

Date de dépôt : 17 mai 2021

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Jean Marie Voumard, Ana Roch, Thierry Cerutti, Sandro Pistis, Patrick Dimier, Christian Flury, André Python, Stéphane Florey, Eliane Michaud Ansermet, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Florian Gander : COVID-19 : soutenir enfin nos forains et nos taxis

Rapport de majorité de M. Jacques Béné (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Ana Roch (page 18)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jacques Béné

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission de l'économie s'est réunie à trois reprises pour traiter de cette proposition de motion, soit le 24 août 2020 ainsi que les 22 février et 29 mars 2021, sous la présidence de M. Thierry Cerutti. Elle a pu bénéficier de la présence de M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint, DSES.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Camille Zen-Ruffinen et Mathilde Parisi.

Qu'ils soient tous remerciés pour leur contribution aux travaux de la commission.

24 août 2020 : présentation par M. Jean-Marie Voumard, auteur

M. Voumard rappelle avoir déjà parlé de cette proposition de motion en plénière. Il informe que la motion contient des invites claires. Il souligne la situation difficile des forains et le fait que les appareils techniques coûtent des frais. Pour les taxis, il relève le délai du 15 mai. Il souhaite que le délai soit prolongé à fin août. Il propose d'entendre les forains et les taxis.

Une députée (EAG) demande s'il a une estimation financière de l'aide qui devrait être accordée aux forains.

M. Voumard ne sait pas. Cela dépend de leur revenu actuel.

Un député (Ve) a été surpris de voir les forains venir sur la Rade deux semaines cet été. Il relève que leur exercice était restreint. Il demande une estimation du taux d'activité qui a été amputé et s'ils ont accès à une autre forme de soutien (APG notamment).

M. Voumard affirme que ces personnes n'ont pas de revenu. Pour les aides, il ne sait pas.

Un député (Ve) indique que les éléments financiers sont importants. Il demande quelles sont les indemnités à verser si ces personnes n'ont pas de revenu. Il souligne que les entreprises ne sont pas forcément les mêmes et n'ont pas toujours les mêmes revenus. Il n'est pas opposé à la demande, mais il souhaite avoir les éléments financiers. Sur la deuxième demande, il relève la différence entre les chauffeurs de taxi indépendants et les salariés. Il veut que cela soit éclairci. Il a l'impression que les chauffeurs de taxi indépendants ont une aide tout comme les salariés.

Un député (UDC) trouve que le terme « indemniser » n'est pas le bon par rapport au revenu. Il se demande si les forains n'ont pas pu toucher les 10% de crédit par rapport à leur chiffre d'affaires de l'an dernier. Il remarque que ces personnes peuvent être des indépendants et donc bénéficier des APG qui vont jusqu'à fin août selon lui. Pour ceux qui sont salariés, il remarque qu'il y a les RHT. Selon lui, ces gens ont des aides.

M. Voumard, par rapport aux taxis, demande que cela soit prolongé jusqu'à fin août. Pour les forains, il ne sait pas qui a droit à quoi. Il propose de les entendre. Il rappelle que c'est une proposition de motion, pas un PL.

Un député (PLR) demande quel sera le coût de la mesure. Il s'inquiète de la prolongation de la situation épidémique. Il ne voit pas comment on peut financer tout ce que tout le monde n'a pas pu percevoir. Il ne pense pas que ce soit le rôle de l'Etat et que ce dernier ne doit gérer que les situations d'urgence. Il rappelle le déménagement des forains et les coûts engendrés par

ce déménagement. Il a de la peine avec le fait que ce soit à l'Etat de tout financer.

M. Voumard envisage un financement comme il est actuellement et comme il a été prolongé pour les taxis. Il pense que cela peut être fait pareillement pour les forains. Il ne peut pas répondre sur la prolongation des mesures vu que cela dépend de la santé de la population. Il souhaite que les taxis puissent avoir un revenu.

Un député (MCG) indique que l'Etat a débloqué des fonds pour les restaurants et qu'ici c'est le même principe. Il remarque que les forains bougent à travers le pays et se retrouvent restreints à cause du COVID. Selon lui, l'outil de travail des forains est bloqué au même titre que les restaurants.

Un député (PLR) trouve que mélanger les forains et les taxis n'est pas une bonne chose. Il revient sur la problématique de l'itinérance. Il trouverait étrange que Genève paie tout le chiffre d'affaires si d'autres cantons sont concernés. Il pense qu'il faut regarder aussi la forme juridique des personnes en question. Pour lui, la motion concerne trop de sujets différents, juridiquement notamment.

