellement des documents juridiques pertinents.
- Que prévoit de faire la SUVA suite à la procédure zurichoise ? La SUVA maintient-elle actuellement que les chauffeurs travaillant pour *Uber* sont des salariés d'*Uber* et non des indépendants ?
- La SUVA confirme-t-elle que, vu le siège d'*Uber* à Zurich pour la Suisse, le statut salarié ou indépendant des chauffeurs genevois sera fixé sur la base de la procédure zurichoise ?

- Que fait la SUVA des dossiers de chauffeurs d'*Uber* genevois qui leur a été transmis par la caisse de compensation AVS genevoise ? Où en est la procédure ?
- Dans quel délai peut-on espérer une clarification du statut professionnel de ces chauffeurs ?
- La SUVA considère-t-elle que les chauffeurs de taxi (et non de voiture de transport avec chauffeur, VTC, dont les chauffeurs travaillant pour *Uber*) travaillant pour une centrale de taxis (par exemple, *Taxiphone*) sont des salariés ?
- Comment la SUVA prévoit-elle de considérer les chauffeurs travaillant pour d'autres diffuseurs de courses fonctionnant sur un modèle similaire à *Uber*, comme par exemple *Chauffeur privé*, qui annonce son lancement à Genève dans les toutes prochaines semaines ?

Vous nous obligeriez par une réponse circonstanciée à votre meilleure convenance, par écrit ou (si vous le préférez) par oral lors d'une audition de votre caisse par notre commission.

Je demeure naturellement à votre disposition pour toute question.

Vous remerciant par avance de votre réponse, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

Philippe Morel

Président

Annexe : M 2480

GRAND CONSEIL	
Expédié le : 5-03-19	Visa : RP
Par poste	Par courriel
Président	Députés (100)
Commissaires	Bureau
Secrétariat	Archives
Commission : des transports	
Divers :	

suva



Courrier A

République et Canton de Genève

Monsieur Philippe Morel

Président de la Commission des transports
du Grand Conseil

Rue de l'Hôtel-de-Ville 2, case postale 3970
1211 Genève 3

Date 01 mars 2019

Objet Votre courrier du 14 février 2019

Suva

Marc Epelbaum
Tél. direct 041 419 55 00
Fax direct 041 419 61 70
marc.epelbaum@suva.ch
www.suva.ch

Adresse postale

Suva
GS
Fluhmattstrasse 1
Case postale
6002 Luzern

Monsieur le Président,

Dans votre courrier du 14 février 2019, vous expliquez que la Commission des transports du Grand Conseil genevois se penche actuellement sur la motion M 2480. Les auteurs de la motion constatent que, malgré la nouvelle loi genevoise sur les taxis entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017, la situation dans le domaine des taxis n'est pas réglée, tant en ce qui concerne les conditions de travail que la protection sociale pour l'ensemble des acteurs de la branche, chauffeurs Uber compris. Ils invitent notamment le Conseil d'État à impartir à Uber un délai de 30 jours pour déclarer tous ses chauffeurs partenaires comme travailleurs dépendants auprès des assurances sociales (caisse de compensation, Suva) et exigent qu'Uber cesse son comportement disruptif et respecte les dispositions légales.

Vous avez soumis à notre avis différentes questions portant notamment sur le statut (indépendant ou salarié) des chauffeurs travaillant pour Uber et l'état de la procédure. Comme annoncé dans notre lettre du 19 février 2019, nous avons examiné les points évoqués. La Suva est tenue de garder le secret à l'égard des tiers. Par ailleurs, nous ne fournissons en principe aucun renseignement sur les procédures en cours. Aussi ne nous est-il pas possible d'approfondir les différentes questions que vous nous avez soumises. D'un point de vue général, cependant, nous pouvons nous exprimer comme suit.

Généralités

D'une manière générale, il est à noter qu'un chauffeur de taxi est en principe réputé exercer une activité salariée. Cela vaut également lorsqu'il utilise son propre véhicule, mais ne doit pas rechercher lui-même ses clients, qui sont recrutés par un intermédiaire (centrale, appli, etc.; cf. Directives sur le salaire déterminant dans l'AVS, l'AI et APG [DSD], ch. 4086). Dans ce cas de figure, pratiquement aucun investissement important n'est réalisé (arrêts du Tribunal fédéral 8C_357/2014 du 17 juin 2014; 8C_189/2017 du 19 juin 2017; 8C_571/2017 du 9 novembre 2017). S'il existe en plus des prescriptions d'ordre qualitatif quant à la façon dont une course doit être effectuée, la relation de subordination du chauffeur s'en trouve renforcée, et il faut d'autant plus en conclure à une situation dépendante

