



Date de dépôt : 20 août 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Yves Nidegger : Pourquoi Uber B.V. peut-elle continuer son activité ?**

En date du 20 juin 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le Tribunal fédéral (TF) vient de rendre un important arrêt de principe, le 1^{er} mai 2025, dans une cause opposant l'OCIRT à MITC Mobility SA. Le TF a jugé que MITC Mobility SA (MITC) est une entreprise qui loue les services de ses travailleurs à Uber B.V., ce qui la rend soumise à l'obligation d'obtenir une autorisation conforme à la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE).

Pour arriver à ce résultat, le TF a consacré un long examen de l'activité d'Uber B.V. dans le canton de Genève, pour aboutir au constat que c'est bien cette société qui a son siège aux Pays-Bas (et non sa filiale suisse Uber Switzerland GmbH) qui contrôle l'application Uber, qui contrôle les chauffeurs, et qui exerce donc sur ceux-ci un pouvoir de subordination. Il en découle que c'est elle qui est l'employeur des chauffeurs formellement employés par MITC.

Le prononcé du TF a pour effet que MITC et Uber B.V. ne sont plus, avec effet immédiat, autorisées à poursuivre une activité avec des chauffeurs dont les services sont loués, tant et aussi longtemps que MITC n'est pas titulaire d'une autorisation LSE. La décision prononcée en 2023 et confirmée par le Tribunal fédéral comportait d'ailleurs une interdiction immédiate de toute poursuite d'activité.

L'article 39 LSE punit d'une amende pouvant aller jusqu'à 100 000 francs toute location de services de travailleurs sans autorisation, le montant allant jusqu'à 40 000 francs pour l'entreprise locataire de tels services.

A noter que l'arrêt du TF a également pour effet que toutes les sociétés partenaires d'Uber B.V. qui louent des travailleurs sont soumises au même principe et que la location de travailleurs leur est aussi interdite, sans autorisation ad hoc.

Nonobstant cette pénalité prévue par la LSE et le fait que notre canton n'a pas le droit d'appliquer le droit fédéral selon son bon vouloir, il appert que la cheffe du département de l'économie et de l'emploi (DEE) tolère qu'Uber B.V. et MITC poursuivent leur activité, sans autorisation.

Il s'avère par ailleurs que, depuis septembre 2023, la PCTN a accordé des autorisations de diffuseur de courses de taxis et de VTC à la filiale suisse d'Uber. L'arrêt du TF du 1^{er} mai 2025 vient toutefois anéantir le bien-fondé de ces autorisations et confirmer que ce n'est pas Uber Switzerland GmbH qui exploite ni l'application Uber ni l'entreprise qui loue les services des chauffeurs, mais bien Uber B.V. Ce constat, posé par notre plus haute juridiction suisse, ne peut plus être ignoré par les autorités cantonales : pour déployer son activité, Uber B.V. aurait besoin d'y être autorisée selon l'article 10 LTVTC. Elle devrait, selon cette disposition, avoir notamment son siège en Suisse, et avoir réglé tous ses arriérés sur le plan des charges sociales (AVS, LPP, etc.). Or, tel n'est manifestement pas le cas aujourd'hui.

Au mépris de la décision du TF, le DEE semble refuser de réexaminer le statut d'Uber B.V.

Aussi, le soussigné s'interroge sur les raisons d'une telle absence de respect du droit par le DEE et ses services que sont l'OCIRT et la PCTN et soumet au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1) Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il que la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE) ne soit pas appliquée à Genève, alors même que l'article 39 LSE érige en pénalité toute activité de location de services de travailleurs sans autorisation ?*
- 2) Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il l'absence de toute réaction du DEE, de l'OCIRT et de la PCTN tendant à faire réviser le statut de la société néerlandaise Uber B.V. dès lors que le TF a jugé que cette société exploitait à Genève l'activité Uber et son application ?*

- 3) *Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il que la PCTN tolère encore une activité d'Uber B.V. alors que cette société n'a pas d'autorisation ? Existe-t-il un accord entre l'Etat et Uber B.V. qui contraindrait les autorités en marge de la loi ?*
- 4) *Le Conseil d'Etat est-il conscient que le fait de ne pas appliquer la LSE, laquelle implique un réexamen complet des conditions de travail des chauffeurs Uber qui sont aujourd'hui dans la précarité et ne bénéficient pas de la garantie du salaire minimum, a pour effet de plonger dans la même précarité l'ensemble des autres acteurs du transport professionnel de personnes à Genève ?*
- 5) *Que compte faire le Conseil d'Etat pour éviter le risque que les autres acteurs de la profession, notamment les exploitants de taxi, lui réclament, comme ils l'ont menacé des dommages-intérêts pouvant aller jusqu'à 200 000 francs par jour du fait de la concurrence déloyale d'Uber B.V. au bénéfice de faveurs illicites de la part de l'Etat ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat remercie l'auteur de ses questions, qui témoignent de l'importance des enjeux soulevés autour des prestations de transport et de diffusion de courses dans notre canton, notamment dans le contexte de l'économie de plateforme.