M. Bretton souhaite faire un bref point de situation. Il relève 682 millions de RHT pour 11 800 entreprises. Il indique que la barre des 700 millions sera dépassée. Il ajoute que les APG sont prolongées jusqu'au 16 janvier, y compris pour les taxis. Il indique que la forme juridique a une incidence sur qui a le droit aux aides. Il ajoute que les propriétaires de SA et SARL avaient droit aux RHT jusqu'en juillet, et que les forains y ont droit jusqu'au 16 septembre. Sur la situation des forains à Genève, il a identifié quatre sociétés qui ont demandé à être indemnisées et l'ont été jusqu'au 16 septembre. Pour les taxis, il indique que ces derniers ont obtenu des APG depuis le 15 mars. Il relève 750 demandes de taxis pour un montant annuel de 25 000 francs (le fondement est celui de la caisse AVS, le revenu déclaré par les taxis). Il souligne que cela montre que les taxis ont été peu indemnisés. Il concède que la situation des taxis est compliquée. Il rappelle que l'aéroport de Genève ne redécalle pas non plus, ce qui représente 50% de la demande des taxis. Il rappelle que les discothèques sont toujours fermées et qu'elles se retournent contre l'Etat.

En clair, les dispositifs actuels sont les APG, les RHT, les aides en compléments aux entreprises et les autres aides accordées par le Conseil d'Etat. Il déclare que la préoccupation du département concerne les 700 millions des RHT. Il souligne qu'il n'y a aucun indicateur de faillites supplémentaires. Il pense que s'il est mis fin aux RHT, la bascule sera difficile.

Un député (S) trouve la motion trop ciblée sur un certain public. Il souhaiterait une approche basée sur des typologies de sociétés, sur des statuts plutôt que sur des secteurs. Pour lui, les forains sont compris dans l'évènementiel. Il pense qu'il faut traiter le secteur au sens large. Il demande pourquoi la proposition de motion a été déposée (un retour des personnes concernées, un manque d'accès à l'information).

M. Voumard s'inquiète du fait que la proposition de motion a été déposée le 24 juin et que les RHT ont été prolongées plus tard. Il a ciblé ces professions qui sont très en difficulté.

Un député (UDC) a deux précisions à faire sur les aides aux taxis. Au départ, il affirme que ces derniers pouvaient faire une demande accélérée à l'aide sociale tout en sachant qu'une grande partie des activités n'étaient pas déclarées et que donc les APG ne pouvaient que partiellement subvenir. Il désire connaître la situation de ces aides. Pour les anciens chauffeurs de taxi, il lui semble que l'Etat s'était engagé pour les indemniser pour un prix de reprise partielle de leur patente, notamment pour la constitution de la retraite. Il veut savoir s'il y a eu beaucoup de demandes à ce sujet.

M. Bretton indique que du 5 mars au 15 avril les taxis n'ont pas été indemnisés. Il ajoute que le 15 avril les taxis ont été indemnisés en APG jusqu'au 15 juin, avant d'avoir un autre prolongement. Il complète en disant que l'aide sociale était touchée jusqu'au 15 avril. Aujourd'hui, il y a un effet rétroactif (remboursement par les APG à l'aide sociale). Il rappelle la subsidiarité de l'aide sociale. S'agissant de la question des rachats de patentes, il indique que cela a coûté 23 millions de francs à l'Etat. Il croit qu'il y a moins de 10% des ayants droit qui n'ont pas fait la demande.

Un député (S) rappelle le référendum contre la loi 12723 critiquant le bénéfice du travail au noir. Quand on apprend que le revenu déclaré moyen des chauffeurs de taxi est bas, il demande quelles conclusions en tirer par rapport au travail au noir.

M. Voumard insiste sur le fait qu'un chauffeur de taxi n'est pas un travailleur au noir. Il ne veut pas aller au-delà d'une loi fédérale.

Un député (UDC), concernant la première invite, remarque qu'elle parle d'une indemnité de perte de revenu. Il souligne que c'est un des gros problèmes, car s'il faut indemniser des gens il faut le faire en fonction de la situation personnelle et des besoins et non pas en fonction d'un revenu qui est difficile à établir. Il se demande s'il ne faut pas changer la première invite.

M. Voumard relève qu'il y a quatre sociétés de forains. Il conseille d'en entendre une au moins pour vérifier si elles ont touché des aides.

M. Bretton rappelle qu'il y a effectivement quatre sociétés de forains qui ont obtenu des RHT.

Il rappelle, par rapport à ce qui est aujourd'hui fait, que la caisse locale tient compte du bénéfice net d'une société pour l'APG, donc le revenu / le bénéfice net est nécessairement établi pour l'APG. Il propose de faire un retour avec des chiffres.

Un député (Ve) aimerait aussi voir les situations qui passeraient à travers les mailles du filet.

M. Bretton rappelle que l'ensemble des dispositifs d'aides sont majoritairement financés par la Confédération. Le canton a prévu des compléments pour des situations particulières. Il ne pense pas qu'inventer encore un dispositif cantonal soit une bonne chose. Il pense que la Confédération a le lead sur les dispositifs. Il souligne le fait que les montants sont considérables. Il ne peut pas dire quel secteur souffre plus. Il rappelle que les RHT permettent d'aider $1\frac{1}{3}$ des entreprises genevoises.

Un député (Ve) se demande si quelqu'un qui est propriétaire d'un carrousel est indemnisé par la Confédération ou le canton. Il souhaite avoir de plus amples informations.

