

## VD\_FINDINFO Arrêt / 2020 / 491 vom 14. Mai 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-05-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_Arr\\_t\\_\\_2020\\_\\_491](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Arr_t__2020__491)

FR: VD\_FINDINFO Arrêt / 2020 / 491 du 14 mai 2020

IT: VD\_FINDINFO Arrêt / 2020 / 491 del 14 maggio 2020

### Regeste

ADMISSION DE LA DEMANDE, ACTION EN CONSTATATION, ACTIVITÉ LUCRATIVE INDÉPENDANTE, TAXI, RAPPORT DE SUBORDINATION | 1a al. 1 LAA, 5 LAVS, 9 LAVS, 49 al. 2 LPGA, 6 RAVS

### Erwägungen

#### E. 14

mai 2020 \_\_\_\_\_ Composition : Mme Durussel , présidente Mme Pasche et M. Piguet, juges Greffière : Mme Guardia \*\*\*\*\* Cause pendante entre : B. \_\_\_\_\_ , à [...], recourant, représenté par Me Arthur Treyvaud, avocat, et Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents , à Lucerne, intimée. \_\_\_\_\_ Art. 49 al. 2 LPGA ; art. 1a al. 1 LAA ; art. 5 et 9 LAVS ; art. 6 ss. RAVS E n f a i t : A. a) Un règlement communal sur les taxis du 16 avril 2009, entré en vigueur le 24 mars 2009, régit le service des taxis dans la Commune d'Yverdon-les-Bains. Il contient en particulier des dispositions sur les autorisations d'exploiter, des autorisations de conduire, les véhicules, les exploitants, les conducteurs, l'utilisation de la voie publique et les stations officielles de taxis, le tarif et les compteurs horokilométriques, ainsi que des sanctions et mesures administratives. S'agissant des autorisations d'exploiter, l'art. 7 de ce règlement prévoit deux types d'autorisations, à savoir l'autorisation de type A, avec permis de stationnement sur les emplacements du domaine public désignés par la Municipalité (stations officielles de taxis) et celles de type B, sans permis de stationner sur le domaine public. Les autorisations sont délivrées pour une année, renouvelables (art. 16) ; elles sont personnelles et intransmissibles, sauf en cas de décès, elles peuvent être transférées à certaines conditions limitées (art. 17). Aux termes de l'art. 9, l'autorisation de type A ne peut être accordée, renouvelée ou maintenue que si l'exploitant entend l'utiliser au moins 150 jours par an à temps complet, soit pendant au moins 8 heures par jour et d'assumer toutes les prestations, obligations et services liés à l'exploitation du service des taxis A par le groupement yverdonnois. L'art. 12 al. 5 précise que le titulaire d'une autorisation de type A a la possibilité de restituer en tout temps son autorisation. L'al. 6 de cette disposition indique que la Municipalité peut refuser de renouveler aux personnes qui en ont été titulaires l'autorisation de type A dont elles disposent pour les proposer à des requérants qui sont prioritaires sur la liste d'attente. Les art. 18 et suivants du règlement précisent les conditions auxquelles une personne qui veut conduire professionnellement un taxi d'une entreprise de la place peut obtenir une autorisation de conduire. Les art. 26 et suivants du règlement traitent des conditions auxquelles les véhicules peuvent être affectés à un service de taxis. L'art. 30 indique en particulier qu'un lumineux « taxis » avec lumières indicatives de tarif doit être placé de manière visible sur le toit des véhicules bénéficiant d'autorisations A et B et l'art. 32 prévoit qu'une inscription sur les portières doit mentionner à quelle localité le

véhicule est rattaché. La Municipalité peut en outre imposer pour les véhicules des titulaires d'une autorisation de type A des couleurs uniformes permettant de les distinguer des véhicules bénéficiant d'une autorisation de type B (art. 31). Les art. 35 et suivants concernent les exploitants ; l'art. 35 dispose que l'exploitant de taxis avec autorisation de types A ou B doit diriger lui-même son entreprise de taxi(s) et qu'il doit en assurer personnellement et de façon régulière la conduite, sauf dispense accordée par la Direction de police. Aux termes de l'art. 36, l'exploitant doit établir que les conducteurs à son service répondent aux exigences du règlement ; il choisit son personnel avec soin, lui donne des instructions appropriées, le contrôle de façon suivie et prend des mesures nécessaires pour garantir leur sécurité ; il est à même de fournir en tout temps à la Direction de police des renseignements exacts sur le mode d'occupation, les heures de travail et de présence ainsi que le nombre des jours de travail et de repos de chaque conducteur. En outre, il doit justifier de son affiliation à une caisse de compensation. Les art. 40 et suivants du règlement donnent des instructions sur la tenue et le comportement des conducteurs, la durée du travail et du repos (renvoi 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 OTR 2 ; RS 822.222). Ils précisent ainsi notamment que le conducteur doit se montrer poli et prévenant avec les clients ; chaque fois que les circonstances le permettent, il doit descendre de voiture et ouvrir la porte du taxi à son client au départ comme à l'arrivée ; il doit utiliser la voie la plus directe ; il n'a le droit de refuser une course que pour des raisons valables ; il n'a pas le droit de circuler à la recherche d'un client, mais s'il se fait héler, il peut le prendre en charge à condition qu'il n'ait en aucune façon provoqué sa commande ; il doit charger et décharger les bagages. Les art. 51 et suivants règlent l'utilisation de la voie publique et stations officielles de taxis. En particulier, l'art. 56 prévoit que l'exploitant et les conducteurs à son service au bénéfice d'une autorisation de type A ont le droit et l'obligation d'utiliser et de répondre au central d'appel, ainsi que d'équiper les véhicules des installations nécessaires. Selon l'art. 57 du règlement, la Municipalité peut mettre sur pied un central d'appel téléphonique unique pour les taxis A. La Municipalité peut également concéder l'exploitation du central d'appel unique des taxis A à un tiers. La création et l'exploitation d'un central d'appel unique des taxis A vise notamment à assurer la disponibilité des taxis à Yverdon, afin de répondre à la demande des clients tous les jours et à toute heure. Il était prévu qu'un règlement séparé définît la procédure d'attribution à une personne morale qui ne devait poursuivre aucun but lucratif ; il devait préciser en outre la durée de la concession et ses conditions de renouvellement éventuel, ainsi que les obligations du concessionnaire qui devaient porter notamment sur le respect des intérêts de la clientèle, l'égalité de traitement des titulaires d'autorisations de type A et le bon déroulement des activités des taxis yverdonnois, puis le contrôle et la surveillance du respect des obligations de l'exploitant du central et l'obligation des exploitants A de s'abonner (al. 4). Ce règlement séparé n'a cependant jamais été édicté. En l'absence de concession, le central est géré par la Direction de police (art. 57 al. 5 du règlement). L'organe d'exploitation du central d'appel peut faire déplacer les taxis en stationnement pour assurer la présence d'un nombre suffisant de véhicules sur les stations officielles où il constate une affluence de clients (art. 58). Les conducteurs doivent se soumettre à ses instructions. Selon l'art. 59, les frais d'exploitation et d'abonnement sont répartis entre les titulaires des autorisations de type A. En cas de retrait de l'autorisation de type A ou de renonciation à celle-ci, le titulaire doit assumer les frais précités jusqu'au jour où le permis a pu être attribué à un autre exploitant et au maximum pour une durée de deux