Référence

Page 2/3

(cf. arrêt du Tribunal fédéral 9C_308/2017 du 17 mai 2018). Une obligation d'effectuer personnellement une course ou un obstacle à la transmission spontanée d'une course à effectuer, de même qu'une présence obligatoire, sont d'autres caractéristiques qui étayent le statut d'activité dépendante. À l'inverse, les critères généraux permettant d'évaluer l'existence d'une activité indépendante figurent aux chiffres 1018 à 1020 des DSD. Un chauffeur pourrait avoir le statut d'indépendant s'il supportait un risque d'entrepreneur spécifique. Ce serait le cas s'il devait effectuer des investissements importants ou verser des salaires à des employés. Qui plus est, il faudrait que ces coûts soient encourus indépendamment du résultat du travail; le fait de rémunérer des employés sur la base du chiffre d'affaires réalisé par ceux-ci ne suffirait pas, par exemple. Dans le domaine visé à l'article 66 LAA, et donc également pour le secteur des transports (art. 66 al. 1 let. g LAA), il incombe à la Suva d'évaluer si une activité donnée doit être qualifiée de dépendante ou d'indépendante. Cette appréciation est fondée sur le droit fédéral (LAA, LAVS et jurisprudence y relative) et non pas sur des dispositions cantonales ou communales.

Points spécifiques

S'agissant de la société Uber, le Tribunal des assurances sociales du canton de Zurich a jugé en juillet 2018 que la question de l'identité de l'employeur devait faire l'objet de clarifications supplémentaires (cf. communiqué de presse du 23 juillet 2018, consultable sur www.sozialversicherunggericht.zh.ch/Mitteilungen). Il considère peu probable que la société Uber Switzerland GmbH sise à Zurich soit l'employeur, estimant plus probable l'existence de relations contractuelles avec Uber B.V. et Rasier Operations B.V., deux entreprises qui ont leur siège social à Amsterdam. Le tribunal ne s'est pas exprimé sur la question de savoir si la Suva a qualifié à raison les chauffeurs Uber de salariés (qualification de l'activité lucrative). Comme l'a ordonné le tribunal, la Suva a entrepris de clarifier la question de l'identité de l'employeur, et elle rendra ensuite de nouvelles décisions. Pour des motifs liés à la protection des données, il ne nous est pas possible de transmettre des documents ni de fournir une synthèse de la procédure. Cependant, le déroulement de cette dernière ressort des jugements anonymisés du Tribunal des assurances sociales du canton de Zurich (cf. communiqué de presse précité).

Le tribunal zurichois a renvoyé les cas à la Suva afin qu'elle procède aux clarifications supplémentaires évoquées. Une nouvelle décision sera rendue dès que les éclaircissements nécessaires auront été effectués pour ces cas et pour d'autres (notamment ceux de chauffeurs domiciliés dans le canton de Genève). Vu la durée de la procédure judiciaire jusqu'ici, plusieurs années devraient s'écouler jusqu'à ce qu'une décision passée en force soit disponible.

Lors de la qualification de l'activité lucrative, la Suva respecte également les exigences découlant de la Constitution (principe de l'égalité), de la législation et de la jurisprudence. À

suva

Référence

Page 3/3

cet égard, nous renvoyons aux indications générales fournies ci-dessus. Il en ressort que, d'une manière générale, les chauffeurs rattachés à une centrale sont réputés exercer une activité salariée. Pour des raisons de protection des données, nous ne pouvons toutefois fournir aucune information détaillée sur des entreprises de taxi précises.

En espérant que ces explications vous seront utiles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre haute considération. Nous restons bien entendu à votre disposition pour tout complément d'information.

Suva



Marc Epelbaum, lic. en droit
Secrétaire général



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral des finances DFF

Administration fédérale des contributions AFC
Division principale de la taxe sur la valeur ajoutée
Division Droit



P.P. A CH-3003 Bern, ESTV/MMWT

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
GRAND CONSEIL
A l'att. de Monsieur Morel
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3970
1211 Genève 3

N° TVA	-
ID AFC	052.0091.2671
ID du cas	63nf000f
Personne de contact	Baumann Anick / BAK
Téléphone	+41 58 463 06 36
Adresse	Schwarztorstrasse 50, 3003 Berne
Internet	www.estv.admin.ch
Votre référence	
Votre communication du	12.03.2019

Berne, le 02.04.2019

M 2480 pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers

Monsieur Morel,

Vous nous posez plusieurs questions en relation avec les prestations réalisées par les entreprises agissant comme intermédiaires dans le domaine du transport de personnes (entreprises exploitant une application, un site internet, ou tout autre moyen technique de mise en relation avec des clients finaux ; ci-après les entreprises ou l'entreprise). Eu égard aux exigences du secret fiscal (cf. art. 74 al. 1 LTVA¹), l'AFC ne peut pas communiquer le traitement fiscal qui serait applicable à une entreprise déterminée (dans votre exemple Uber). Il nous est cependant possible de répondre de manière générale et pour un état de fait "abstrait" à vos questions concernant la TVA prélevée ou à prélever sur les courses de taxi.