22 février 2021 : audition de M^{me} Gabrielle Le Goff, présidente de l'Union des taxis genevois

M^{me} Le Goff précise que l'Union des taxis genevois perçoit des APG depuis le 15 mars 2020 et en bénéficiera jusqu'au 30 juin 2021. Elle relève qu'un grand nombre de chauffeurs de taxi ont été oubliés, en raison de leur situation en 2019. En effet, ceux qui ne disposent pas d'un minimum de 10 000 francs de chiffre d'affaires cette année-là n'ont pas accès aux APG. En ce qui concerne les cas de rigueur, certains chauffeurs de taxi n'entrent pas non plus dans les conditions d'octroi d'indemnisation.

Elle explique qu'un sondage réalisé permet de notifier que, sur 100 chauffeurs de taxi, 50 n'ont pas accès aux cas de rigueur et 16 n'ont pas droit aux APG. Elle explique que les chauffeurs réalisent en moyenne une course de 12 francs après trois heures d'attente.

M^{me} Le Goff aborde la situation actuelle. Concernant l'aéroport, elle fait part d'une perte de 70% des clients. Dans les stations en ville, l'attente est d'environ trois à quatre heures. Elle explique que l'attente varie selon les endroits, les jours, ainsi que l'ouverture ou non des commerces et des restaurants. Elle relève ensuite que, lors du premier confinement, le revenu moyen était de 15 francs et qu'il est actuellement de 45 francs. Les

chauffeurs arrivent à faire entre deux et trois courses maximum, principalement en ville.

Elle présente ensuite l'évolution de la situation économique de la profession, de l'arrivée de Uber au premier confinement. Elle explique que de nombreux chauffeurs de taxi ont besoin d'obtenir des aides. Une demande a notamment été adressée à M. Poggia, pour les personnes n'arrivant pas à atteindre le seuil de 50 000 francs entre 2018 et 2019, de recalculer leur moyenne en prenant en compte les années 2015 à 2019.

M^{me} Le Goff estime que la motion est d'actualité, étant donné que, sur 100 chauffeurs de taxi, 50 ne sont pas éligibles aux aides de cas de rigueur. Elle souligne que, pour la même demande, l'offre en chauffeurs professionnels a triplé. De ce fait, certains chauffeurs n'ont pas eu accès aux cas de rigueur. La motion serait donc une aide pour les personnes qui peinent à survivre et qui ont du mal à payer leurs factures en cette période. Elle explique ensuite que, pour le redémarrage de l'activité suite au COVID, la réalisation d'une plateforme numérique a été imaginée, afin de ne pas compter uniquement sur les aides.

Un député (PDC) aborde la problématique des chauffeurs en arrêt maladie ou accident n'ayant pas pu réaliser un chiffre d'affaires de minimum 10 000 francs en 2019. Il demande si ces derniers, en tant qu'indépendants, sont au bénéfice de prestations perte de gain auprès d'un assureur.

M^{me} Le Goff répond que la majorité des chauffeurs de taxi ne dispose pas d'une assurance perte de gain, en raison du coût élevé de cette prestation.

Un député (Ve) a une question au sujet du traitement des cas de rigueur, en relevant que les taxis n'étaient pas inclus dans ces cas en automne dernier. Cependant, la nouvelle loi votée en janvier étend les cas de rigueur à la définition fédérale. Il demande si les taxis sont à présent inclus dans les cas de rigueur.

M^{me} Le Goff répond qu'ils sont effectivement inclus depuis le vote de la nouvelle loi. Cependant, elle précise que le chiffre d'affaires des chauffeurs de taxi baisse de 20% chaque année. Sur 312 membres faisant partie de l'association, elle a réalisé un sondage auprès de 100 chauffeurs. Sur ces 100 chauffeurs, 50 n'ont pas accès aux cas de rigueur, en raison du fait que leur moyenne de chiffre d'affaires entre 2018 et 2019 n'atteint pas un montant de 50 000 francs ou plus. Elle précise que l'arrivée de Uber en 2014 a marqué le début de la baisse du chiffre d'affaires. Puis en 2017, l'introduction de la LTVTC, qui s'est caractérisée par une distribution massive de plaques, a engendré une augmentation du nombre de chauffeurs de 800 à 1183. De ce fait, pour la même demande, l'offre a triplé.

Un député (Ve) comprend que la règle introduite en 2021 est convenable, cependant, l'Union des taxis genevois souhaite un rattrapage pour 2020, étant donné que certains chauffeurs de taxi n'ont rien perçu cette année-là.

M^{me} Le Goff confirme. Elle souligne que de nombreux chauffeurs de taxi ont été contraints de déposer leur plaque et sont à l'aide sociale.

Le député (Ve) demande combien d'associations de chauffeurs de taxi existent et s'il existe une association dominante qui regroupe une majorité de chauffeurs.