mois. Les art. 62 et suivants règlementent les tarifs et compteurs horokilométriques. Ainsi, la Municipalité édicte un tarif maximum pour les autorisations de type A et B. Les art. 72 et suivants du règlement prévoient des sanctions et mesures administratives. b) Le Groupement des Taxis Yverdonnois (ci-après : GTY) est une association régie par les art. 60 ss CC (code civil suisse du 10 décembre 1907 ; RS 210), dont le siège est à Yverdon-les-Bains. Elle regroupe une douzaine de chauffeurs de taxis. Les statuts du 26 janvier 1983 de cette association sont les suivants (sic) : « I. BUT Article 1 Le Groupement des Taxis Yverdonnois est une association régie par les articles 60 et suivants du C.C., dont le siège est à Yverdon-les Bains. Sa durée est illimitée. Article 2 Le GTY a pour but de s'occuper des intérêts communs des concessionnaires de taxis, d'administrer une permanence centrale d'appel que ce soit sous forme de centrale-radio ou tout autre équipement analogue, de veiller à l'application du règlement communal sur le service des taxis, de toutes relations avec la Commune d'Yverdon-les-Bains et son service de Police. Article 3 Le GTY s'interdit toute activité politique et religieuse. II. MEMBRES Article 4 Admission Toute personne physique et morale ayant obtenu, de la Municipalité d'Yverdon-les-Bains, une autorisation d'exploiter un service de taxis concession type A, le GTY est tenu d'accepter le nouveau membre et de lui donner un exemplaire de ses statuts. La décision de la Municipalité ne peut être contestée. Article 5 Exclusion L'exclusion d'un membre ne peut être prononcée par le GTY. Pour cause grave ou non paiement des cotisations, le GTY peut adresser, à la Direction de Police, une demande d'exclusion temporaire ou définitive. Le membre exclu peut présenter sa défense devant le Comité, et recourir à l'Assemblée Générale. Article 6 Démission La démission d'un membre doit être adressée par écrit au Comité, au plus tard le 30 septembre pour le 31 décembre de l'année courante. Cette mesure ne s'applique pas aux cas de force majeure (décès, incapacité de travail, raison involontaire, etc.) Article 7 Véhicule L'Absence de plusieurs véhicules à la fois est néfaste à la bonne marche du GTY. III. CHAUFFEURS AUXILIAIRES Article 8 Chauffeurs auxiliaires Chaque indépendant qui utilise un chauffeur auxiliaire est tenu de lui faire respecter les heures de conduite et le règlement communal sur le service des taxis. Les abus seront dénoncés. IV. SERVICE DE NUIT Article 9 Service de nuit Le service de nuit doit être respecté, ceci selon le tournus normal de numérotation des voitures. (voir notice du service de nuit) V. ORGANISATION Article 10 Organes a/ GTY b/ L'Assemblée générale c/ Le Comité d/ Les contrôleurs de comptes a/ Assemblée générale Article 11 Composition L'Assemblée générale se compose de tous les membres du GTY, chaque membre ne dispose que d'une seule voix. Article 12 Attribution a/ Examen des propositions du Comité, examen et approbation des rapports de gestion et des comptes du GTY. b/ Fixation des cotisations mensuelles. c/ Election du Comité et du Président du GTY. d/ Désignation de l'organe administratif. d/ Désignation des contrôleurs des comptes et d'un suppléant. f/ Statuer sur les recours prévus à l'article 5. g/ Révision des statuts. Article 13 Convocation L'assemblée générale ordinaire se réunit une fois par an, au plus tard le 30 septembre. Une assemblée générale extraordinaire peut être convoquée par le Comité, ou lorsque le tiers des membres en fait la demande par écrit. Les délibérations sont dirigées par le Président du GTY ou, à son défaut, par, l'un des membres du Comité. La convocation est adressée par écrit, au moins 10 jours à l'avance, et doit mentionner l'ordre du jour. Article 14 Décisions Les décisions sont prises à la majorité des membres présents. Aucune décision ne peut être prise sur des objets non portés à l'ordre du jour, sauf celle de convoquer une nouvelle assemblée, ou si la proposition mise en délibération émane du Comité. La décision de dissoudre le GTY ne pourra être valablement prise que si l'assemblée réunit au moins les

deux tiers des membres et en présence de la Direction de Police. b/ Comité Article I5 Composition - un Président - un Vice-Président (responsable de la centrale) - un Membre - un Secrétaire-Caissier choisis parmi les membres du GTY. Ils sont désignés pour une année par l'assemblée générale et rééligibles. Le Secrétaire-Caissier peut être choisi en dehors du GTY. Article I6 Election Le Comité se constitue lui-même. L'élection du Comité a lieu à main levée ou, sur demande d'un tiers des membres présents à l'assemblée générale, au bulletin secret à la majorité absolue des suffrages, au premier tour, ou à la majorité relative au second tour. L'élection du Président se fera de la même façon. Si le Secrétariat et la Caisse sont assumées par une personne choisie en dehors du GTY, cette personne ainsi désignée n'aura qu'une voix consultative à l'assemblée générale et au Comité. Article I7 Attribution Le Comité est l'organe exécutif du GTY. Il assume la gestion du Groupement. Il examine et prépare toutes les questions à soumettre à l'assemblée générale. Article

#### **E. 18**

Comptes Les comptes du GTY sont tenus par le Secrétaire—Caissier. Il seront vérifiés à la fin de chaque exercice par une commission de deux membres du Groupement nommés pour une année. VI. FINANCES Article I9 Cotisations Chaque concession donne lieu à une cotisation annuelle. Le total des cotisations devra représenter, au minimum, les dépenses que rendent nécessaires le but social et l'acquittement des charges du GTY. Article

#### **E. 20**

L'exercice financier se termine le 31 août de chaque année. Article

#### **E. 21**

Le Groupement des Taxis Yverdonnois est valablement engagé par la signature collective à deux du Président et Vice-Président. » Les statuts contiennent l'annexe suivante (sic) : « SERVICE DE NUIT Yverdon-les-Bains, le 26 janvier 1983. 1. Le service de nuit doit absolument être assuré, ceci selon le tournus normal de numérotation des voitures. 2. Le service de nuit est assuré par la voiture de garde de heure 00.45 à 05.00. Dès 05.00 il est secondé par la voiture qui assure la nuit suivante. 3. La voiture de service doit autant que possible avertir son suivant en cas de départ prolongé à l'extérieur, ceci afin d'assurer le service et les réservations. 4. Le responsable de nuit ne peut en aucun cas fermer le téléphone avant heure 00.45. A partir de cette heure il reste seul sauf en cas de besoin : a/ Vendredi et samedi autorisé heure 02.00. b/ Fête de fin d'année, abbaye, soirée, lotos, mauvaises routes, le responsable de nuit s'engage à garder avec lui une ou plusieurs voitures afin de satisfaire nos clients. c/ Le responsable de nuit jugera le moment venu ou il pourra à lui seul assurer le service. d/ En cas de fermeture tardive de la centrale,(fête de fin d'année) ces dispositions sont annulées. 5. En cas de maladie, d'accident, service militaire ou autre, l'obligation du service de nuit est levée. Toutefois un arrangement devra être pris entre les concessionnaires pour pallier à ces absences. 6. Le début du service de jour est fixé à heure 06.00. 7. Le chauffeur de la voiture qui termine la nuit est responsable des réservations. Il distribuera le travail en cas de plusieurs réservations à la même heure, ou en cas d'incapacité d'assurer lui même toutes les réservations. 8. Le chauffeur devant se présenter à heure 05.00 et qui, pour une raison ou pour une autre ne peut se présenter, doit s'arranger pour se faire remplacer. Avec l'accord de la majorité des membres, » Il est précisé que ces statuts sont en cours de révision et ont fait l'objet d'un nouveau projet en 2012, lequel n'a toutefois finalement pas été adopté. c) Le 28 janvier 2016, le GTY a signé un contrat d'abonnement avec W. \_\_\_\_\_ Sàrl, qui propose une centrale de réception et de distribution d'appels

