

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Thomas Bläsi, Marc Falquet, André Pfeffer, Patrick Lussi, Bernhard Riedweg, Christo Ivanov

Date de dépôt : 19 avril 2018

Proposition de motion

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous parlons depuis quelques années maintenant du problème de « l'ubérisation » de la société. Si nous avons tous été charmés par le fait que l'apport de nouvelles technologies ne pouvait être qu'un plus pour les consommateurs, et parfois un coup de pied dans la fourmière de secteurs de l'économie endormis, nous prenons peu à peu conscience que l'ubérisation de la société a son lourd revers de la médaille.

Ce revers est celui pour notre société de devoir constater passivement qu'une économie parallèle se développe, mais sans le respect de la solidarité qui caractérise notre économie, que ce soit sur le plan des impôts et surtout et aussi des cotisations sociales. Or, c'est en payant tous ensemble les cotisations de l'AVS, de la LPP, du chômage, etc. que nous pouvons solidairement faire face à la vieillesse, à la perte de l'emploi, etc.

Nous avons aussi besoin que les travailleurs soient protégés, ce d'autant lorsque des travailleurs, venant de pays européens connaissant parfois un chômage important et des niveaux de salaire très bas, sont prêts à venir en Suisse dans à peu près n'importe quelles conditions, pour tenter d'améliorer leur précaire statut.

Dans son mode de « disrupting », soit de rupture, 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.

Aujourd'hui, il est peu à peu compris que ce mode de faire et les bas prix annoncés (mais pas toujours pratiqués d'ailleurs), outre qu'ils créent une concurrence déloyale avec les acteurs historiques du secteur, soit les taxis officiels, ont leurs pendants de malheurs. Des chauffeurs Uber se sont mis en grève avant Noël 2017 pour dénoncer le fait qu'ils ne gagnaient presque rien, qu'ils étaient honteusement exploités, et qu'ils avaient été trompés.

Après une médiation conduite par le DSE, mais ayant échoué, ces travailleurs ont saisi le Tribunal des prud'hommes. Par ailleurs, un avis a été demandé au Secrétariat d'Etat à l'économie de la Confédération, pour déterminer si les sociétés « partenaires » (ou écran) d'Uber qui prétendaient employer ces chauffeurs pour les mettre à disposition d'Uber, violaient la loi

fédérale sur le service de l'emploi et la location de services. La réponse du SECO a apporté cette confirmation, ce qui implique que le SECO a dû qualifier la relation entre Uber et ses chauffeurs comme une relation de travail dépendante, ce qui implique qu'il faut aujourd'hui considérer que les chauffeurs Uber sont des travailleurs qui devraient être salariés, et non des indépendants, laissés à leur sort, et plus ou moins couverts (s'ils le sont) en matière sociale.

Le modèle Uber s'est confronté aux législations de nombreux pays ou villes du monde entier. Peu à peu, soit le modèle a été totalement interdit, comme très récemment pour l'Italie entière, ou au Danemark, soit partiellement, comme dans presque toutes les villes allemandes, ou encore en Espagne. Dans d'autres pays, comme en Angleterre, au Canada et dans certains Etat des USA, les autorités ou tribunaux ont imposé à Uber de considérer ses chauffeurs comme des employés et de respecter les législations sociales.

A préciser encore que la Cour de justice européenne a récemment jugé qu'Uber doit être considéré 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.

A Genève, nous avons fait le choix de suivre la proposition que nous soumettait le Conseil d'Etat et le conseiller d'Etat Pierre Maudet, d'adopter une nouvelle loi permettant d'englober l'activité d'Uber, plutôt que de poursuivre dans une voie qui aurait été celle de son interdiction pure et simple.

Cela reposait sur le parti pris qu'il vaut mieux autoriser et contrôler une activité nouvelle que de l'interdire. C'est ainsi que nous avons adopté la LTVTC le 13 octobre 2016, laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

La catégorie des VTC permet dorénavant à tous ceux qui ne sont pas des taxis officiels de faire toutefois la même activité, mais sans la bonbonne sur le toit et sans l'usage de la voie publique, soit les stations de taxis et les voies de bus.