M^{me} Le Goff répond qu'il existe six associations, dont deux associations enregistrées au registre de commerce. Elle relève que l'Union des taxis genevois est la plus grande association, avec 312 membres, tous indépendants. Une grande majorité de ces chauffeurs disposent d'autorisations d'usage accru du domaine public, d'autres louent des plaques et d'autres encore ont des entreprises et disposent de plusieurs plaques.

Le député (Ve) a posé cette question, car il pense qu'il est possible d'agir. Cependant, il estime qu'il faudrait un seul interlocuteur, afin de diffuser une application pouvant être financée par l'Etat.

M^{me} Le Goff explique qu'une coopérative à but non lucratif de chauffeurs de taxi est en cours de création. Les statuts ont été préparés. Concernant la plateforme, une société française et une société genevoise ont été contactées. Une entreprise valaisanne les a également contactés.

Le député (Ve) demande quel est le prix d'une telle application et quels sont les prix des solutions qui ont été proposées par les différentes sociétés.

M^{me} Le Goff répond que la société française a proposé une solution à 60 000 francs. Cependant, ce prix peut encore évoluer avec le temps. La société valaisanne, quant à elle, souhaite connaître le nombre exact de chauffeurs de taxi pour fixer le prix.

Le député (Ve) relève que l'application Taxiphone existe. Il demande s'il serait possible que les chauffeurs de taxi genevois utilisent une application commune, afin de se protéger au mieux contre les diffuseurs de courses extérieurs, tels que Uber.

M^{me} Le Goff répond que l'utilisation d'une seule application commune est une bonne idée. Cependant, celle-ci doit être accessible aux chauffeurs de taxi. Elle relève que l'application Taxiphone coûte 700 francs par mois, un montant qui doit être payé, même en cas de maladie ou de vacances. Elle ajoute que le but de la coopérative qui va être créée est de réunir l'entier des chauffeurs de taxi. Elle relève que pour faire tourner l'application et faire de la publicité, le montant maximum sera de 1000 francs par chauffeur, par

année. Ce montant est donc bien moins élevé que ce que propose actuellement Taxiphone.

Le député (Ve) relève que, si cet outil est développé, il pourra aussi être adopté par Taxiphone, en raison de son avantage économique. Il souligne qu'il soutient ce projet, qui permet une plus grande résilience face aux diffuseurs étrangers.

M^{me} Le Goff relève que le département du développement économique prévoit un budget pour l'innovation. La plateforme imaginée ne permet pas uniquement de mettre en relation les clients avec les chauffeurs de taxi. Elle permet également de calculer le prix de trajets multimodaux, comprenant les taxis.

Le député (Ve) demande à combien M^{me} Le Goff estime le coût du développement de l'application.

M^{me} Le Goff répond que le montant total est d'environ 150 000 francs pour le développement de la plateforme.

Un député (UDC) est surpris par la gravité des faits annoncés par M^{me} Le Goff et trouve la situation dramatique. Il relève que près de 200 chauffeurs de taxi ont demandé l'aide sociale au mois de mars de l'année passée. Il demande si ces personnes sont restées à l'aide sociale ou si elles ont pu reprendre leur activité après un certain temps. Il demande ensuite si certains chauffeurs arrêtent de travailler, en raison de recettes extrêmement modestes.

M^{me} Le Goff relève que les chauffeurs partis à l'aide sociale ne sont pas encore revenus. Elle explique qu'un certain nombre d'entre eux a pris des leasings pour des voitures avant le COVID ; cependant, ils ont dû rendre leur véhicule en 2020, en raison de la crise sanitaire. Elle ajoute que l'aide sociale permet aux chauffeurs de survivre, cependant ils n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ou de travailler. Concernant la deuxième demande, elle relève que les chauffeurs qui ont arrêté leur activité sont passés à l'aide sociale. Elle explique que les chauffeurs de taxi ont majoritairement entre 40 et 60 ans. Il est donc très compliqué pour eux de changer de profession, ce qui est décourageant.

Le député (UDC) demande quel est le chiffre exact des chauffeurs de taxi à l'aide sociale à l'heure actuelle.

M^{me} Le Goff ne connaît pas le chiffre exact, cependant, elle relève que, parmi les membres de l'association, une trentaine de chauffeurs sont à l'aide sociale.

Un député (PDC) relève que cette problématique a été passablement abordée à la commission des transports. Il fait part d'un double problème

pour les chauffeurs de taxi : une baisse de revenu significative depuis quelque temps, ainsi que le COVID. La situation est donc extrêmement compliquée. En tant que député, il est sidéré par le niveau extrêmement bas des revenus déclarés avant le COVID. Il demande des explications à ce sujet.

M^{me} Le Goff explique que, dans cette profession, pas tout le monde dispose du même chiffre d'affaires. La majorité des chauffeurs sont dans une situation problématique depuis 2014, année qui se caractérise par l'arrivée de Uber. Depuis cette année-là, le chiffre d'affaires diminue de 20% chaque année. Elle explique que la distribution massive de plaques en 2017 a empiré la situation également.