automatique, les appels des clients étant automatiquement déviés sur l'appareil Natel de l'abonné en fonction de la provenance de l'appel et de la situation de l'abonné. Les coûts correspondent à une taxe centrale de 100 fr. par mois et une taxe [...] de 33 fr. par mois. Le contrat porte sur douze abonnements pour des appels sortants bloqués, étant précisé que les douze chauffeurs de taxis affiliés au GTY sont co-débiteurs solidaires de toutes les factures découlant dudit contrat. d) Dans un courrier du 1<sup>er</sup> mai 2017, N.\_\_\_\_\_ Sàrl a informé la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents (ci-après : la CNA ou l'intimée) – assureur à titre obligatoire des entreprises de communications et de transports et des entreprises qui sont en relation directe avec l'industrie des transports contre les accidents professionnels, non professionnels ainsi que les maladies professionnelles (art. 66 al. 1 let. g LAA [loi fédérale du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents ; RS 832.20]) – que son client GTY n'engageait aucun salarié, précisant que le GTY était constitué uniquement par des indépendants ; ces derniers s'acquittaient d'un montant mensuel permettant de faire face aux frais de fonctionnement communs. Elle a indiqué qu'à ce titre l'association possédait une centrale autonome informatisée. L'auteur de ce courrier a ajouté qu'aucun chauffeur du groupement n'était salarié pour l'exploitation des concessions A et que N.\_\_\_\_\_ Sàrl gérait l'entier de l'administration, le GTY ayant uniquement un but organisationnel. Il a indiqué que chaque chauffeur possédait ses propres clients et encaissait directement le montant de ses courses. e) Dans un article paru dans le journal [...] le [...], [...], ancien président du groupement des taxis yverdonnois, expliquait le fonctionnement de la manière suivante : « Les chauffeurs A sont tous des indépendants. Ils sont obligés de travailler via une centrale d'appels, qu'ils financent. Ce système très spécial, mis en place en 1981 par un commissaire, n'est à mon avis plus viable. Cette obligation faite à des indépendants d'être affiliés à une structure n'a plus lieu d'être. Il faut que les conducteurs choisissent de l'intégrer volontairement, en acceptant de suivre les mêmes règles ». [...] relevait en effet que certains chauffeurs travaillaient pour leur propre bénéfice et pas pour assurer un service public, de sorte qu'à certaines périodes (vacances d'été), il n'y avait pas assez de taxis en ville. Il indiquait en outre que certains chauffeurs refusaient des trajets payés par facture un mois plus tard (pour [...], par exemple), ce qui avait déstabilisé et désolidarisé le groupe des taxis. 2. a) B.\_\_\_\_\_ (ci-après : le recourant), au bénéfice d'une autorisation d'établissement C, travaille en qualité de chauffeur de taxi. Le 28 août 2015, il a été mis au bénéfice d'une autorisation d'exploiter un service de taxi avec permis de stationnement (autorisation A), valable pour l'année 2015. Il était membre du GTY et fonctionnait comme vice-président de cette association. Selon la liste établie le 20 février 2016, B.\_\_\_\_\_ faisait partie des douze chauffeurs ayant reçu un Natel de W.\_\_\_\_\_ Sàrl pour l'utilisation de la centrale automatique. b) Le 16 septembre 2015, B.\_\_\_\_\_ a répondu à un questionnaire d'affiliation à la caisse cantonale de compensation pour les personnes indépendantes. Il a indiqué qu'il cherchait lui-même sa clientèle, notamment en se positionnant en permanence à la gare, qu'il tenait sa propre comptabilité par le biais d'une fiduciaire, qu'il ne recevait pas de directives concernant l'organisation et l'exécution de son travail, qu'il ne rendait pas de comptes de son activité, qu'il supportait l'entier des frais généraux et charges d'exploitation et qu'il était rémunéré par ses clients. Le 12 octobre 2015, il a rempli un nouveau questionnaire à l'intention de la CNA dont il résulte qu'il ne touchait pas de salaire, qu'il n'était pas lié par des instructions concernant l'horaire de travail, qu'il n'avait pas droit à un remboursement séparé de ses frais et qu'il avait conclu une assurance-automobile pour son véhicule. Il avait en effet conclu une police d'assurance pour le véhicule [...] pour son usage en tant que taxi et devait s'acquitter d'une prime

annuelle de 1'549 fr. 70 comprenant également un autre véhicule à usage privé. Il disposait d'un permis de circulation à son nom pour le véhicule [...] sur lequel il n'était indiqué que son usage de transport professionnel de personnes. L'intéressé était en outre rattaché à la Centrale des taxis du GTY à laquelle il versait 700 fr. par mois, en sus des 900 fr. de frais d'inscription. Dans un questionnaire adressé à la CNA le 11 février 2016, B.\_\_\_\_\_ a confirmé qu'il se procurait à son propre compte le matériel servant à l'exécution de son travail (essence, entretien de la voiture, assurances). Il a expliqué qu'il n'avait en principe pas le droit de prendre des clients directement mais qu'il devait passer par la centrale, étant précisé que les clients pouvaient aussi choisir leur chauffeur. La centrale assurait un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et organisait un tournus entre les chauffeurs. La seule obligation imposée aux chauffeurs du GTY était d'apposer le logo du groupement sur le véhicule. c) Selon une attestation du 21 avril 2017, B.\_\_\_\_\_ est affilié auprès de la Caisse cantonale vaudoise de compensation AVS comme indépendant dès le 1<sup>er</sup> octobre 2008. 3. a) Le 21 avril 2016, la CNA a rendu une décision constatant que B.\_\_\_\_\_ exerce une activité dépendante en tant que chauffeur de taxi. Elle a observé que l'intéressé ne remplissait pas les conditions requises pour que son activité pût être considérée comme indépendante aux motifs qu'un chauffeur de taxi, avec ou sans propre véhicule, qui était rattaché à une centrale ou une entreprise était en principe réputé exercer une activité dépendante, que les statuts du GTY présentaient principalement des caractéristiques de dépendance dans l'organisation du travail et qu'en tant que chauffeur de taxi, l'intéressé n'assumait pas le risque économique de l'entrepreneur et se trouvait dans un rapport de subordination envers le GTY en ce qui concernait l'organisation du travail. b) Le 18 mai 2016, B.\_\_\_\_\_ a formé opposition à cette décision de constatation. Il a fait valoir que le GTY était une association à caractère purement organisationnel, ayant notamment pour rôle d'administrer une permanence de centrale d'appel. Il a précisé que si les membres du groupement versaient une cotisation mensuelle à l'association pour assumer les frais de celui-ci, le groupement ne recevait aucun paiement de clients. Il a ajouté que l'association ne versait pas de salaire et se limitait à faire en sorte qu'il y ait toujours un nombre de taxis suffisant pour assurer la permanence et à attribuer les clients qui faisaient appel au groupement aux différents chauffeurs en service. Il a indiqué que les clients s'acquittaient directement du montant de la course auprès du chauffeur qui était d'ailleurs seul titulaire de l'autorisation qui était délivrée par la Municipalité. Hormis la cotisation, B.\_\_\_\_\_ a expliqué qu'aucun paiement ne transitait entre le groupement et les chauffeurs et qu'il avait investi 15'000 fr. pour l'achat de sa voiture et des appareils nécessaires aux chauffeurs de taxis. Dans un courrier du 2 mai 2017, l'intéressé a encore expliqué que la centrale d'appel du GTY avait disparu et que, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2016, les appels des clients étaient dirigés sur une centrale de réception et distribution d'appels automatique, une société (W.\_\_\_\_\_ Sàrl) mettant à disposition un logiciel qui recevait les appels des clients et les transférait automatiquement sur une liste préétablie de chauffeurs ; chaque chauffeur disposait d'un appareil où se trouvait la liste des autres chauffeurs en service, en repos ou en pause, et le chauffeur prenait ensuite le client et se faisait rémunérer directement par lui. La centrale d'appel ne recevait aucun versement. Le président et le vice-président du GTY occupaient ces fonctions bénévolement. B.\_\_\_\_\_ a enfin confirmé qu'il n'existait pas de contrat de travail entre lui et le GTY et qu'il s'acquittait lui-même de ses cotisations AVS. c) Le 24 mai 2017, la CNA a rejeté l'opposition. Elle a considéré que, selon le chiffre marginal 4120 des DSD, les chauffeurs de taxi étaient généralement réputés exercer une activité salariée, même lorsqu'ils conduisaient leur propre taxi mais étaient rattachés à une entreprise de