A titre liminaire, précisons ici que nous avons basé notre réponse sur un état de fait impliquant une course réalisée sur le territoire suisse par un chauffeur domicilié sur le territoire suisse. La question du lieu de la prestation de transport (art. 8 al. 2 let. e LTVA) et/ou de mise en relation des clients et des chauffeurs (voir ci-dessous ch. 2 ; art. 8 al. 1 LTVA) n'a pas été traitée.

En matière de TVA, la première question à se poser en présence de relation tripartite (prestataire - représentant - client) telle que celle exposée dans votre demande, est celle de l'attribution de la prestation. Soit en d'autres termes qui apparaît envers les tiers comme le fournisseur de la prestation de transport (art. 20 LTVA). C'est la réponse à cette question qui déterminera avant toute chose le traitement fiscal des chiffres d'affaires réalisés.

1. Représentation indirecte

Sous réserve de la représentation directe (voir ci-dessous) et dans la mesure où le chauffeur n'est pas réputé exercer une activité dépendante², l'on considérera en général qu'il existe deux

¹ Loi du 12 juin 2009 régissant la taxe sur la valeur ajoutée ; RS 641.20

² Les personnes exerçant une activité **dépendante** n'agissent pas en leur propre nom envers les tiers (art. 10 al. 1^{bis} let. b LTVA). Les actions de salariés et d'auxiliaires sont généralement considérées comme étant celles de l'employeur agissant envers l'extérieur (fournisseur de prestations). Pour déterminer si une personne physique est indépendante ou non au sens de la LTVA, on se base en principe sur les mêmes critères utilisés par le droit des assurances sociales et le

N° TVA	-
ID du cas	63nf000f

rapports de prestations semblables successifs (art. 20 al. 3 LTVA):

- fournisseur de prestation - *représentant* (destinataire de la prestation); et
- *représentant* (nouveau fournisseur de la prestation) - destinataire de la prestation.

Reprenant votre exemple, cela voudrait dire que l'entreprise fournit aux clients finaux des prestations de transport qu'elle-même acquiert auprès de chauffeurs indépendants. Le cas échéant, le chiffre d'affaires qu'elle réalise correspondrait par conséquent au 100% du montant facturé au client. Le chiffre d'affaires réalisé par le chauffeur indépendant serait, quant-à-lui, constitué du montant qui lui est reversé par l'entreprise (dans votre exemple 75% du prix facturé).

Si le chauffeur est assujéti et dans la mesure où les conditions liées à la déduction de l'impôt préalable sont remplies, l'entreprise pourra déduire la TVA sur les 75% remis au chauffeur en tant qu'impôt préalable (art. 28 LTVA).

2. Représentation directe

Cette appréciation des faits change lorsqu'une personne (représentant) agit **au nom et pour le compte d'une autre** (représentation directe). Le cas échéant, l'on ne retiendra plus qu'un seul rapport de prestation entre le fournisseur de la prestation et le destinataire de la prestation, sans passer par le représentant. En reprenant votre exemple, cela voudrait dire que le chauffeur (indépendant) fournit sa prestation directement au client final et que l'entreprise se contente de les mettre en relation.

Pour admettre la représentation directe, les conditions suivantes doivent cependant être remplies cumulativement (Info TVA 04 Objet de l'impôt, ch. 5.2.1):

- la personne représentée (prestataire ou client) donne une **procuration** au représentant (à l'avance ou ultérieurement cf. art. 32 CO ou art. 38 CO);
- le représentant porte **expressément** à la connaissance du destinataire de la prestation, respectivement du prestataire, qu'il agit au nom d'une autre personne et n'assume pas de risque (par ex. risque de ducroire ou autre risque économique), **ou** le rapport de représentation **résulte des circonstances**. Il faut cependant partir de l'idée qu'en principe, le représentant est prêt à communiquer l'identité de la personne représentée (excepté pour les ventes aux enchères);
- le représentant peut apporter la preuve qu'il agit en tant que tel;
- la personne représentée est visible pour l'AFC, c'est-à-dire que le représentant peut faire connaître à l'AFC l'identité de la personne représentée.

Dans le cadre du transport individuel de personnes, l'on ne considérera en principe pas que la représentation découle des circonstances. Pour que l'on puisse considérer qu'une entreprise de la branche agisse comme représentante directe, elle devra donc porter **expressément** à la connaissance du destinataire de la prestation (le client) qu'elle agit au nom et pour le compte du fournisseur de la prestation (le chauffeur).