Un député (PLR) compatit à la situation difficile à laquelle les chauffeurs de taxi sont confrontés, en raison de l'« uberisation » et de la pandémie actuelle. Sa question porte sur l'application évoquée par M^{me} Le Goff. Cette dernière aurait un volet multimodal, ce qu'il trouve intéressant. En effet, la majorité des utilisateurs de taxi sont essentiellement des visiteurs étrangers, qui ne viennent aujourd'hui plus à Genève. Il faudrait donc démocratiser l'accès aux taxis, dans une certaine mesure. Il demande à M^{me} Le Goff de développer l'idée multimodale de l'application, qui lui paraît intéressante.

M^{me} Le Goff explique que cela dépend des clients, ainsi que du temps qu'ils ont à disposition et de leur bourse. Un client pressé, ayant les moyens, demandera directement un taxi dans l'application. Pour un client qui a du temps à disposition et peu de moyens, son trajet pourra être calculé selon l'horaire des TPG ou des CFF.

Le député (PLR) relève que cette idée lui paraît innovante et donc intéressante. Il relève que Uber a été un aiguillon de concurrence. Pour les taxis plus traditionnels, cela s'est également traduit par une forme de numérisation. Il estime qu'il faut intégrer le fait que les taxis genevois ont embrassé l'innovation et il pense que la démarche soutenue par le biais de cette application va dans le même sens.

M^{me} Le Goff pense que le numérique est l'avenir, pas seulement dans le cas des chauffeurs de taxi. Elle relève par exemple que, durant le premier confinement, les communications entre les clients et les taxis étaient inexistantes. En effet, les taxis ne disposent pas d'identités pour être contactés, par des restaurateurs livrant des repas par exemple. Elle explique que l'application multimodale serait connectée aux hôpitaux, aux cliniques, aux restaurants, etc. Dans l'application, l'appel des taxis dépendra majoritairement de la géolocalisation. Les critères de spécificités de voitures interviendront dans un second temps.

Le député (PLR) observe un élan vers l'innovation en raison de la crise, qui a permis de rassembler les chauffeurs de taxi autour d'une cause commune. Il demande si tout le monde soutient cette démarche, y compris Taxiphone qui dispose déjà de sa propre application. Si oui, il demande combien de temps serait nécessaire à son déploiement.

M^{me} Le Goff répond que Taxiphone appartient à M. Cédric Bouchard à 50%, ainsi qu'à la SCCIT à 50%. Il relève que M. Bouchard dispose de trois autres entreprises à côté. Pour lui, c'est un business, il ne va pas soutenir cette démarche. Cependant, l'application Taxiphone n'est pas vraiment innovante et est très ancienne, selon son avis et selon celui de certains de ses clients. Elle répond ensuite qu'il faudrait entre trois et six mois pour déployer l'application.

M^{me} Le Goff relève qu'un grand nombre de chauffeurs sont intéressés par cette application. Elle fait part d'un besoin urgent de soutien.

Discussion interne

Un député (Ve) relève que cette audition a été extrêmement intéressante. Il souligne que des développements prometteurs permettraient à cette profession d'être plus résiliente à l'avenir, face à d'autres diffuseurs. Il pense qu'il faudrait considérer plus rapidement les efforts de cette association, qui monte une coopérative afin de créer une application à prix accessible, qui deviendrait majoritaire à Genève. Il propose de rédiger une motion de commission, afin de subventionner le développement de l'application. Il pense qu'une aide aux emplois locaux serait positive. Il précise finalement que, dans d'autres pays européens, ce type d'application existe d'ores et déjà.

Un député (PLR) n'a pas pu consulter son groupe, cependant, il n'y voit personnellement pas d'opposition de principe. Il relève que la difficulté se situerait dans la nature des mesures qui seraient exigées. Il ne pense pas que l'Etat ait vocation à assurer le développement d'une application telle que celle qui est proposée, par le biais d'une motion. Cependant, il estime qu'il est important de témoigner du soutien à ce segment d'activité largement pénalisé. Il s'agit selon lui d'une forme de subsidence s'éloignant du but premier de la motion, qui est de nature déclarative.

Un autre député (PLR) est totalement opposé à une motion de commission. Une entrée dans ce type de plateforme est problématique selon lui. En effet, une telle action créerait de la concurrence vis-à-vis de Taxiphone, qui dispose de sa propre plateforme. Il estime qu'il n'est pas adéquat que l'Etat subventionne certaines activités et certaines prestations pour des secteurs économiques particuliers et des entreprises particulières. Il

souligne que cette action va à l'encontre de celles réalisées par la FAE, qui soutient uniquement les entreprises qui ne représentent pas de concurrence pour les structures existantes. Il reconnaît que ce secteur est sinistré, conjoncturellement à cause du COVID, et structurellement par rapport aux habitudes du marché et de la population. Il relève que cette proposition de motion date du mois de juin de l'année précédente et souligne que de nombreuses actions ont été réalisées depuis.