taxis (TF 8C\_357/2014 du 17 juin 2014). Elle a constaté que la GTY avait pour but d'administrer une permanence centrale d'appels, laquelle gérait l'offre et la demande, de sorte que le chauffeur était soumis aux règles existantes, telles que notamment l'obligation de travailler au nom de GTY et respect des horaires des différents services jour/nuit dans son organisation du travail. La CNA a relevé que les statuts des GTY contenaient des directives et critères de subordination parlant en faveur d'une activité dépendante, soit le membre ne pouvait travailler contre le groupement et devait donc faire preuve de fidélité, la démission d'un membre devait respecter un délai de résiliation, le service de nuit devait être assuré selon une planification imposée au chauffeur, le service de jour imposait également un horaire, le chauffeur absent devait se faire remplacer. Elle a déduit du fait que le chauffeur ne pouvait pas travailler contre le groupement que celui-là n'avait donc pas la possibilité de rechercher lui-même sa propre clientèle. Pour ce qui concernait le risque économique, l'intimée a considéré que l'acquisition d'un véhicule ne représentait pas un investissement important (ATF 8C\_357/2014 du 17 juin 2014). Les sommes versées au groupement correspondaient à des frais fixes ne représentant pas un investissement important, étant ajouté que le fait de verser une cotisation mensuelle renforçait la dépendance du chauffeur de taxi à l'égard du GTY (TC Lucerne du 9 février 2017, 5V 16 432 consid. 5.3.1). S'agissant du salaire des chauffeurs de taxi, il était habituellement financé par les recettes générées par les courses effectuées, de sorte que le risque de l'intéressé se limitait à ne pas réaliser de recettes en l'absence de clientèle, ce qui était comparable au risque encouru par les salariés pénalisés par l'absence de clientèle, notamment lorsqu'une participation au chiffre d'affaires avait été convenue ou lorsqu'une part importante de la rémunération reposait sur les chiffres d'affaires (serveurs). Pour tous ces motifs, la CNA a considéré que B. \_\_\_\_\_ se trouvait dans une relation de dépendance économique et de subordination dans l'organisation du travail envers le GTY et qu'il ne supportait pas de véritable risque économique de l'entrepreneur. 4. Par acte du 28 juin 2017, B. \_\_\_\_\_ a recouru contre cette décision auprès de la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal vaudois et a conclu à son annulation, ou à sa réforme en ce sens qu'il est constaté qu'il n'a pas le statut de personne dépendante. Il a rappelé que le GTY n'exerçait aucune activité si ce n'était celle d'encaisser les cotisations des membres pour financer la centrale d'appel téléphonique automatique. Il a indiqué que le GTY n'avait pas de directeur, ni l'équivalent d'un patron, les chauffeurs étant tous égaux ; il suffisait d'ailleurs de recevoir une licence de la Municipalité pour être intégré dans le groupement. Ce dernier ne pouvait imposer des règles aux chauffeurs qui s'organisaient comme ils voulaient ; quand un chauffeur arrivait, il s'annonçait disponible et apparaissait dans la liste, puis la centrale téléphonique l'intégrait dans le tournus des appels. Le recourant a relevé que la décision n'avait pas été notifiée au GTY, prétendu employeur. Le 4 octobre 2017, l'intimée a conclu au rejet du recours, se fondant essentiellement sur les art. 5, 7 et 9 du projet de statuts du 11 mai 2012 (lequel n'a toutefois pas été approuvé et n'est donc jamais entré en vigueur). Le 14 décembre 2017, l'intimée a persisté à nier le caractère indépendant de l'activité de chauffeur de taxi, notamment compte tenu de la relation entre les chauffeurs et la centrale d'appel. Dans un mémoire complémentaire du 14 décembre 2017, le recourant a indiqué que, selon les renseignements pris auprès de la commune, seuls les statuts valablement adoptés par les membres de l'association dataient du 26 janvier 1983 ; les statuts datés du 11 mai 2012 constituaient un projet de révision qui n'avait finalement pas été adopté, ce qui était confirmé par une lettre du Commandant de la police d'Yverdon-les-Bains du 27 novembre 2017. Il a précisé que chaque chauffeur (onze à fin

2017) payait à l'association 400 fr. par mois, dont environ 130 fr. pour l'usage de la centrale. Il a à nouveau indiqué que chaque chauffeur annonçait lorsqu'il était hors service ou en service par une simple pression sur une touche de son téléphone. Il a ajouté que chaque chauffeur facturait ses courses aux clients, à l'exception des courses pour [...], notamment pour le transport de matériel, et les courses pour [...], notamment pour [...], auxquels cas la fiduciaire de l'association établissait une facture. Il a fait valoir que les statuts de 1983 n'étaient même plus respectés en ce sens que l'obligation faite aux taxis d'assurer une permanence durant la nuit n'était plus assurée, chacun s'organisant comme il le souhaitait. Le 17 janvier 2018, l'intimée s'est référée à ses précédentes écritures, précisant que l'absence d'entrée en vigueur du projet de statuts de 2012 n'était pas décisive, les rapports de droit civil n'étant pas déterminants citant l'arrêt TF 8C\_484/2010 du 12 mai 2011, consid. 3.2. Le 29 janvier 2018, le recourant a rappelé qu'il était sans employeur et que le GTY était un groupement d'indépendants sans structure. E n d r o i t : 1. a) Les dispositions de la LPGA (loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales ; RS 830.1) s'appliquent à l'assurance-accidents, sous réserve de dérogations expresses (cf. art. 1 al. 1 LAA). Les décisions sur opposition et celles contre lesquelles la voie de l'opposition n'est pas ouverte sont sujettes à recours (cf. art. 56 LPGA) auprès du tribunal des assurances compétent, à savoir celui du canton de domicile de l'assuré ou d'une autre partie au moment du dépôt du recours (cf. art. 58 LPGA). Le recours doit être déposé dans les trente jours suivant la notification de la décision sujette à recours (cf. art. 60 al. 1 LPGA). b) La LPA-VD (loi cantonale vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative ; RSV 173.36) s'applique aux recours et contestations par voie d'action dans le domaine des assurances sociales (cf. art. 2 al. 1 let. c LPA-VD) et prévoit à cet égard la compétence de la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal (cf. art. 93 let. a LPA-VD). c) En l'espèce, le recours a été interjeté en temps utile (art. 60 al. 1 LPGA) auprès du tribunal compétent, et respecte pour le surplus les formalités prévues par la loi (cf. art. 61 let. b LPGA notamment), de sorte qu'il est recevable. 2. a) En tant qu'autorité de recours contre des décisions prises par des assureurs sociaux, le juge des assurances sociales ne peut, en principe, entrer en matière – et le recourant présenter ses griefs – que sur les points tranchés par cette décision ; de surcroît, dans le cadre de l'objet du litige, le juge ne vérifie pas la validité de la décision attaquée dans son ensemble, mais se borne à examiner les aspects de cette décision que le recourant a critiqués, exception faite lorsque les points non critiqués ont des liens étroits avec la question litigieuse (ATF 134 V 418 consid. 5.2.1, 131 V 164, 125 V 413 consid. 2c, 110 V 48 consid. 4a). b) Le litige porte sur la qualification – salariée (dépendante) ou indépendante – de l'activité lucrative exercée par B.\_\_\_\_\_ en relation avec le GTY. Seule la nature de l'activité déployée par le recourant à ce titre est ainsi litigieuse. 3. A titre préalable, il sied de relever que la décision sur opposition du 24 mai 2017, par laquelle l'intimée s'est prononcée sur le statut de B.\_\_\_\_\_ dans ses relations avec le GTY, est une décision en constatation de droit au sens de l'art. 49 al. 2 LPGA. En principe, l'objet d'une demande en justice ne peut porter que sur des questions juridiques actuelles dont les conséquences touchent concrètement le justiciable. Il est cependant admis qu'une autorité puisse rendre une décision en constatation si le requérant a un intérêt digne de protection à la constatation immédiate d'un rapport de droit litigieux (art. 49 al. 2 LPGA). Selon la jurisprudence, un tel intérêt n'existe que lorsque le recourant a un intérêt actuel, de droit ou de fait, à la constatation immédiate d'un droit, sans que ne s'y opposent de notables intérêts publics ou privés, et à condition que cet intérêt digne de protection ne puisse pas être préservé au moyen d'une décision

formatrice, c'est-à-dire constitutive de droits et d'obligations (ATF 142 V 2 consid. 1.1 et les arrêts cités ; 132 V 257 consid. 1 et les références citées). En ce qui concerne les décisions de constatation concernant le statut des assurés en matière de cotisations, la jurisprudence considère que ce statut peut, à lui seul, donner lieu à une décision attaquable lorsqu'un intérêt majeur exige l'examen préalable de cette question. Il en va ainsi dans certains cas complexes, dans lesquels on ne peut raisonnablement pas exiger que des décomptes de cotisations paritaires compliqués soient effectués avant que l'existence d'une activité lucrative dépendante et l'obligation de cotiser de l'employeur visé n'aient été établies. Une telle situation peut se présenter notamment lorsque de nombreux assurés sont touchés par une décision notifiée à leur employeur commun, relative à leur situation de personnes salariées, tout particulièrement si le nombre de ces assurés est si élevé que l'administration ou le juge est dispensé de les appeler à intervenir dans la procédure en qualité d'intéressés (ATF 129 V 289 consid. 2.2 ; 112 V 81 consid. 2a ; TFA U 222/02 du 23 avril 2003 consid. 2.2 et les références citées). En l'espèce, le droit d'obtenir une décision en constatation doit être admis. En effet, le recourant dispose d'un intérêt digne de protection à la constatation immédiate de son statut en matière de droit des assurances sociales. La question du statut des chauffeurs titulaires d'autorisations A dans leurs relations avec le GTY n'a au demeurant pas encore été tranchée par le Tribunal fédéral. En outre, le recourant n'est pas le seul intéressé, dès lors qu'une dizaine d'autres chauffeurs pourraient suivre le sort réservé au recourant.