Si tel est le cas, la prestation de transport sera attribuée au chauffeur qui devra alors déclarer le 100% du montant versé par le client final. Les prestations de mise en relation fournies par l'entreprise (dont la contre-prestation correspond aux 25% prélevés sur le prix de la course) seront

droit régissant l'impôt sur le revenu. C'est la raison pour laquelle la qualification retenue par les autorités correspondantes constitue généralement un indice déterminant pour l'appréciation du point de vue de la TVA. Plaident particulièrement en faveur du caractère indépendant d'une activité le fait de supporter le risque économique (bénéfice et perte), la liberté d'accepter ou de refuser une tâche et celle d'organiser son travail de manière indépendante, l'existence de mandats différenciés, l'usage de locaux commerciaux propres et la mise en œuvre d'investissements importants (Info TVA 02 Assujétissement à la TVA, ch. 1.1).

N° TVA
ID du cas

63nf000f

en principe considérées comme des prestations de services imposables en matière d'informatique (cf. art. 10 OTVA³) si elles sont fournies via un réseau à distance (internet) ou comme d'autres prestations de services, également imposable, si la mise en relation se fait par un autre moyen (p. ex. centrales d'appels).

3. Prélèvement de la TVA

Si le prestataire est assujéti à l'impôt, il devra déclarer la course effectuée et donc le chiffre d'affaires ainsi réalisé dans ses décomptes TVA. Le fait que de la TVA ait ou non été transférée au client final sur la facture n'a pas d'importance.

4. Prochains développements

Si des développements ultérieurs devaient se produire dans ce domaine, nous vous en tiendrons informés.

Restant à votre disposition pour des explications complémentaires, nous vous adressons, Monsieur Morel, nos meilleures salutations.

DIVISION DROIT
Equipe VI



Valérie Paris
La cheffe d'équipe



Anick Baumann
La collaboratrice

³ Ordonnance du 27 novembre 2009 régissant la taxe sur la valeur ajoutée ; RS 641.201



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 12 mars 2019

Grand Conseil**Commission des transports**

Par messagerie
Administration fédérale des
contributions
Division principale de la Taxe sur la
valeur ajoutée
Division Droit
Madame Florence Page
Email : florence.page@estv.admin.ch

M 2480 pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers

Madame Page,

Je fais suite à votre courrier du 18 février dernier qui a retenu toute l'attention de la Commission des transports du Grand Conseil genevois.

Au nom de la Commission, je vous prie de bien vouloir nous excuser pour l'erreur d'adressage relevée, qui n'est autre qu'une maladresse sans volonté d'outre-passer les prérogatives de quiconque.

Suite aux questions soulevées dans ledit courrier, la Commission des transports est en mesure de vous répondre ce qui suit.

En ce qui concerne les bases légales, le travail actuel de la Commission porte sur la motion 2480 intitulée « pour une mise en œuvre effective de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) et le respect par les transporteurs et diffuseurs de courses des conditions sociales des chauffeurs et de la législation sur les étrangers »¹ dans le contexte de la Loi genevoise sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC – RS/GE H 1 31), et plus particulièrement ses articles 9, 25, 28 et 29.

En ce qui concerne le motif de notre demande initiale, la commission étudie plus précisément notamment la situation des diffuseurs de courses, tels que l'entreprise *Uber*, rejointe récemment sur le marché genevois par d'autres entités (telles que *Kapten*), afin de déterminer dans quelle mesure ils remplissent leurs diverses obligations notamment celles relatives au paiement de la TVA sur les courses faites via leur application.

La situation du transport professionnel de personnes est en effet très précaire dans notre canton du fait de la pression exercée sur le secteur ce type d'entreprises, du manque de contrôle par l'Etat, de l'offre excessive par rapport à la demande, d'un cadre légal et réglementaire lacunaire, malgré nos longs et récents travaux sur le dossier. Nous remettons donc une nouvelle fois l'ouvrage sur le métier pour tenter de trouver des solutions concrètes afin d'améliorer les conditions d'exercice de la profession dans le secteur.

Dans le cadre de l'étude de la motion 2480 en commission, nous avons procédé à différentes auditions notamment sur la question de la TVA payée sur des courses commandées via l'application d'Uber ou d'autres diffuseurs extranationaux. Toutefois, les différentes informations reçues sur cette question par les différents auditionnés ne nous permettent pas d'avoir une vision fiable de l'état de la situation, ce qui nous est pourtant nécessaire pour mener nos réflexions et prendre les décisions législatives opportunes.