Un député (Ve) relève que la création d'une application pourrait être prometteuse pour cette profession, en termes de résilience. La motion de commission peut ne pas forcément mentionner le fait qu'elle souhaite le financement spécifique de l'application, mais plutôt demander au Conseil d'Etat de trouver une solution, afin qu'une application commune soit développée sur le canton de Genève.

Un député (PLR) précise que la FAE n'entre pas en matière pour des prêts à l'innovation, s'il y a de la concurrence. En effet, il faut que ce soit des emplois supplémentaires, qui ne soient pas en concurrence avec des entreprises existantes. Il estime que tout le monde doit être traité sur un plan d'égalité, et rappelle que c'est l'objectif visé par les APG. Il n'est donc pas judicieux d'aller plus loin, selon lui.

Un député (PLR) a été surpris par le constat que plus de 50% des chauffeurs de taxi ne sont pas assurés en perte de gain. Il relève que la perte de gain est souvent compliquée, quels que soient l'indépendant et le secteur d'activité. Il lui paraît inconscient de ne pas prendre d'assurance perte de gain.

Un député (PDC) relève que, si un indépendant prend le risque de ne pas conclure d'assurance perte de gain en raison d'un coût élevé, il prend un risque énorme. Il pense que ce ne serait pas à des aides étatiques de suppléer à ce risque. Il reconnaît que cette assurance est chère, surtout à 30 jours ; cependant, à 60 ou 90 jours, elle reste raisonnable. Ensuite, il n'a pas bien compris la différence entre les aspects structurels relevés, dus aux changements d'habitudes des consommateurs et à l'arrivée d'Uber, ainsi que la phase COVID. Finalement, il se réfère au texte de M. Bretton, qui a été transmis à la commission. Il relève que, depuis le dépôt de la motion, le nombre d'aides octroyées est tout de même conséquent. Personnellement, il doute que la réalisation d'une motion de commission pour le financement d'une application par l'Etat puisse aboutir.

Un député (UDC) est également contre la réalisation d'une motion de commission, pour les différentes raisons évoquées. Il estime que ce n'est pas à l'Etat d'intervenir, surtout s'il existe déjà un tel système. Il pense qu'il faut

revenir à la motion, qui demande à l'Etat de prévoir une aide ou indemnisation perte de gain, pour les forains et les taxis. Il souligne qu'une grande partie des membres de ces deux catégories, et plus particulièrement les chauffeurs de taxi, ne sont pas éligibles aux conditions actuelles. Il soutient la motion, en raison d'un taux de 50% d'individus n'atteignant pas le seuil pour bénéficier de l'aide. Il relève que les individus interdits de travailler ont le droit à un soutien de la part de l'Etat. Il est important de venir en aide à ces gens, qui ont visiblement des revenus extrêmement bas. Il ajoute finalement avoir été surpris par les chiffres qui ont été exposés lors de cette audition.

Un député (PLR) pense qu'il ne faut pas perdre de vue la notion de potentielle distorsion de concurrence. Il lui paraît légitime, pour des raisons purement conjoncturelles imputables à la crise économique, de soutenir des segments d'activités durement affectés par la crise. Cependant, il estime qu'il n'est pas du rôle de l'Etat de compenser, par le biais d'un subventionnement direct, les pertes des secteurs d'activité vivant une mutation intrinsèque. Il souligne ensuite que l'application serait « une réponse » apportée à Taxiphone, aux frais de l'Etat, ce qui pose des questions d'égalité de traitement. Il est sensible à la cause défendue, lorsque la contraction du chiffre d'affaires est imputable à la crise sanitaire ; cependant, il invite à la prudence en ce qui concerne un apport financier direct à une activité. En effet, cela créerait une distorsion de concurrence, et il invite donc les députés à garder cela à l'esprit dans leurs réflexions.

Un député (S) estime que, dans cette profession, certains individus vivant avec très peu depuis longtemps ne sont pas empêchés d'exercer leur activité ; cependant, ils sont frappés de plein fouet par cette crise. Dans ce cadre, les socialistes estiment qu'une aide étatique, avec une plateforme aidant l'ensemble de la profession, paraît assez saine. Il relève que cette application constituerait une aide pour les personnes étant réellement en difficulté. Il souligne que la multimodalité est un élément intéressant en termes de politique publique. Il soutient donc la démarche de motion de commission.

Un député (Ve) répond que cette motion est caduque. Il ne peut donc pas la soutenir dans son état actuel. Il propose de trouver des termes communs sur une motion de commission, afin de gagner en efficacité. Il faudrait que l'Etat puisse développer une application régionale, réunissant les taxis et Unireso. Il estime que chacun doit réfléchir de son côté et revenir avec une décision au sujet de la réalisation ou non d'une motion de commission.

Le MCG maintient la proposition de motion, en raison du fait que la seconde invite est encore valable.

Un député (UDC) soutiendra cette proposition de motion. Il relève que de nombreux individus se situent en dessous du seuil et n'ont pas le droit aux aides votées jusqu'à présent. Il est donc important de soutenir ces personnes sans tarder, étant donné que la proposition de motion date du mois de juin.