Cette nouvelle LTVTC a aussi voulu, aussi bien pour protéger les acteurs de la profession, que le public et notre ordre juridique plus largement, que l'autorité d'exécution dispose des armes nécessaires pour veiller à ce que tous les transporteurs, y compris et surtout les nouveaux acteurs tels qu'Uber, se mettent totalement dans le cadre légal et respectent les conditions applicables à tous. Si la société Uber doit pouvoir professer à Genève, elle

doit abandonner son mode de « disrupting » et accepter d'entrer intégralement dans le cadre légal.

C'était là le pari que nous faisons en adoptant la nouvelle LTVTC que nous proposait le Conseil d'Etat.

Malheureusement, ce pari semble aujourd'hui hasardeux, car il n'apparaît pas que la nouvelle LTVTC est mise en application de telle manière à ce que tous, et notamment Uber, acceptent d'entrer dans le cadre légal.

Les scandales se dévoilent de jour en jour et l'apaisement souhaité entre les taxis et Uber ne se produit pas, car sans qu'Uber respecte les conditions légales, il subsiste indéniablement une concurrence déloyale qui n'est pas plus tolérable.

Si la course de taxi doit être faite au rabais, elle ne peut se faire sur le dos des travailleurs et sur le non-respect des obligations fiscales et sociales, et la rupture de la solidarité caractérisant l'organisation de notre économie et de notre société. Elle ne peut pas non plus se faire en exploitant la misère de travailleurs étrangers attirés par un hypothétique meilleur avenir en Suisse.

Malheureusement, il apparaît que le DSE, chargé de l'application de la loi, ne met pas tout en œuvre pour la faire appliquer avec rigueur et justesse. Il se contente, de mois en mois, de vagues et toujours dilatoires promesses d'Uber de modifier ses pratiques. Pourtant, la LTVTC donne au DSE et au Conseil d'Etat tous les instruments utiles à exiger le respect de notre législation.

Il n'est aujourd'hui plus tolérable, plus de neuf mois après l'entrée en vigueur de cette loi, que des transporteurs tels qu'Uber continuent à se jouer de nos législations et de nos autorités et puissent exploiter honteusement des chauffeurs, tout en produisant une concurrence qui n'est pas loyale, vis-à-vis de ceux qui paient leurs impôts à Genève, paient leurs cotisations sociales et se trouvent, malgré tout, dans une précarité toujours plus grande, face à une société, capitalisée à quelque 50 milliards de dollars, dont l'activité est manifestement fondée sur l'espérance d'un profit maximal et non sur le respect de la solidarité sociale.

Nous ne voulons pas interdire Uber, car nous sommes convaincus que la concurrence est bonne et que chacun doit avoir sa place dans notre économie. Nous voulons uniquement nous assurer que notre gouvernement fasse ce qu'il est son devoir de faire, pour qu'Uber, comme tous les autres acteurs de la profession du taxi et des VTC, entre entièrement dans le schéma légal qui s'impose à tous dans notre société. Il appartiendra alors à Uber de décider si elle préfère renoncer à son mode de rupture face à nos lois, à s'y plier et à

continuer à offrir ses services à Genève, ou si le fait de respecter les lois constitue un mode qui la contraint à renoncer à son modèle tout entier.

Pour terminer, relevons qu'Uber répondra qu'elle conteste le rapport du SECO, qu'elle conteste la décision de la SUVA allant dans le même sens, et qu'elle saisit ou a saisi tous les tribunaux nécessaires pour faire valoir ses droits et sa contestation. Cela fait toutefois partie de son mode de « disrupting », usant, à l'excès et sans limites de toutes les possibilités de recours, pour retarder autant que possible son entrée dans le monde légal.

Mais le Conseil d'Etat ne peut et ne doit pas simplement attendre, des années encore, qu'Uber ait usé toutes les voies de droit, car il entre aujourd'hui dans les pouvoirs de l'exécutif de décider des conditions dans lesquelles Uber peut être autorisée à exercer. On rappellera d'ailleurs que, le 30 juin 2017, la Chambre administrative de la Cour de justice avait d'ailleurs déjà confirmé l'illégalité de l'activité d'Uber et une amende que lui avait alors infligée le DSE. Lorsque le DSE avait, le 30 mars 2015, interdit à Uber de continuer à exercer, par une décision exécutoire nonobstant recours (mais finalement jamais appliquée par le DSE), le caractère immédiatement exécutoire de cette décision avait été confirmé par la Cour de justice et par le Tribunal fédéral. Ce mode de faire, confirmé par les plus hautes instances, s'imposent donc à nouveau, si Uber devait persister dans sa voie de la contestation de notre système légal.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette motion.