¹ Disponible sous <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02480.pdf>

Dans ce contexte, je me permets, en tant que président de la commission, de poser à votre service les questions suivantes :

- la TVA est-elle prélevée même lorsqu'aucune mention n'apparaît sur la quittance délivrée par un chauffeur ?
- Lors du paiement d'une course *Uber*, 100% du prix est payé par carte de crédit par le client à *Uber*, puis 75% du prix de la course est reversé au chauffeur (les 25% restants constituant la commission d'*Uber* sur la course). Le siège principal de l'entreprise *Uber* est aux Etats-Unis. *Uber* a néanmoins des locaux à Carouge (GE) pour gérer le marketing de la marque. Dès lors, les courses *Uber* sont-elles soumises à 100% à la TVA suisse, malgré le fait que le montant débité à la carte de crédit du client indique un transfert extranational (USA ou Pays-Bas, selon les auditionnés) ? Ou l'est-elle uniquement à 75% si le chauffeur est domicilié en Suisse ? Ou échappe-t-elle entièrement à l'impôt du fait de l'extraterritorialité du siège principal de l'entreprise *Uber*, malgré les locaux à Carouge d'*Uber* ?
- Dans le cas où une réponse à la précédente question ne pourrait être fournie sous couvert de secret fiscal, auriez-vous l'obligeance de nous éclairer sur la situation dans un cas abstrait, à savoir quelles sont les conditions à remplir pour qu'une entreprise ayant ce type de fonctionnement (siège extranational, paiement à l'étranger, rétrocession après commission) soit imposée à 100% sur les courses faites ? Indiquer par exemple à l'art. 9, al. 2 que « le diffuseur de courses doit être bénéficiaire du chiffre d'affaire réalisé par l'activité de diffusion de courses » permettrait-il de s'assurer que la TVA soit payée sur le 100% du prix de la course ? Notre commission s'intéresse en effet à la situation générale, et non spécifiquement à la situation fiscale de l'entreprise *Uber*.

Vous nous obligeriez par une réponse circonstanciée à votre meilleure convenance, par écrit ou (si vous le préférez) par oral lors d'une audition de votre service par notre commission.

Je demeure naturellement à votre disposition pour toute question.

En vous remerciant d'avance de votre réponse, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations les meilleures.

Commission des Transports

Philippe Morel
Président
Formule sans signature

Analyse thématique par la rédactrice du rapport des auditions sur certaines données (apparemment) contradictoires des auditionnés

	Réponses des différents auditionnés			ANALYSE
Montants gagnés par un chauffeur UBER	<u>Chauffeur UBER</u> : 2000.- CHF net/mois pour 5h par jour	<u>UNIA</u> : 5 à 10'000.- CHF annuel puis 1200.- CHF/mois pour 40-60h/mois	<u>UBER</u> : 35-40.-/h brut dont il faut déduire tous les frais. Net pas articulé. 4000-4500.- pour un plein temps.	<u>Réponses concordantes</u> : 2000-2500.- CHF pour un mi-temps 4000-4500.- CHF pour un temps plein
Provenance des chauffeurs UBER	<u>Chauffeur UBER</u> : 60% pas de GE			<i>pas de comparaison nécessaire</i>
TVA entièrement payée à GE/CH (où la TVA de la part UBER de 25% est prélevée, flux financiers de paiement (100% va chez Uber (Suisse ou Pays-Bas) et 75% revient chez le chauffeur)	<u>UBER</u> : 100% en CH. 75% du chiffre d'affaires reste en Suisse.	<u>PCTN</u> : les 25% Uber vont aux USA	<u>UNIA</u> : TVA payée aux Pays-Bas (plus élevée que la Suisse : le chauffeur doit payer la différence !)	<u>Réponses discordantes</u> : où va le 1er virement (celui du client UBER vers UBER par carte de crédit) ? Suisse, Pays-Bas ou USA ?

<p>Part des chauffeurs UBER qui font cela à 100%</p>	<p><u>Chauffeur UBER</u> : 80%</p>	<p><u>PCTN</u> : 5%</p>	<p><u>UBER</u>: 95% à temps partiel, 5% à plein temps</p>	<p><u>Infos du Département</u>: on peut être indépendant en plus d'un salariat 100% / on ne peut pas faire plus que 50h/semaine / si le total fait des emplois fait plus que 100%, il faut demander à l'employeur principal</p>	<p><i>Réponses discordantes : la photographie de la situation actuelle est floue.</i></p>
<p>Chauffeurs UBER roulant avec des plaques VD</p>	<p><u>PCTN</u> : non</p>	<p><u>UBER</u>: non sauf si Français (pas de plaque VD). Infos données en bilatéral (25.9.18) par UBER : 85% GE, 10% VD, 5% frontaliers.</p>	<p><u>Taxis</u> : VTC avec des plaques provisoires</p>		<p><i>Réponses à peu près concordantes : il ne semble plus y avoir de chauffeurs UBER avec des plaques VD.</i></p>