Vote

Vote sur la proposition de motion 2662 :

Oui : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Non : 12 (2 PDC, 4 PLR, 1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

La proposition de motion 2662 est refusée.

Conclusions

Comme exprimé en commission, depuis le dépôt de la proposition de motion 2662, des mesures ont été mises en place pour répondre à la problématique soulevée par ce texte.

La motion n'est donc plus d'actualité et la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs, à la rejeter.

Proposition de motion (2662-A)

COVID-19 : soutenir enfin nos forains et nos taxis

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

- la crise sanitaire qui frappe de plein fouet notre économie depuis mi-mars 2020 ;
- les soutiens financiers qui ont été accordés tant par la Confédération que par le canton à des secteurs entiers de notre économie ;
- le dépôt, par le Conseil d'Etat, d'un projet de loi visant à accorder un soutien financier aux résidents sans papiers correspondant au salaire dont ils ont été privés ;
- l'étrange oubli, par le Conseil d'Etat, de soutenir des professions pourtant exercées par des ressortissants genevois qui travaillent en toute légalité ;
- que les forains genevois ont été privés de toute ressource depuis mi-mars 2020, et qu'il est probable que leur activité ne pourra pas reprendre avant la fin de l'année ;
- que ces mêmes forains ont cependant été totalement abandonnés tant par la Confédération que par le canton ;
- que les chauffeurs de taxi ont eux aussi perdu leur clientèle depuis le début de la crise sanitaire, et ont vu leur revenu disparaître simultanément ;
- que la Confédération a finalement, dans le courant du mois de mai, accordé aux chauffeurs indépendants des allocations perte de gain (APG) de mi-mars à mi-mai, pour autant qu'ils aient cotisé aux assurances sociales ;
- qu'aucune prestation ne leur a été versée depuis mi-mai, alors que les frontières avec l'Union européenne n'ont été ouvertes que le 15 juin 2020, et que le retour du tourisme et des manifestations se fera encore attendre de nombreux mois ;
- que ces chauffeurs indépendants assument pourtant un service public au profit de la population et du tourisme genevois,

invite le Conseil d'Etat

- à déposer une loi avec clause d'urgence afin d'octroyer aux forains domiciliés sur le territoire du canton de Genève une indemnité correspondant à leur perte de revenus du 17 mars au 31 août 2020, prolongeable au vu de la situation épidémiologique ;
- à accorder également, dans ladite loi, en faveur des chauffeurs de taxis genevois qui ont bénéficié des APG du 17 mars au 15 mai 2020, une indemnité pour perte de gain à charge du canton, égale aux APG reçues, pour la période du 16 mai au 31 août 2020, prolongeable au vu de la situation épidémiologique.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé
Secrétariat général

A la Commission de l'économie

Genève, le 27 août 2020

Motion 2662: Note du DSES à la commission de l'économie

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Député-es,

Faisant suite à la séance de la commission de l'économie du 24 août 2020 relative à la Motion 2662 " COVID-19 : soutenir enfin nos forains et nos taxis", nous vous prions de trouver ci-dessous les éléments inhérents à la demande de la commission d'un rappel des dispositifs d'aide aux entreprises et indépendants de notre canton, tous secteurs confondus.

1. RHT (réduction de l'horaire de travail)

Depuis le début de la crise COVID au 15 mars 2020, la Confédération, par le biais d'ordonnances successives, a mis en place un dispositif simplifié permettant d'indemniser les entreprises dont l'activité était interrompue. Cette indemnisation consistait à financer les 80% des salaires des employés desdites entreprises, alors que les 100% des charges sociales continuaient d'être assumées par les entreprises. Pour rappel, et au niveau de notre canton, ce sont près de 700 millions de francs, à fin août 2020, qui ont ainsi été payés à quelque 11'800 entreprises de la place, qui totalisent 160'000 collaborateurs.

Les forains, objet de la Motion 2662, sont couverts par ce dispositif en tant qu'entreprises avec employés. C'est ainsi que 4 entreprises de forains dans notre canton bénéficient de RHT.

2. APG (allocation de perte de gains)

En parallèle au dispositif visant à indemniser les employés pendant la crise COVID, la Confédération a également prévu un dispositif relatif aux indépendants, permettant à ces derniers de percevoir également une indemnisation (APG) allant jusqu'à un maximum de 196 francs par jour. A noter que les associé-es d'une SARL ou d'une SA qui travaillaient dans l'entreprise et qui recevaient un salaire à ce titre pouvaient toucher une indemnité en cas de RHT jusqu'au 31 mai 2020. Ils n'y ont plus droit à partir du 1^{er} juin 2020. Toutefois, celles et ceux qui occupent une position assimilable à celle d'un employeur dans le **secteur de l'événementiel** (et c'est précisément le cas des forains) peuvent demander une allocation Corona-perte de gains avec effet rétroactif du 1^{er} juin 2020 au 16 septembre 2020.