Le Conseil d'Etat souhaite rappeler en préambule que l'application de la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services, du 6 octobre 1989 (LSE; RS 823.11), relève d'une coordination étroite entre les autorités cantonales et les instances fédérales, soit le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO). Dans le cas d'espèce, une double autorisation, cantonale et fédérale, est requise dès lors que l'activité de location de services concerne également des travailleurs frontaliers. La procédure est ainsi menée en concertation avec le SECO, comme prévu par l'article 12 LSE et les directives applicables.

S'agissant de l'application de la LSE à Genève, le département de l'économie et de l'emploi (DEE) a imposé un délai bref aux entreprises concernées pour déposer une demande d'autorisation LSE, sous peine d'interdiction immédiate de poursuivre l'activité. Ce délai a été respecté et la procédure est en cours auprès de la direction compétente. Il n'a pas été ordonné l'arrêt immédiat des activités en attendant la décision sur le fond. En effet, conformément au principe de proportionnalité et à la jurisprudence de la chambre administrative de la Cour de justice, qui a restitué l'effet suspensif à ce recours le 28 mars 2023 (ATA/332/2023), il ne serait pas justifié

d'imposer l'arrêt immédiat des activités alors que plusieurs centaines de chauffeurs en dépendent directement. Une telle mesure, à effets sociaux massifs, aurait été suivie, en cas d'issue favorable à la procédure d'autorisation, d'une reprise immédiate, ce qui ne saurait être exigé raisonnablement. Cette position assure également l'égalité de traitement entre les différents secteurs de l'économie de plateforme concernés, notamment la livraison de repas (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_46/2024) pour laquelle la même procédure a été appliquée.

Quant à la société Uber B.V., l'arrêt du Tribunal fédéral du 1^{er} mai 2025 n'a pas pour objet de statuer sur le statut juridique de cette société, mais bien de confirmer que MITC Mobility SA exerce une activité de location de services soumise à autorisation. Ce faisant, le Tribunal fédéral, ne s'est aucunement prononcé sur la qualification d'Uber au sens de la LSE ou de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 (LTVTC; rs/GE H 1 31).

A ce titre, le Conseil d'Etat rappelle que l'autorisation de diffuseur a été octroyée, par l'autorité cantonale compétente, à Uber Switzerland GmbH, entité disposant d'un siège en Suisse et soumise à l'ensemble des conditions prévues à l'article 10 LTVTC. Par ailleurs, sur la base des principes fixés désormais par le Tribunal fédéral concernant l'application de la LSE, une procédure de mise en conformité est en cours, incluant Uber et les sociétés partenaires de la plateforme.

Concernant les conditions de travail des chauffeurs, le Conseil d'Etat rappelle que tout réexamen des modèles d'affaires dans le cadre de la LSE aura inévitablement des répercussions sur les droits des travailleurs, y compris en matière de salaires, de sécurité sociale et de respect des conventions collectives de travail (CCT) étendues. Ce processus, mené avec diligence et sérieux, implique une analyse approfondie en collaboration avec le SECO.

Enfin, s'agissant des craintes exprimées quant à une éventuelle concurrence déloyale, le Conseil d'Etat reste conscient des sensibilités du secteur du transport professionnel de personnes. A ce jour, aucun fondement juridique ni aucune décision judiciaire ne permet de conclure à l'octroi d'un avantage indu ou à une rupture de l'égalité de traitement entre les opérateurs du marché. L'arrêt de la chambre administrative de la Cour de justice ATA/907/2024 rappelle que les exploitants de taxis ne disposent pas de la qualité pour recourir contre les décisions relatives à Uber, faute d'un intérêt digne de protection. Il en découle qu'une prétendue concurrence déloyale ne

saurait être juridiquement retenue dès lors que l'atteinte invoquée relève d'une simple concurrence économique dans un marché libre, et non d'une inégalité de traitement illicite.

Le Conseil d'Etat assure qu'il suit la situation avec toute l'attention requise, dans le respect du droit et des principes fondamentaux du droit public.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Thierry APOTHÉLOZ