4. a) Selon l'art. 1a al. 1 LAA, sont obligatoirement assurés les travailleurs occupés en Suisse. La LAA ne définit pas la notion de travailleur. Pour des raisons pratiques, la jurisprudence a rapproché la notion de travailleur de la LAA de celle de l'AVS, en précisant que des impératifs de coordination exigent que l'assureur-accidents ne s'écarte pas, sauf inexactitude manifeste, de la qualification des organes de l'AVS (Frésard/Moser-Szeless, *Soziale Sicherheit*, in *Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht*, vol. XIV, 2<sup>ème</sup> éd., Bâle 2007, pp. 839 ss). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, ce principe a trouvé sa concrétisation dans l'art. 1 OLAA (ordonnance du 20 décembre 1982 sur l'assurance-accidents ; RS 832.202), d'après lequel est réputé travailleur selon l'art. 1a al. 1 LAA quiconque exerce une activité lucrative dépendante au sens de la LAVS (loi fédérale du 20 décembre 1946 sur l'assurance-vieillesse et survivants ; RS 831.10). b) Dans la LAVS, l'obligation de payer des cotisations dépend, pour une personne qui exerce une activité lucrative, notamment de la qualification du revenu touché dans un certain laps de temps ; il faut se demander si cette rétribution est due pour une activité indépendante ou pour une activité salariée (art. 5 et 9 LAVS ; art. 6 ss RAVS [règlement sur l'assurance-vieillesse et survivants ; RS 831.101]). Le salaire déterminant, au sens de l'art. 5 al. 2 LAVS, comprend toute rémunération pour un travail dépendant, fourni pour un temps déterminé ou indéterminé. Il englobe, par définition, toutes les sommes touchées par la personne salariée, si leur versement est économiquement lié au contrat de travail ; peu importe, à ce propos, que les rapports de service soient maintenus ou aient été résiliés, que les prestations soient versées en vertu d'une obligation ou à titre bénévole. On considère donc comme revenu d'une activité salariée, soumis à cotisations, non seulement les rétributions versées pour un travail effectué, mais en principe toute indemnité ou prestation ayant une relation quelconque avec les rapports de service, dans la mesure où ces prestations ne sont pas franches de cotisations en vertu de prescriptions légales expresses. Sont en principe soumis à cotisations tous les revenus liés à des rapports de travail ou de service qui n'auraient pas été perçus sans ces rapports. Inversement, l'obligation de payer des cotisations ne concerne en principe que les revenus qui ont été

effectivement perçus par le travailleur (cf. ATF 138 V 463 consid. 6.1 et les références citées). Quant au revenu provenant d'une activité indépendante, il comprend tout revenu du travail autre que la rémunération pour un travail accompli dans une situation dépendante (cf. art. 9 al. 1 LAVS ; cf. aussi art. 12 al. 1 LPGA). A noter qu'une personne exerçant une activité lucrative indépendante peut simultanément avoir la qualité de salarié si elle reçoit un salaire correspondant (cf. art. 12 al. 2 LPGA). c) Le point de savoir si l'on a affaire, dans un cas donné, à une activité indépendante ou salariée ne doit pas être tranché d'après la nature juridique du rapport contractuel entre les partenaires. Ce qui est déterminant, bien plutôt, ce sont les circonstances économiques (ATF 140 V 241 consid. 4.2 et les références). Les rapports de droit civil peuvent certes fournir, éventuellement, quelques indices, mais ils ne sont pas déterminants. D'une manière générale, est réputé salarié celui qui dépend d'un employeur quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise, et ne supporte pas le risque encouru par l'entrepreneur (ATF 123 V 161 consid. 1 ; TF 9C\_796/2014 du 27 avril 2015 consid. 3.2). Ces principes ne conduisent cependant pas, à eux seuls, à des solutions uniformes, applicables schématiquement. Les manifestations de la vie économique revêtent en effet des formes si diverses qu'il faut décider dans chaque cas particulier si l'on est en présence d'une activité dépendante ou d'une activité indépendante en considérant toutes les circonstances de ce cas. Souvent, on trouvera des caractéristiques appartenant à ces deux genres d'activité ; pour trancher la question, on se demandera quels éléments sont prédominants dans le cas considéré (ATF 140 V 108 consid. 6 ; 123 V 161 consid. 1 et les références citées ; TF 8C\_554/18 du 5 mai 2020 consid. 7.2). Les principaux éléments qui permettent de déterminer le lien de dépendance quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise sont le droit de l'employeur de donner des instructions, le rapport de subordination du travailleur à l'égard de celui-ci, ainsi que l'obligation de l'employé d'exécuter personnellement la tâche qui lui est confiée. Un autre élément permettant de qualifier la rétribution compte tenu du lien de dépendance de celui qui la perçoit est le fait qu'il s'agit d'une collaboration régulière, autrement dit que l'employé est régulièrement tenu de fournir ses prestations au même employeur (ATF 110 V 72 consid. 4b). En outre, la possibilité pour le travailleur d'organiser son horaire de travail ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit d'une activité indépendante (TF 9C\_1062/2010 du 5 juillet 2011 consid. 7.2 et les références citées ; TF 8C\_554/2018 du 5 mai 2020 consid. 3.2). d) L'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) a établi des Directives sur le salaire déterminant dans l'AVS, AI et APG (ci-après : DSD), destinées à assurer une application uniforme des dispositions légales par l'administration. Sans se prononcer sur leur validité – ne constituant pas des décisions, elles ne peuvent être attaquées en tant que telles –, le juge en contrôle librement la constitutionnalité et la légalité à l'occasion de l'examen d'un cas concret. Il ne s'en écarte toutefois que dans la mesure où elles établissent des normes qui ne sont pas conformes aux dispositions légales applicables (ATF 118 V 129 consid. 3a). Ainsi, en rapport avec la définition du salaire déterminant, s'agissant de la notion de situation dépendante, le chiffre 1013 DSD (valables entre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et le 1<sup>er</sup> janvier 2019) précise que doit en principe être considéré comme exerçant une activité dépendante, celui qui ne supporte pas de risque économique analogue à celui qui est encouru par l'entrepreneur et dépend de son employeur du point de vue économique ou dans l'organisation du travail. Le risque économique d'entrepreneur peut être défini comme étant celui que court la personne qui doit compter, en raison d'évaluations ou de comportements professionnels inadéquats, avec des pertes de la substance économique de l'entreprise. Constituent notamment des indices

