



**Die Gewerkschaft.
Le Syndicat.
Il Sindacato.**

Conférence de presse :
**« Travail de plateforme : voici comment les autorités
doivent stopper l'ubérisation' »**
Berne, le 3 décembre 2019

Roman Künzler, responsable de la branche Transport et logistique d'Unia

Uber : des millions escroqués avec la bénédiction des autorités

Uber travaille en Suisse depuis 2013. D'abord à Zurich, puis à Bâle, Genève et Lausanne. Le syndicat Unia a d'emblée critiqué le modèle d'affaires d'Uber. Ce modèle repose sur le fait qu'Uber ne reconnaît pas ses chauffeuses et chauffeurs comme des employé-e-s, ne les assure pas contre les accidents et contre la perte de gain pour cause de maladie et refuse de payer les cotisations aux assurances sociales.

L'objectif d'Unia est et reste de collaborer avec les autorités et les chauffeuses et chauffeurs concernés pour mettre fin à l'indépendance fictive et au travail au noir, et pour garantir des emplois de qualité et durables.

Résistance dans la rue

Dès le début, il y a eu des protestations contre Uber, mais aussi contre des entreprises comme La Poste, les CFF et McDonald's qui avaient entamé ou envisageaient une collaboration avec Uber. Des chauffeuses et chauffeurs de taxi ont aussi participé à ces protestations pour s'opposer à la concurrence déloyale d'Uber. Sous la pression des syndicats, les entreprises proches de l'Etat que sont les CFF et La Poste ont dû abandonner leurs projets de coopération avec Uber.

Depuis fin 2017, les conflits se multiplient chez Uber. Ainsi, les chauffeuses et chauffeurs des entreprises dites « partenaires » d'Uber se sont mis en grève à plusieurs reprises pour protester contre leurs conditions de travail misérables. L'engagement des chauffeuses et chauffeurs aux côtés d'Unia a contribué dans une large mesure à sensibiliser le public au modèle d'affaires d'Uber.

Les autorités hésitent

Bien que la doctrine et la jurisprudence indiquent clairement qu'Uber doit assumer ses responsabilités d'employeur, les autorités suisses restent hésitantes et n'ont pas pris les mesures nécessaires pour faire appliquer la loi. A l'exception du canton de Genève qui,

depuis cette année, a décidé d'agir avec fermeté contre la violation de la loi par Uber, lui interdisant toute activité début novembre.

Un vote important aura lieu à cet égard le 8 février à Zurich. Dans le canton de Zurich, les chauffeuses et chauffeurs devront à l'avenir être enregistrés et apposer un signe distinctif sur leur véhicule, ce qui constituerait un progrès considérable en matière de sécurité routière.

Qu'en est-il de la protection des salarié-e-s ?

L'objectif principal, à savoir garantir les droits des salarié-e-s pour les chauffeuses et chauffeurs d'Uber, n'a pas encore été atteint. Cela malgré la décision du Seco, bien qu'indirecte, de la Suva, du Tribunal des prud'hommes de Lausanne et du Département de l'économie du canton de Genève de considérer les rapports de travail des chauffeuses et chauffeurs Uber comme une relation de travail dépendante. Des milliers d'employé-e-s continuent à être maintenus dans une situation d'indépendance fictive, car leur employeur refuse de leur accorder leurs droits.

Uber continue à recruter activement des chauffeuses et chauffeurs grâce à de fausses promesses sur les possibilités de revenu et le statut juridique des employé-e-s. Si les conductrices et conducteurs s'annoncent auprès de la Suva comme indépendant-e-s sous la pression d'Uber, ils/elles ne sont pas acceptés en tant que tels, et à juste raison.

Mais en même temps, si les autorités ne peuvent ou ne veulent pas mettre Uber devant ses responsabilités d'employeur, les chauffeuses et chauffeurs sont poussés de facto à l'indépendance fictive et au travail au noir. Cela signifie aussi que des milliers de chauffeuses et chauffeurs circulent dans le trafic urbain sans assurance-accidents. Les questions de responsabilité, par exemple en cas d'accident, ne sont pas claires.

Les sommes dérobées aux chauffeuses et chauffeurs Uber

De plus, les conductrices et conducteurs subissent un dommage économique considérable. Uber ne paie pas un salaire suffisant pour couvrir le minimum vital, ne prévoit pas de remboursement des frais pour les outils de travail (véhicule, téléphone portable) et ne verse pas non plus les cotisations aux assurances sociales. Il s'agit ici de sommes énormes, comme le montre le calcul ci-dessous.