S'agissant du secteur des taxis, et alors que celui-ci n'avait, dans un premier temps, pas été prévu par la Confédération dans le périmètre des APG, celui-ci a pu être enfin intégré dans le dispositif d'indemnisation APG dès le 15 avril 2020, avec effet rétroactif au 17 mars 2020, jusqu'au 15 juin 2020. La Confédération a par la suite prolongé ce dispositif d'aide jusqu'au 16 septembre 2020.

A cet effet, il sied de rappeler que l'octroi des APG se fonde sur les revenus déclarés et soumis aux cotisations sociales, lors de l'année 2019, par lesdits chauffeurs de taxis indépendants. C'est ainsi que 700 chauffeurs de taxis ont bénéficié de l'APG Corona en tant que "cas de rigueur" pour la période comprise entre le 17 mars 2020 et le 16 mai 2020. Le montant global versé à cet effet par l'OCAS s'élève à près de 2,4 millions de francs. Le salaire annuel moyen déclaré par les chauffeurs de taxis dans ce cadre est d'environ 25'000 francs, le montant moyen mensuel de l'APG reçu est donc de 1'700 francs par chauffeur de taxis pendant ce régime "APG Corona".

3. Dispositifs complémentaires cantonaux

Aux dispositifs fédéraux principaux susmentionnés (RHT et APG,) le canton a prévu des dispositifs complémentaires suivants :

- 3.1 Aide extraordinaire RHT pour cadres avec fonction dirigeante, afin de compenser le plafonnement en matière d'APG ou de RHT fixé par la Confédération (environ 300 dossiers ont fait l'objet d'un versement de l'aide cantonale).
- 3.2 Crédits-relais de la Confédération et de la FAE (Fondation d'aide aux entreprises). A ce jour, environ 1'100 dossiers ont été déposés auprès de la FAE, afin d'obtenir un crédit-relais à taux 0%, avec possibilité de demander un prêt au-delà des 10% de chiffre d'affaires de l'entreprise concernée.

4. Secteurs qui seraient passés entre les "mailles du filet"

A la question d'un commissaire de savoir si un secteur particulier serait passé entre les "mailles du filet" et n'aurait ainsi pas pu disposer d'une indemnisation, le département précise qu'à partir du moment où :

- **tout indépendant** est bien déclaré comme tel auprès d'une Caisse de compensation, et qu'il a versé ses cotisations sociales,
- **tout salarié** est déclaré comme tel auprès d'un employeur

ces deux seules catégories sont de fait reconnues par notre dispositif d'assurances sociales soit par le biais de l'assurance perte de gain pour les indépendants, soit par le biais de l'assurance chômage pour les salariés.

Il reste la situation des personnes non déclarées (travail au noir) qui, par définition, ne peuvent percevoir ces aides. Enfin, il sied de rappeler ici l'existence du dispositif d'urgence et subsidiaire de l'aide sociale.

Date de dépôt : 5 mai 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Ana Roch

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par le dépôt de cette proposition de motion, nous avons souhaité souligner la situation difficile des forains et des taxis pendant cette pandémie.

Nous rappelons que, pour une grande majorité d'entre eux, ils sont sans revenus depuis plus d'une année, ne remplissant pour certains pas les conditions d'octroi des RHT ou des APG.

Il faut rappeler, comme nous l'a précisé lors de son audition l'Association des taxis genevois, qu'en raison de leurs situations en 2019, ceux qui ne disposent pas d'un minimum de 10 000 francs de chiffre d'affaires cette année-là n'ont pas accès aux APG. En ce qui concerne les cas de rigueur, certains chauffeurs de taxi n'entrent pas non plus dans les conditions d'octroi d'indemnisation.

Un sondage réalisé a permis de notifier que, sur 100 chauffeurs de taxi, 50 n'ont pas accès aux cas de rigueur et 16 n'ont pas droit aux APG. Elle explique que les chauffeurs réalisent en moyenne une course de 12 francs après trois heures d'attente. Pour les habitués de l'aéroport, c'est une perte de 70% de leur chiffre d'affaires.

Il faut souligner que de nombreux chauffeurs de taxi ont été contraints de déposer leurs plaques pour pouvoir espérer recevoir une aide par le biais de l'aide sociale.

La situation est la même pour les forains, eux aussi indépendants.

Aujourd'hui plus que jamais, nous devons tout faire pour continuer à soutenir tous les pans de notre économie afin de garantir les postes de travail. Car la crise que nous vivons aujourd'hui va obligatoirement faire des dégâts au sein de nos travailleurs et indépendants.

Chers collègues, malgré une temporalité décalée entre le dépôt de cette proposition de motion et son traitement, il nous importe de continuer à soutenir les indépendants qui ont été oubliés. Avec cette motion, nous, le

groupe MCG, souhaitons prendre en considération les oubliés, les indépendants, de cette crise.

Pour toutes ces raisons, le groupe MCG espère que vous prendrez le temps pour vous demander ce dont les indépendants ont besoin et auront besoin dans les prochaines semaines et années.

Je vous invite donc à soutenir la présente proposition de motion.