révélant l'existence d'un tel risque le fait que la personne concernée opère des investissements importants, subit les pertes, supporte le risque d'encaissement et de ducroire, assume les frais généraux, agit en son propre nom et pour son propre compte, se procure lui-même les mandats, occupe du personnel et utilise ses propres locaux commerciaux (ch. 1014 DSD ; TF 9C\_624/2011 du 25 septembre 2012 consid. 2.2, 9C\_1062/2010 du 5 juillet 2011 consid. 7.3 et les références ; voir aussi ATF 119 V 161 consid. 3b). Le risque économique de l'entrepreneur n'est cependant pas à lui seul déterminant pour juger du caractère dépendant ou indépendant d'une activité. La nature et l'étendue de la dépendance économique et organisationnelle à l'égard du mandant ou de l'employeur peuvent singulièrement parler en faveur d'une activité dépendante dans les situations dans lesquelles l'activité en question n'exige pas, de par sa nature, des investissements importants ou de faire appel à du personnel. En pareilles circonstances, il convient d'accorder moins d'importance au critère du risque économique de l'entrepreneur et davantage à celui de l'indépendance économique et organisationnelle (TF 9C\_364/2013 du 23 septembre 2013 consid. 2.2 et les références citées). Quant au rapport social de dépendance économique, respectivement dans l'organisation du travail, du salarié, il se manifeste notamment par l'existence d'un droit de donner des instructions au salarié, d'un rapport de subordination, de l'obligation de remplir la tâche personnellement, d'une prohibition de faire concurrence et d'un devoir de présence (ch. 1015 DSD). Selon le chiffre 1017 DSD, on peut donner la prépondérance soit au critère du risque économique, soit à celui du rapport de dépendance, ou à leurs manifestations respectives, suivant les circonstances particulières de chaque cas. Ainsi, certaines activités économiques, notamment dans le domaine des services, n'exigent pas, de par leur nature, d'investissements importants ou de faire appel à du personnel ; en pareilles circonstances, il convient d'accorder moins d'importance au critère du risque économique de l'entrepreneur et davantage à celui de l'indépendance économique et organisationnelle (TF H 19/06 du 14 février 2007 consid. 5.1 et les références). Si le risque économique se limite à la dépendance à l'égard d'une activité donnée, le risque d'entrepreneur réside, en conséquence, dans le fait qu'en cas de révocation des mandats, la personne se retrouve dans une situation semblable à celle d'un salarié qui perd son emploi ce qui représente une caractéristique typique d'une activité lucrative salariée (ch. 1018 DSD). Aux chiffres 1021 ss DSD est énumérée une liste des critères non décisifs lors de l'appréciation d'un cas particulier, tels que la nature juridique du rapport établi entre les parties. Sur ce point, les directives précisent que la notion de salaire déterminant se définit exclusivement d'après le droit de l'AVS ; c'est une notion particulière à ce domaine juridique, qui est notamment plus large que celle du salaire au sens des dispositions régissant le contrat de travail (ch. 1022 DSD). Toutefois, des rétributions découlant d'un mandat, d'un contrat d'agence, d'un contrat d'entreprise ou d'un autre contrat peuvent aussi appartenir au salaire déterminant ; le rapport de droit civil peut certes fournir éventuellement quelques indices pour la qualification en matière d'AVS, mais n'est pas absolument décisif (ch. 1023 DSD). Parmi les autres critères non décisifs, figurent le fait que l'assuré exerce son activité à titre de profession principale ou accessoire (ch. 1025 DSD), que l'assuré soit affilié à une caisse de compensation en qualité de travailleur indépendant (ch. 1026 DSD), qu'un salarié travaille simultanément pour plusieurs employeurs (ch. 1027 DSD), ou la qualification des revenus par l'autorité fiscale (ch. 1030 DSD). Les chiffres 4120 ss DSD ont trait aux travailleurs de la branche des transports. Selon le chiffre 4120 DSD, « les chauffeurs de taxi sont généralement réputés exercer une activité salariée ; tel est aussi le cas lorsqu'ils conduisent

leur propre véhicule mais sont rattachés à une entreprise de taxis (centrale radio) ». La traduction allemande de ce chiffre est la suivante : « Taxichauffeusen und -chauffeure gelten im Allgemeinen als Unselbstständigerwerbende. Dies auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benutzen, aber einer Taxizentrale angeschlossen sind ». Le chiffre 4120 DSD renvoie à la référence d'un arrêt du TFA du 9 juillet 1970, publié au RCC 1971 p. 27. Selon le chiffre 4121 DSD, les chauffeurs contractuels sont des personnes qui, par contrat, mettent des véhicules à disposition d'un ou de plusieurs mandants (centrales de transports, maisons de presse, grossistes, courrier express, etc.) et exécutent les transports. Ils sont considérés comme exerçant une activité indépendante lorsqu'ils supportent un risque économique d'entrepreneur et ne dépendent pas particulièrement du mandant du point de vue de l'organisation du travail (ch. 4122 DSD). Les risques liés à l'acquisition d'un camion sont à considérer comme un risque économique d'entrepreneur au sens ci-dessus ; ce d'autant plus qu'un camion – contrairement à une voiture individuelle ou même une camionnette – est pratiquement toujours utilisé à des fins professionnelles (ch. 4123 DSD). Selon le chiffre 4124 DSD, il ne faut pas voir un rapport manifeste de dépendance dans l'organisation du travail dans le fait que le chauffeur contractuel doit établir des rapports ou respecter un horaire de travail et des itinéraires déterminés. 5. Dans le domaine des assurances sociales, le juge fonde généralement sa décision sur les faits qui, faute d'être établis de manière irréfutable, apparaissent comme les plus vraisemblables, c'est-à-dire qui présentent un degré de vraisemblance prépondérante. Il ne suffit donc pas qu'un fait puisse être considéré seulement comme une hypothèse possible; la vraisemblance prépondérante suppose que, d'un point de vue objectif, des motifs importants plaident pour l'exactitude d'une allégation, sans que d'autres possibilités ne revêtent une importance significative ou n'entrent raisonnablement en considération (cf. ATF 139 V 176 consid. 5.3 et les références citées). 6. En l'espèce, l'intimée a retenu que l'activité de chauffeur de taxi exercée par le recourant relevait d'une activité lucrative dépendante. Le recourant conteste à juste titre ce point de vue. a) D'emblée, on relève qu'il n'est pas possible de tirer des parallèles avec certaines situations décrites dans différentes affaires traitées par le Tribunal fédéral (TF 8C\_571/2017 du 9 novembre 2017, 8C\_189/2017 du 19 juin 2017, 8C\_357/2014 du 17 juin 2014), dans la mesure où le service des taxis yverdonnois est régi selon des principes fondamentalement différents de ceux ayant donné lieu à ces arrêts. Ces affaires ont pour cadre un environnement de libre concurrence où plusieurs entreprises de taxi se partagent le marché et exploitent chacune un central d'appel pour exercer leur activité. Dans ce contexte, les chauffeurs sont liés à l'entreprise de taxi par un contrat d'adhésion qui fixe de manière particulièrement détaillée, à l'instar d'un contrat de travail, leurs droits et obligations à l'égard du central d'appel. La situation prévalant à Yverdon est différente. La Commune d'Yverdon a édicté un règlement qui, en substance, prévoit l'organisation des prises en charge des clients par le biais d'un central d'appel unique géré par une société sans but lucratif et qui détaille les obligations des chauffeurs de taxis afin d'offrir un service complet et de qualité à une commune qui ne compte qu'une douzaine de chauffeurs de taxis. Le contexte légal et réglementaire sous-jacent doit être pris en considération et la situation doit être examinée dans son ensemble selon le cas particulier. Un récent arrêt du Tribunal fédéral se prononce sur la situation existant dans la région lausannoise, qui, comme on le verra, se rapproche quelque peu de celle d'Yverdon. Le statut d'indépendant des chauffeurs de taxi a été admis dès lors qu'il existait pour tous les chauffeurs de taxi A une obligation d'affiliation, fondée sur le droit public, à un central d'appel unique dont l'exploitation avait été concédée à un organisme privé par l'autorité compétente et que les

rapports entre les chauffeurs de taxi et la société d'exploitation du central d'appel étaient uniquement réglés par un contrat d'abonnement qui ne contenait aucune règle d'ordre organisationnel. En outre, la société d'exploitation du central d'appel n'était pas autorisée à poursuivre un but lucratif, les contributions perçues servant à couvrir les frais de fonctionnement et les chauffeurs recevant directement les recettes de leurs courses. Le rôle de la société exploitant le central d'appel attribué par la réglementation communale se limitait à la réception et la diffusion des commandes téléphoniques concernant les taxis A afin d'en assurer une coordination. Elle était tenue d'admettre tous les exploitants A à titre d'abonné et ne pouvait résilier elle-même le contrat d'abonnement, ni prendre de sanctions contre les chauffeurs. Ainsi, dans le contexte qui lui avait été assigné, elle n'avait pas les attributs caractéristiques d'un employeur (TF 8C\_554/2018 du 5 mai 2018). b) En l'espèce, le GTY ne constitue pas une entreprise d'exploitation de taxis, mais un regroupement de chauffeurs de taxis qui a été induit par le règlement communal. Son existence, son fonctionnement et ses compétences sont inspirés du règlement communal auquel les chauffeurs au bénéfice d'une autorisation d'exploiter sont directement soumis. L'existence même d'un regroupement des exploitants d'autorisation de type A a été prévue par le règlement communal sur les taxis. Ce dernier prévoit que l'exploitant, et les conducteurs à son service, au bénéfice d'une autorisation de type A ont le droit et l'obligation d'utiliser et de répondre au central d'appel (art. 56), la Municipalité pouvant mettre sur pied un central d'appel téléphonique unique pour les taxis A et pouvant également concéder l'exploitation du central d'appel unique des taxis A à un tiers (art. 57). La création et l'exploitation d'un central d'appel unique des taxis A visait notamment à assurer la disponibilité des taxis à Yverdon, afin de répondre à la demande des clients tous les jours et à toute heure. Un règlement séparé devait notamment définir la procédure d'attribution à une personne morale qui ne devait poursuivre aucun but lucratif (art. 57). Si ce second règlement n'a jamais été édicté, le règlement communal des taxis prévoyait cependant l'exploitation d'un central d'appel unique géré par une personne morale sans but lucratif. Il ne s'agissait en conséquence pas d'attribuer cette exploitation à une entreprise d'exploitation des taxis mais bien à une entreprise sans but lucratif gérant les conditions de la concession et veillant à l'égalité de traitement entre les titulaires d'autorisations de type A (art. 57). Le GTY répond à ces exigences. Il s'agit d'une association dont le but est de s'occuper des intérêts communs des concessionnaires de taxis, d'administrer une permanence centrale d'appels et de veiller à l'application du règlement communal sur les taxis (art. 2 des statuts). Le statut prévu par le règlement pour cette association ne correspond pas à un statut d'employeur, mais à un regroupement de personnes indépendantes déterminées par le règlement communal. C'est la raison pour laquelle les membres doivent être titulaires d'une autorisation de type A et doivent pouvoir fonctionner de manière indépendante. Le GTY ne peut d'ailleurs pas exploiter une entreprise de taxis ni engager des chauffeurs de taxis ; il n'a pas davantage de choix dans la désignation de ses membres. Les statuts stipulent que le GTY est tenu d'accepter comme nouveau membre toute personne physique ou morale ayant obtenu de la Municipalité d'Yverdon-les-Bains une autorisation d'exploiter un service de taxis de type A (art. 4 des statuts). La décision de la Municipalité à cet égard ne peut être contestée. Cette obligation trouve écho dans le règlement, soit à l'art. 9, qui dispose que l'autorisation de type A ne peut être accordée, renouvelée ou maintenue que si l'exploitant entend notamment assumer toutes les prestations, obligations et services liés à l'exploitation du service des taxis A par le groupement yverdonnois. L'octroi de l'autorisation d'exploiter de type A implique donc l'acquisition de la qualité de membre de l'association. On relève

