

Uber: fin de course pour les indépendants

GENÈVE A partir du 1er février, la plateforme de transport ne devra collaborer qu'avec des entreprises employant des salariés. Une exigence découlant du cadre légal, qui exclut de facto les petites sociétés de chauffeurs professionnels à leur compte

THÉO ALLEGREZZA

Une petite révolution s'apprête à bouleverser le marché du transport genevois. A partir du 1er février, la plateforme Uber ne travaillera plus qu'avec des sociétés employant du personnel salarié. Cette décision intervient après des mois de discussions fastidieuses entre la filiale suisse du géant américain – Uber Suisse – et l'Etat. Dans un feuilleton politico-judiciaire qui a connu son lot de rebondissements, cet épisode marque un nouveau tournant. Avec une conséquence concrète pour plusieurs centaines de chauffeurs professionnels. Ces derniers pourraient se retrouver de facto exclus de la plateforme, ce qui menacerait leur existence sur le populaire secteur du VTC (véhicule de transport avec chauffeur).

Pour comprendre, il faut remonter aux différents arrêts du Tribunal fédéral qui ont jalonné l'arrivée contestée de la firme californienne au bout du Léman en 2014. Le dernier remonte au 1er mai 2025 et concernait MITC Mobility, principale pourvoyeuse de chauffeurs sur l'application Uber. Dans leur décision, les juges de Mon-Repos ont considéré que cette entreprise partenaire devait se plier à la loi sur le service de l'emploi et la location de service (LSE). Ce dispositif fédéral vise à protéger les travailleurs. Elle impose de rédiger des contrats de travail et de planifier les horaires des employés, excluant ainsi le travail sur appel – mais restreignant aussi l'autonomie des chauffeurs.

Exigences restrictives

Si l'arrêt ne concernait que MITC, les autorités genevoises ont poussé pour qu'il s'applique à l'ensemble des partenaires d'Uber. Elles ont ainsi précisé les critères à remplir pour obtenir une autorisation LSE. Certaines dispositions sont fixées dans la loi fédérale (s'inscrire au registre du commerce, disposer d'un local commercial), d'autres peuvent être modelées comme le montant de la garantie financière qu'une société doit avancer – que Genève a fixé à 100 000 francs – ou la nécessité pour son responsable d'être titulaire d'un certificat fédéral de capacité (CFC).

Problème: ces exigences sonnent le glas des petites SARL, majoritairement des sociétés unipersonnelles, créées au fil des ans par des chauffeurs désireux de continuer à opérer sur Uber. Leur nombre est estimé entre 200 et 300. «Avoir des bureaux, un CFC, avancer 100 000 francs... Ces conditions sont impossibles à remplir pour beaucoup d'entre nous», rapporte Aria Jabbarpour,



Les taxis professionnels devraient profiter de l'affaiblissement de la concurrence des chauffeurs indépendants. (COINTRIN, 17 OCTOBRE 2022/SALVATORE DI NOLFI/KEYSTONE)

président de l'association VTC Genève, qui compte 600 membres.

A l'entendre, l'Etat «porte atteinte à la liberté économique garantie par la Constitution». «Il oriente tout le monde vers le salariat pour avoir sa part. Mais ce n'est pas à lui de décider qui est indépendant», dénonce Aria Jabbarpour, avant de lâcher: «C'est un métier qui est en train de disparaître.»

Une «évolution nécessaire»

A la tête du Département de l'économie depuis 2023, Delphine Bachmann se dit «attachée à la liberté d'entreprendre», tout en estimant que «toute activité économique doit s'inscrire dans un cadre légal qui garantit les droits des salariés et une concurrence loyale». «Mon département n'a pas pour vocation de juger du bien-fondé du modèle des économies de plateforme, mais de s'assurer que les conditions légales encadrant cette activité soient respectées», déclare-t-elle.

Uber Suisse, pour sa part, «maintient que le modèle d'indépendant reste le mode de fonctionnement privilégié des chauffeurs». Pour autant, le géant californien est prêt à s'adapter «pour être en conformité avec les

exigences de l'administration cantonale», ajoute par écrit la société, représentée par une agence de communication. Genève essaie d'intégrer l'économie de plateforme dans la loi, à la différence d'autres cantons comme Zurich ou Vaud, qui se sont plutôt contentés d'encadrer l'activité d'Uber.