<p>« Fraude au permis G »</p>	<p><u>OCIRT</u> : légal d'obtenir un permis G via contrat de travail qui dure une heure et de travailler ensuite comme indépendant</p>	<p><u>UNIA</u> : l'Etat doit contrôler. Le permis doit tomber si pas de contrat de travail</p>	<p><u>UBER</u>: très peu de permis G chez eux.</p>	<p><u>Département</u>: permis G donné par OCPM (qui ne vérifie rien) ; l'OCIRT ne se prononce pas. Ce n'est pas un permis, juste une annonce, valable 5 ans. Si résiliation du contrat de travail, obligation d'annonce.</p>	<p>Réponses concordantes : ce n'est pas un permis. Obligation d'annonce en cas de résiliation du contrat de travail à l'origine du permis G.</p>
<p>Auteurs de la infractions actuelles dans les milieux</p>	<p><u>PCTN</u> : concerne surtout les taxis (60% des infractions bénignes et 90% des graves), peu de problème avec les VTC (normal, il n'y a rien à contrôler à part la carte professionnelle)</p>	<p><u>Taxis</u> : beaucoup d'infractions par les VTC</p>			<p>Réponses concordantes : taxis pris à la gorge donc font des infractions ; il y a trop peu de contrôles ; les VTC sont contrôlés sur peu de choses.</p>
<p>UBER considéré comme employeur ailleurs dans le monde</p>	<p><u>UNIA</u>: oui (Londres, Barcelone). Gain d'un chauffeur au tribunal face à UBER en Floride</p>	<p><u>UBER</u>: non. Jamais considéré comme employeur. Londres : 3^e statut hybride. Paris a confirmé les chauffeurs indépendants.</p>	<p><u>Taxis</u>: Taxiservice a obtenu à Lausanne un arrêt du Tribunal cantonal VD pour chauffeurs indépendants</p>		<p>Réponses discordantes sur des éléments de fait (vérifiables mais difficilement pour une commission parlementaire)</p>

<p>Nombre de chauffeurs UBER</p>	<p><u>UBER</u>: 700 réguliers à GE (qui sont dans le registre vérifiés par la PCTN) + 500 VTC hors UBER (car 1200 carte VTC données par l'Etat)</p>	<p><u>UNIA</u>: 1000 réguliers à GE, 1400 le weekend</p>	<p><u>Taxis</u>: 99% des chauffeurs VTC sont Uber</p>	<p><i>Réponses discordantes entre taxis et UBER. Garder probablement la version d'UBER qui a fourni des documents à la PCTN.</i></p>
<p>« Fraude aux ASSEDIC »</p>	<p><u>UBER</u>: on ne peut pas savoir si nos chauffeurs touchent des prestations sociales en France</p>	<p><u>CCGC</u>: on ne peut pas l'exclure</p>	<p><u>UNIA</u>: pas vu de preuve mais la rumeur court</p>	<p><u>Taxis</u>: oui. On a dénoncé une « bande de Toulouse »</p>

Réponses concordantes : il y en a probablement.

COUR DES COMPTES

RAPPORT N°140

OCTOBRE 2018

AUDIT DE CONFORMITÉ ET DE GESTION

**SECTEUR JURIDIQUE DU SERVICE DE POLICE DU COMMERCE ET
DE LA LUTTE CONTRE LE TRAVAIL AU NOIR (PCTN)**

ÉTAT DE GENÈVE

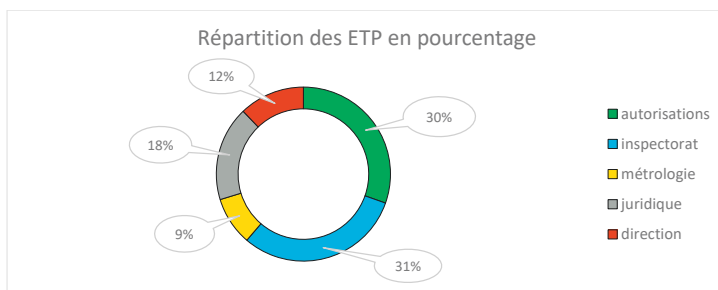
SYNTHÈSE

La police du commerce et de la lutte contre le travail au noir (PCTN)

La police du commerce et de la lutte contre le travail au noir (ci-après la PCTN), rattachée à l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), supervise les activités du commerce du canton de Genève. Elle octroie des autorisations d'exercer, notamment dans le domaine de la restauration, de l'hôtellerie et du transport, effectue des contrôles des activités et, le cas échéant, prononce des sanctions.

Elle est dotée de 44.4 équivalents temps plein (ETP) au 1^{er} décembre 2017 qui travaillent pour quatre grands secteurs, chapeautés par une direction :

- les autorisations ;
- l'inspectorat ;
- la métrologie ;
- le juridique.



Un audit centré sur le secteur juridique de la PCTN

Le **secteur juridique** de la PCTN a pour tâche principale de prononcer des sanctions en cas d'infractions dûment constatées, telles que par exemple un défaut d'autorisation d'exploiter un restaurant. Compte tenu du volume et de l'importance des contrôles devant être effectués ainsi que du nécessaire respect du principe d'égalité de traitement se trouvant au cœur du processus de gestion des sanctions, cette activité présente de nombreux risques. La Cour avait déjà audité le secteur juridique dans son rapport sur le SCOM (devenu la PCTN)¹ de 2010 et, à l'issue de son dernier suivi de 2013, elle faisait état d'une situation toujours préoccupante en matière de suivi et de délai de traitement des dossiers d'infractions. La Cour a donc choisi d'ouvrir une mission d'audit axée sur la légalité et l'efficacité des prestations fournies par le secteur juridique de la PCTN.