en outre que la seule titularité d'une autorisation de conduire ne suffit pas pour être membre du GTY ; il faut être au bénéfice d'une autorisation d'exploiter de type A afin de pouvoir fonctionner de manière indépendante. Le GTY ne fonctionne pas comme une entreprise d'exploitation de taxis ni comme un employeur, il n'a pas requis une autorisation d'exploiter et n'engage pas des conducteurs au bénéfice d'une autorisation de conduire auxquels il donnerait des instructions. Certes, le règlement prévoit la possibilité d'octroyer des autorisations d'exploiter à une personne morale (art. 11). Mais, comme on l'a vu, le GTY n'est pas titulaire d'autorisations d'exploiter ; ce sont les chauffeurs qui doivent requérir et bénéficier de dite autorisation ce qui tend à démontrer qu'ils travaillent pour leur compte. On relève encore que les art. 35 et suivants au sujet de l'exploitant d'une société de taxis ne peuvent pas s'appliquer au GTY, dès lors qu'il n'est pas en mesure de choisir avec soin les conducteurs à son service et qu'il ne peut fournir des renseignements exacts sur le mode d'occupation, les heures de travail et de présence ainsi que le nombre des jours de travail et de repos de chaque conducteur (art. 36), chaque chauffeur de taxis étant libre sous réserve de leur engagement à faire en sorte que le service de nuit soit assuré. Le GTY ne peut pas exclure un membre mais peut adresser à la Direction de police une demande d'exclusion temporaire ou définitive (art 5 des statuts). L'association peut tout au plus recevoir une démission qui doit être adressée au plus tard le 30 septembre pour le 31 décembre de l'année courante, sauf cas de force majeure (art. 6). Cette seule compétence n'a toutefois pas de grande portée puisque un membre qui perd son autorisation d'exploiter ne pourra de toute manière plus conduire de taxi ; la seule obligation qui perdurera sera celle du versement de la cotisation, le GTY ne pouvant prononcer aucune sanction ni obliger le chauffeur de taxi à continuer à offrir ses services. C'est encore une fois le règlement communal qui règle la cessation de l'activité et ses effets à ses art. 7 et suivants, ainsi que les sanctions et mesures administratives (art. 72ss). Les chauffeurs de taxi sont certes tenus de respecter un certain nombre de règles, lesquelles se trouvent toutefois principalement dans le règlement communal. Tel est le cas de la tenue et du comportement des conducteurs (art. 40, 42 à 50), de la durée du travail et du repos (art. 41), ainsi que l'utilisation de la voie publique et des stations officielles de taxis (art. 51ss), les tarifs et compteurs horokilométriques (art. 62 à 69). Les règles en question sont très précises et personnelles : ainsi notamment le conducteur doit se montrer poli et prévenant avec les clients (art. 40) ; chaque fois que les circonstances le permettent, il doit descendre de voiture et ouvrir la porte du taxi à son client au départ comme à l'arrivée (art. 40) ; il doit utiliser la voie la plus directe (art. 42) ; il n'a le droit de refuser une course que pour des raisons valables (art. 44) ; il n'a pas le droit de circuler à la recherche d'un client, mais s'il se fait héler, il peut le prendre en charge à condition qu'il n'ait en aucune façon provoqué sa commande (art. 43) ; il doit charger et décharger les bagages (art. 46). Les véhicules utilisés sont également régis par les art. 26ss, en particulier la pose d'un luminaire « taxis » avec lumières indicatives de tarif doit être placé sur le toit des véhicules (art. 30), une inscription sur les portières doit mentionner à quelle localité le véhicule est rattaché (art. 32) et la Municipalité peut imposer, pour les véhicules des titulaires d'une autorisation de type A, des couleurs uniformes permettant de les distinguer des véhicules bénéficiant d'une autorisation de type B (art. 31). Ainsi, le fait que les véhicules des chauffeurs de taxis avec autorisation A portent le logo du GTY est également inspiré du règlement afin de les distinguer des chauffeurs avec autorisation de type B. Toutes ces obligations sont donc imposées par le législateur communal à tous les détenteurs d'autorisations de type A. Le règlement fixe les conditions auxquelles les autorisations d'exploiter (art. 7ss) et les

autorisations de conduire sont délivrées (art.18ss). Les autorisations d'exploiter sont personnelles et intransmissibles sauf exceptions dans certaines conditions limitées et fixées dans le règlement (art. 17). L'exploitant doit utiliser son autorisation au moins 150 jours par an à temps complet, soit pendant au moins 8 heures par jour (art. 9). Le caractère personnel et intransmissible de l'autorisation témoigne également plutôt en faveur d'une activité indépendante qui est soumise au seul contrôle de la commune. Cette situation se distingue de celle d'un conducteur au bénéfice d'une simple autorisation de conduire qui est délivrée à un chauffeur qui travaille pour une entreprise exploitante, qui est donc subordonné à cette entreprise et dont les relations sont soumises à un contrat de travail, l'exploitant devant par ailleurs donner des instructions appropriées à ses conducteurs (art. 36). Or, le recourant appartient à la première catégorie. c) Les rapports entre les chauffeurs de taxi et le GTY sont réglés uniquement par les statuts du 26 janvier 1983 et non pas le projet de 2012, comme l'a retenu la CNA, puisqu'il n'a jamais été en vigueur. Ainsi, contrairement à ce que soutient la CNA, qui a examiné la situation à l'aune de ce projet de statuts qui n'a jamais été applicable, il n'existe pas de devoir de fidélité. Le seul régime de devoirs et d'obligations à l'égard du GTY que les chauffeurs doivent respecter sont des modalités d'exécution du règlement communal des taxis pour assurer le service de nuit (art. 57 et 58 du règlement et annexe des statuts). L'annexe aux statuts réglant le service de nuit contient certes des instructions avec des horaires mais celles-ci ont été établies en application du règlement communal et ne suffisent pas à créer un lien de dépendance entre le GTY et les chauffeurs de taxis en l'occurrence. Le GTY n'exerce en effet pas de contrôle du respect de ces instructions par chaque chauffeur et n'a pas d'outil de sanction direct, ce qui a posé quelques problèmes de disponibilité de taxis à certaines périodes, comme l'a relevé l'ancien président du GTY, chaque chauffeur organisant son travail en fonction de ses désirs. Il n'y a pas de planification des vacances, ni des jours de travail, ni des horaires qui seraient imposés par le GTY. Il n'est pas non plus prévu un nombre de courses minimum par an par chauffeur. Il n'y a donc pas de véritable astreinte au niveau organisationnel, temporel et personnel. En outre, les statuts stipulent que chaque indépendant peut engager des conducteurs auxiliaires mais doit leur faire respecter les heures de conduite et le règlement (art. 8 des statuts). Comme le règlement communal, ils distinguent ainsi entre les indépendants directement soumis au règlement et à la surveillance de l'autorité communale et les chauffeurs auxiliaires exerçant sous la responsabilité et la surveillance des chauffeurs indépendants. Le contenu des statuts confirme le statut d'indépendant de ses membres et ne donne aucune responsabilité ni pouvoir de contrôle au GTY. D'ailleurs, hormis le règlement du service de nuit, aucune clause des statuts ne plaide en faveur d'une relation d'employeur et employés ; ceux-là gèrent simplement les intérêts communs de chauffeurs au bénéfice d'autorisations de type A, traités sur pied d'égalité, afin de mettre en application les conditions d'exploitation fixées par le règlement communal sur les taxis. Il s'agit d'une organisation permettant à des chauffeurs indépendants de voir leurs intérêts communs être représentés par une personne morale, en particulier pour l'exploitation du central d'appel. A cela s'ajoute que le GTY n'est pas autorisé à poursuivre un but lucratif. Les cotisations annuelles qu'il prélève auprès des exploitants de taxis titulaires d'une autorisation d'exploitation A doivent couvrir les dépenses que rendent nécessaires le but social et l'acquittement des charges du GTY (art. 19 des statuts). La cotisation doit notamment couvrir les frais d'abonnement au central d'appel. Et il n'y a aucune rémunération prévue par le GTY en faveur des chauffeurs pour les services rendus, les chauffeurs percevant le prix de leurs prestations directement auprès des clients sans même en rendre compte au