Quatre ministres et un dossier toujours sur la table

Delphine Bachmann est la quatrième conseillère d'Etat à hériter du complexe dossier Uber. Il y eut d'abord Pierre Maudet, sa réunion secrète avec l'entreprise et sa régularisation inachevée. Il y eut ensuite Mauro Poggia, qui parvint, en 2022, à faire reconnaître par le Tribunal fédéral que les chauffeurs sont bien des employés. L'application de cet arrêt pionnier à l'échelle européenne est revenue à Fabienne Fischer. L'écologiste a conclu un accord tolérant qu'Uber transfère ses chauffeurs et leurs contrats de travail vers des sociétés partenaires.

Pour certains, c'est à ce moment précis que la victoire de l'Etat s'est transformée en une défaite. «Nous avons un instrument formidable pour mettre Uber au pas, mais nous avons tergiversé», estime Mauro Poggia. Aujourd'hui

conseiller aux Etats à Berne, le MCG a repris son étude d'avocat. C'est dans ce cadre qu'il a été contacté par une entreprise qui gère l'activité de VTC indépendants et qui n'est officiellement pas soumise à la LSE. Elle est inquiète de ne plus pouvoir travailler avec la plateforme si les chauffeurs ne deviennent pas salariés.

«Avoir des bureaux, un CFC, avancer 100 000 francs... Ces conditions sont impossibles à remplir pour beaucoup d'entre nous»

ARIA JABBARPOUR, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION VTC GENÈVE

«Absurde», juge Mauro Poggia. «Le Tribunal fédéral n'a pas dit qu'un chauffeur Uber devait absolument être salarié, mais que les conditions de subordination dans

lesquelles ils évoluaient à l'époque correspondaient à des salariés, et non à des indépendants», fait-il valoir. Dès lors, il peine à comprendre pourquoi de «vrais» indépendants se verraient barrer l'accès à la plateforme. «Un indépendant, il paie les charges sociales et même la TVA s'il gagne plus de 100 000 francs par an», note Mauro Poggia.

Opacité sur le calcul du salaire

Or, une certaine opacité entoure toujours les conditions de travail des chauffeurs opérant avec Uber. Quel est le temps de travail considéré? Et, conséquence directe, à combien s'élève la rémunération? L'association VTC Genève d'Aria Jabbarpour a étudié des fiches de paie. Selon elle, le revenu de certains chauffeurs oscille plutôt entre 8 francs et 17 francs de l'heure, loin des 25 francs réglementaires. «Selon notre analyse des décomptes, la combinaison des commissions, de la TVA et des charges réduit fortement le revenu net des chauffeurs», explique Aria Jabbarpour. Le «précarier» n'a pas disparu, il s'est déplacé.

Confronté à ces éléments, Uber fait savoir que ses «entreprises partenaires sont dûment enregis-

trées auprès de la PCTN (Police du commerce et du travail au noir) et qu'elles «assument l'entière responsabilité des cotisations sociales ainsi que du respect du droit du travail». «Nous nous engageons à être un partenaire fiable pour les autorités», dont Uber attend qu'elles assurent «un environnement concurrentiel juste et équitable, afin de promouvoir une mobilité abordable à Genève». MITC, interrogé également, «estime prématuré de se prononcer publiquement sur des éléments opérationnels encore en cours de validation».

«Nous avons un instrument formidable pour mettre Uber au pas, mais nous avons tergiversé»

MAURO POGGIA, ANCIEN CONSEILLER D'ÉTAT

L'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (Ocirt) indique avoir «obtenu un certain nombre de modifications auprès de ces entreprises, notamment en lien avec la loi sur le travail». L'office cantonal espère que les exigences nécessaires pour obtenir l'autorisation LSE permettront de «régler les problématiques relevées». L'objectif consiste notamment à intégrer des heures d'attente contraintes, par exemple entre deux courses.

Pour ne pas voir leur accès à la plateforme désactivé, de nombreux chauffeurs risquent de se tourner vers les deux partenaires privilégiés d'Uber, MITC donc, et Chaskis (actif pour livrer les repas sur Uber Eats). Deux sociétés dont ils avaient précisément cherché à s'affranchir en raison des commissions prélevées. Les taxis professionnels devraient aussi tirer profit de cet affaiblissement de la concurrence. Environ 300 d'entre eux ont déjà l'habitude de collaborer avec Uber et ils pourront continuer à le faire pour les courses payées au tachygraphe (outil enregistrant l'activité du conducteur, la vitesse, le kilométrage).

Avocat historique des taxis, Jacques Roulet estime que les choses vont «dans le bon sens». «Mais, bon, le jour où Uber devra payer ses chauffeurs 8 ou 9 heures par jour, avec des horaires planifiés, au salaire minimum, son modèle ne sera tout simplement plus viable», commente-t-il. On n'en est pas encore là. ■