Les chiffres suivants sont une estimation sur la base de l'évaluation des comptes de chauffeuses et chauffeurs Uber.

- Le chiffre d'affaires mensuel pour une activité à plein temps de 45 heures se situe, après déduction des frais de service d'Uber, entre 2500 et 4500 francs.
- Selon le droit du travail, on ne peut travailler à la commission que si le salaire qui en résulte permet d'assurer le minimum vital. Dans des villes comme Genève et Zurich, le salaire permettant de couvrir les besoins vitaux est estimé à 4500 francs. Ce montant n'est atteint que dans des cas exceptionnels. En règle générale, le manque à gagner est de l'ordre de 500 à 2000 francs.
- Le remboursement des frais à la charge de l'employeur (essentiellement frais de véhicule : indemnité kilométrique, nettoyage et entretien, plus frais de téléphone portable) se monte à environ 1 franc par kilomètre. Pour un emploi à plein temps, on estime que le montant du remboursement des frais se situe entre 2000 et 2500 francs.

- L'indemnité de vacances calculée en pourcentage du salaire (8,33%) s'élève, pour un salaire de 4500 francs, à 374 francs. L'indemnité pour jours fériés de 3,86% n'est pas obligatoire, mais usuelle.
- A cela s'ajoutent les suppléments pour travail du dimanche et de nuit. Ils dépendent des heures de travail effectives.
- Les cotisations de l'employeur aux assurances sociales (AVS/AC 6,225%, LPP 6,5%) s'élèvent à 573 francs.

Aperçu : montants dus par Uber (estimation d'Unia par chauffeuse/chauffeur et par mois)	Montant (en francs)
Salaire (différence par rapport au salaire permettant d'assurer le minimum vital)	De 500 à 2000 francs
Remboursement des frais	De 2000 à 2500 francs
Indemnité de vacances (8,33%)	374 francs
Indemnité pour jours fériés (3,86%)	173 francs
Suppléments pour travail de nuit et du dimanche	Selon les horaires de travail
Cotisations aux assurances sociales (part de l'employeur)	573 francs
Total	Entre 3 500 et 5 500 francs

Uber économise donc par chauffeuse/chauffeur et par mois entre 500 et 2000 francs de salaire, jusqu'à 2500 francs pour le remboursement des frais, plus de 500 francs d'indemnités de vacances et pour jours fériés et environ 600 francs de cotisations aux assurances sociales. L'employeur Uber doit à chaque conductrice/conducteur entre 3500 et 5500 francs par mois ! Il est possible de réclamer ces montants rétroactivement devant le Tribunal des prud'hommes pour une période de cinq ans.

Les chauffeuses et chauffeurs ont été spoliés de près d'un demi-milliard de francs

En partant de l'idée de 1500 emplois à plein temps chez Uber dans toute la Suisse, (estimation prudente compte tenu du chiffre de 3200 conductrices et conducteurs actifs communiqué par Uber), le groupe soutire chaque année entre 63 et 99 millions de francs aux salarié-e-s ! Cela signifie que les chauffeuses et chauffeurs ont été arnaqués de près d'un demi-milliard de francs depuis qu'Uber opère en Suisse !

Des millions escroqués aux assurances sociales

Tant que les chauffeuses et chauffeurs Uber seront contraints de travailler au noir, personne ne paiera de cotisations aux assurances sociales. Ainsi, les différentes assurances sociales perdent chaque année près de 20 millions de francs de cotisations de l'employeur et de l'employé-e. Après les six ans d'activité d'Uber en Suisse, ce montant s'élève à plus de 100 millions de francs.

Stop à l'inaction !

Uber joue avec le temps. Même lorsque les autorités prennent des décisions pour protéger les salarié-e-s et les assurances sociales de cette fraude sans précédent commise par une entreprise, Uber exploite toutes les instances juridiques. C'est ce que montre le cas de la Suva qui avait déjà classé les chauffeuses et chauffeurs Uber en tant que salarié-e-s en

2016. Uber continue à faire opposition. Plusieurs années peuvent s'écouler avant qu'une décision judiciaire de la plus haute instance ne soit rendue.

Pour cette raison, la Confédération et les cantons doivent désormais agir. Car la situation juridique est claire. Il n'est pas admissible que chaque chauffeuse/chauffeur lésé doive agir individuellement devant le tribunal pour réclamer son dû dans une procédure de longue haleine. Dans son étude, le Prof. Kurt Pärli examine les solutions possibles à ce problème.