Les activités du secteur juridique de la PCTN se concentrent principalement sur le respect des lois suivantes :

- loi sur la restauration, le débit de boissons, l'hébergement et le divertissement (LRDBHD) ;
- loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) ;
- loi sur la vente à l'emporter des boissons alcooliques (LVEBA).

¹ <http://www.cdc-ge.ch/fr/Publications/Rapports-d-audit-et-d-evaluation/2010-N-25-a-36.html>

Ses ressources ont fortement varié depuis le précédent audit effectué par la Cour en 2010, puisque le secteur juridique comptait à l'époque 2.6 ETP. Depuis cette période, les effectifs ont régulièrement progressé, avec néanmoins des périodes durant lesquelles le secteur a dû fonctionner avec des effectifs fortement réduits en raison de plusieurs congés maternité (1.6 ETP présents au printemps 2017). Au 1^{er} décembre 2017, le secteur juridique était doté de 7.8 équivalents temps plein (ETP) pour une masse salariale d'environ 1.1 million F.

De nombreuses lacunes organisationnelles

Huit ans après l'audit précédent de la Cour, force est de constater que le secteur juridique de la PCTN ne fonctionne toujours pas de manière satisfaisante. Les faiblesses identifiées par la Cour portent non seulement sur l'organisation du secteur lui-même, mais également sur la stratégie générale de la PCTN. En substance, la Cour relève les points suivants :

- Une **réflexion stratégique** quant à l'utilité même de certaines activités et tâches de la PCTN **n'a pas été menée de manière appropriée**, et ce malgré le fait que son secteur juridique accuse, depuis de nombreuses années, un retard très important dans le traitement des rapports d'infraction (893 dossiers non traités à fin 2017). Un système d'information obsolète et des échanges d'informations insatisfaisants, tant à l'interne qu'avec les partenaires externes, viennent compléter ce tableau d'une organisation décalée par rapport aux besoins en matière de prestations publiques et de risques pour la population.
- Le **traitement des infractions n'est pas efficient** (vérifications à double, absence de gestion électronique des données), est source d'erreurs multiples et ne permet pas d'assurer une égalité de traitement entre les administrés.
- Le secteur juridique de la PCTN souffre **d'une absence de pilotage**, aucun système adapté de mesure de sa performance n'ayant été mis en place, ce qui ne permet pas d'identifier les retards dans le traitement des dossiers, ni tout autre problème de gestion nécessitant la prise de mesures adéquates.
- La documentation minimale permettant de cadrer les activités ou processus (matrice des risques et des contrôles, par exemple) est insuffisante. En outre, **les faiblesses constatées en matière de contrôle** ne permettent pas d'identifier et de corriger les erreurs commises par le secteur juridique dans le traitement de certains dossiers.

Nécessité de mener des réformes stratégiques du secteur juridique et de la PCTN

Vu les constats de la Cour, cette dernière considère que des réformes stratégiques du secteur juridique et de la PCTN dans son ensemble doivent être entreprises en lieu et place de chercher simplement à en modifier les procédures, ajouter des contrôles ou encore engager des collaborateurs supplémentaires.

La Cour propose au département de l'emploi et de la santé (DES) de mettre en place un plan d'action en plusieurs phases. Dans un premier temps, il s'agira de prendre immédiatement, et à effectif constant, des mesures visant à résorber les retards dans le traitement des dossiers du secteur juridique et à améliorer la qualité des prestations fournies (réduction de la probabilité de commettre des erreurs et garantie d'égalité de traitement entre administrés).

À moyen et long termes, il s'agira de mener une réflexion approfondie sur la mission même de la PCTN, ses objectifs et leurs conséquences en termes d'organisation de service. Les pistes de réflexion suivantes sont proposées au DES :

- simplification des processus internes actuels, à savoir :
 - mise en place de contrôles ciblés pour les inspecteurs se fondant sur une analyse des risques ;
 - simplification de la procédure pour gérer les sanctions, notamment par la mise en place d'ordonnances pénales en lieu et place de la procédure actuelle ;
 - révision des modalités d'analyse du préavis d'honorabilité ;
- modification des bases légales afin de mieux tenir compte des enjeux réels pour la population. Par exemple, la simplification des conditions nécessaires à l'octroi d'une autorisation, comme les exigences de formation pour gérer un restaurant ou la façon de se prononcer sur la garantie d'honorabilité ;
- optimisation de la coordination entre les différents acteurs cantonaux et communaux intervenant dans les établissements publics. Dans ce cadre, il s'agira d'examiner l'opportunité de fusionner la PCTN avec le service des affaires vétérinaires (SCAV).