GTY. d) Quant au contrat d'abonnement signé par le GTY avec la société exploitant le central d'appel, il convient de constater que celui-ci se limite principalement à fixer les conditions financières auxquelles les chauffeurs de taxi ont accès au central d'appel chargé de recevoir et de diffuser les commandes de clients. Le contrat d'abonnement ne contient aucune règle en matière organisationnelle à laquelle les chauffeurs de taxi devraient se soumettre dans le cadre de leur activité professionnelle. En tant qu'abonné membre d'une association d'abonnés, le recourant répond solidairement des taxes d'abonnement et de tous frais découlant du contrat d'abonnement. Pour le surplus, le mode d'exploitation du central d'appel est réglé par les art. 56 à 61 du règlement communal sur les taxis. L'art. 57 énonce qu'en cas d'abus, de mauvaise gestion et de non-respect des règles de la concession, la Municipalité peut ordonner l'exploitation provisoire par la Direction de police. Le GTY est donc soumis à la surveillance de l'autorité administrative sans que l'activité des chauffeurs ne soit directement affectée, puisque le GTY et la Direction de police qui le remplacerait n'ont pas la qualité d'employeur à leur égard. e) Par ailleurs, il ne se justifie en principe pas d'accorder une importance particulière au montant des investissements consacrés à l'exercice de l'activité de chauffeur de taxi. Ce serait en effet faire preuve d'arbitraire de juger le caractère dépendant ou indépendant d'une activité à la seule aune des investissements consacrés, puisqu'il existe de nombreuses activités économiques qui, par essence, n'exigent que peu d'investissements (p. ex. avocat). En ce sens, l'importance du critère du risque économique de l'entrepreneur doit être nettement tempérée dans le cadre de la présente affaire (cf. à cet égard, TF 8C\_554/2018 précité consid. 7.2.5). Cela étant, il convient malgré tout de constater que les chauffeurs de taxi doivent engager et supporter l'entier des frais nécessaires à l'exercice de leur activité (achat et entretien du véhicule, assurances, essence, abonnement au central d'appels ainsi que taxes, redevances et émoluments). S'ils peuvent de prime abord ne pas apparaître très élevés, il n'en demeure pas moins que ceux-ci ne sont compensés que dans la mesure où les chauffeurs de taxi réalisent suffisamment de courses ; dans cette mesure, ils supportent, quoi que l'on puisse dire, un véritable risque d'entrepreneur. Comme on l'a évoqué, le chiffre d'affaires des courses n'est pas géré par le GTY mais par chaque chauffeur individuellement. Le GTY n'a aucun droit, ne serait-ce que de regard, sur les prestations encaissées par les chauffeurs, ceux-ci recevant le prix de leurs courses directement de leurs clients et ne devant rendre aucun compte au GTY. Ainsi, les seules relations financières entre le GTY et le recourant sont les cotisations versées par le deuxième en vue de payer les frais de fonctionnement de l'association et de gestion du central d'appel. En conséquence, le chiffre d'affaires des courses et le risque débiteur sont assumés par les chauffeurs de taxis et non par le GTY. i) Enfin, aucun élément ne plaide en faveur de l'existence d'un rapport de subordination entre les chauffeurs de taxis et le GTY. Celui-ci n'intervient pas comme exploitant d'une société de taxis, mais comme une entreprise concessionnaire qui a pour but d'exploiter un central d'appel indispensable à la coordination des taxis et de mettre à la disposition des exploitants les équipements nécessaires à ce titre. Ceux-ci financent de manière exclusive, par le biais d'une entreprise commune, l'investissement en payant des contributions mensuelles permettant de couvrir les charges de fonctionnement de ce service. Après analyse du contexte réglementaire, il y a lieu au surplus de constater que le GTY ne dispose d'aucune compétence pour imposer des obligations à l'égard des exploitants individuels. j) Ainsi, à l'instar du cas lausannois ( cf. TF 8C\_554/2018 précité consid. 7.2.1), les éléments penchent en défaveur d'un contrat de travail, compte tenu de l'inexistence d'un lien de subordination qui placerait le recourant dans la dépendance du GTY sous l'angle personnel,

organisationnel et temporel ainsi que, dans une certaine mesure, économique. Le recourant n'est pas davantage assujéti à la surveillance, aux ordres et instructions du GTY. Le degré de liberté dans l'organisation du travail et du temps, l'inexistence d'une obligation de rendre compte de l'activité et/ou de suivre les instructions du GTY, ou le risque économique principalement supporté par le recourant vont dans le sens d'un statut d'indépendant. Les instructions du GTY se limitent à de simples directives générales sur la manière d'assurer le service de nuit, mais qui n'influent pas sur l'objet et l'organisation du travail dans sa globalité et n'instaurent pas un droit de contrôle du GTY. La durée de la relation entre le recourant et le GTY ne dépend pas non plus du GTY, qui n'a aucun pouvoir à cet égard. k) Quant au chiffre 4120 DSD selon lequel les chauffeurs de taxi sont généralement réputés exercer une activité salariée, il se limite à instituer une présomption, renversée dans la présente espèce pour les motifs exposés ci-avant (cf. TF 8C\_554/2018 précité). l) Finalement, le recourant doit être suivi lorsqu'il affirme qu'hormis la transmission des commandes, les chauffeurs titulaires d'autorisations A qui lui sont abonnés sont indépendants. Dans le présent cas en effet, les éléments en faveur d'une activité indépendante l'emportent sur ceux qui font plutôt apparaître une activité salariée. Il en découle qu'il convient d'admettre que lorsqu'ils se voient transmettre des commandes par le central d'appel, les chauffeurs doivent être considérés comme exerçant une activité indépendante. Ainsi, on retiendra que l'activité déployée par le recourant présente les caractéristiques de la libre entreprise, et que c'est à tort que la caisse intimée a retenu qu'il devait être considéré comme salarié lorsqu'il se voit confier des courses par le biais du central d'appel. 7. a) En conclusion, le recours doit être admis et la décision attaquée réformée en ce sens que B. \_\_\_\_\_ exerce une activité indépendante en qualité de chauffeur de taxi. b) Il n'y a pas lieu de percevoir de frais judiciaires, la procédure étant gratuite (art. 61 let. a LPGA). c) Obtenant gain de cause avec l'assistance d'un mandataire professionnel, le recourant a droit à une indemnité de dépens à titre de participation aux honoraires de son conseil (art. 61 let. g LPGA), qu'il convient de fixer à 2'000 fr., débours et TVA compris (art. 10 et 11 TFJDA [tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative ; BLV 173.36.5.1]), compte tenu de l'ampleur de la procédure, de sa complexité et du nombre d'échanges d'écritures, et de mettre à la charge de l'intimé qui succombe.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.