Selon les axes de simplification et les priorités retenus par le DES, la mise en œuvre des recommandations précitées permettrait de diminuer, voire de supprimer certaines prestations de la PCTN et de réallouer les collaborateurs concernés à d'autres tâches. Les gains potentiels, tant financiers que qualitatifs par rapport aux prestations rendues aux citoyens, sont substantiels. À titre d'illustration, la réorganisation du service du commerce menée par le canton de Neuchâtel a abouti à une réduction des charges de personnel de 38%. Appliquée à la PCTN, une telle réduction de la masse salariale représenterait une économie annuelle de plus de 2 millions.

Les 6 recommandations de la Cour ont toutes été acceptées par le département.



Date de dépôt : 7 juin 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion n° 2480 indique que la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) prévoit spécifiquement que les transporteurs et les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection des travailleurs et les conditions de travail en usage de leur secteur d'activité.

Qu'est prévue l'obligation de surveiller également que les travailleurs de ce secteur soient en règle au regard de la loi fédérale sur les étrangers.

Que malgré la mise en vigueur de cette nouvelle loi du 1^{er} juillet 2017, soit depuis plus de deux ans, de nombreux scandales sont couramment dévoilés, qui dénoncent que des chauffeurs continuent à travailler à Genève avec un statut précaire, et sans bénéficier de toutes les autorisations nécessaires, notamment pour le compte de la société Uber.

Que l'avis du Secrétariat d'Etat à l'économie de la Confédération – SECO, qui a produit une analyse selon laquelle les chauffeurs travaillant pour la société Uber doivent être considérés comme des chauffeurs de voitures VTC et comme des travailleurs dépendants, les sociétés mettant à disposition d'Uber des chauffeurs et des voitures VTC violant de ce fait la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (RS 823.11).

Qu'il est également apparu que de nombreux chauffeurs provenaient de l'étranger et n'étaient pas en règle ou avaient obtenu des permis de travail sur de fausses indications.

Qu'il n'apparaît pas tolérable que le canton de Genève, pourtant doté d'une nouvelle loi spécialement adoptée pour pouvoir appréhender les activités de tous les acteurs de la profession des transporteurs de personnes, ne soit pas en mesure de faire respecter les dispositions essentielles de protection des travailleurs et par ailleurs d'assurer un cadre légal offrant une égalité de concurrence entre tous les acteurs de la profession.

Cette motion révèle le fonctionnement d'un système dont nous parlons depuis quelques années qui est le problème de « l'ubérisation » de notre société. Ce système crée une concurrence déloyale avec les acteurs historiques du secteur, soit les taxis officiels. Il est intéressant de souligner qu'en 2017 à Noël, des chauffeurs d'Uber se sont mis en grève pour dénoncer le fait qu'ils ne gagnaient presque rien, qu'ils étaient honteusement exploités, et qu'ils avaient été trompés.

Uber a su attirer une certaine sympathie des consommateurs, voire du monde politique, notamment en proposant des prix plus bas pour ses courses de taxi, la société Uber prétendant alors que son rôle se limite à « mettre ensemble » chauffeurs et clients, se déclarant alors absoute de toutes obligations légales, quelles qu'elles soient.

La Cour de justice européenne a jugé qu'Uber doit être considérée comme une « entreprise de transport » de personnes et non comme un simple acteur dans le domaine de l'informatique, la Cour de justice jugeant alors que les autorités de tous les pays de l'Union européenne sont fondées à soumettre Uber aux lois régissant lesdits transports, notamment les lois sur les services de taxi.

La commission des transports a longuement débattu de cette motion avec de nombreuses auditions ; de plus, elle a demandé des précisions à la TVA, afin de savoir si le prestataire est assujéti à l'impôt et qui paie l'impôt au final.

Pour la minorité de la commission, il aurait été plus simple et préférable d'amender la motion M 2480 par respect pour les auteurs et signataires, mais la commission des transports a préféré déposer une motion de commission proposant les invites suivantes :

- à rehausser le niveau de l'examen permettant d'obtenir la carte professionnelle de VTC et d'attester de son aptitude à communiquer en français, comme le prévoit l'art. 6, al. 2, let. d de la loi et l'art. 9, al. 1, let. c du règlement, afin de garantir le professionnalisme et la qualité du service ;
- à augmenter la qualité et la quantité des contrôles effectués par la police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) et la police cantonale ;
- à présenter un rapport écrit conformément à l'article 42 de la loi.

De plus, une majorité des commissaires a déposé et signé le PL 12526 sur l'absence d'affiliation à une caisse de compensation, sur l'application de

l'article 37 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (ORT 2), de remplir les exigences de l'article 5, alinéa 5 LTVTC.

Cette motion est donc plus que d'actualité et, pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous recommande d'accepter la motion n° 2480.