



Signataire : Lionel Dugerdil

Date de dépôt : 22 janvier 2026

Question écrite urgente

Possibilité pour les exploitants de taxi au bénéfice d'une AUADP de travailler pour Uber B.V. – nouvelles questions

A la question écrite QUE 2287, le Conseil d'Etat a répondu le 10 décembre 2025 que les chauffeurs de taxi au bénéfice d'une AUADP peuvent collaborer avec Uber Switzerland GmbH comme partenaires indépendants et non comme employés, en utilisant personnellement leur AUADP.

Le Conseil d'Etat justifie sa position en déclarant que les AUADP sont personnelles et intransmissibles selon l'art. 13 al. 3 LTVTC, y ajoutant l'exception « *sauf dans le cadre strict d'un contrat de travail avec une entreprise de transport autorisée* ». Il prétend par ailleurs que le statut des chauffeurs de taxi ne serait pas assimilable à celui des chauffeurs de VTC, les décisions du Tribunal fédéral en la matière, notamment dans son arrêt du 1^{er} mai 2025, ne pouvant dès lors pas être appliquées aux chauffeurs de taxi.

Ces réponses apparaissent insoutenables juridiquement et nécessitent un sérieux réexamen par le Conseil d'Etat.

A noter qu'Uber B.V. poursuit l'objectif de prendre le marché du taxi, tant à Genève que dans toute la Suisse, ce qui à terme aura pour conséquence la possible désintégration de la profession du taxi telle qu'elle est connue aujourd'hui, exercée par de nombreux artisans indépendants. A peine la réponse donnée par le Conseil d'Etat à la QUE 2287, le groupe Uber, sous la plume de sa filiale suisse, a d'ailleurs démarré une importante campagne de séduction auprès des exploitants de taxi de Genève, en leur adressant un courrier leur proposant de collaborer avec eux, en leur faisant miroiter divers avantages et bonus, y compris des bonus de parrainage.

Le législateur de la LTVTC de 2022 a précisément voulu que les exploitants de taxi soient et restent des chauffeurs indépendants. C'est la raison pour laquelle l'art. 13 al. 3 LTVTC a été rédigé de manière à interdire à tout détenteur d'une AUADP de mettre son taxi au bénéfice d'un quelconque tiers, que ce soit en le louant (fin de la pratique de la « location de plaques ») ou encore en se mettant au service d'une quelconque entreprise.

Le libellé de l'art. 13 al. 3 LTVTC est très clair : « *(Les AUADP) ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers* ».

Il est donc pour le moins étonnant que le Conseil d'Etat puisse écrire dans sa réponse à la QUE 2287 qu'une AUADP « *est personnelle et intransmissible, sauf dans le cadre strict d'un contrat de travail avec une entreprise de transport autorisée* ». Cette exception, ajoutée par le Conseil d'Etat, n'existe pas dans la loi. Au contraire, la loi interdit à un titulaire d'une AUADP de se mettre à la disposition d'une entreprise, de quelque manière que ce soit, à titre indépendant ou à titre de travailleur dépendant.

Certes, comme cela se pratique avec les centrales traditionnelles de diffusion de courses de taxi, les titulaires d'AUADP peuvent recevoir des courses d'une centrale pour exercer leur métier en qualité d'indépendant.

Dans le cas d'Uber, ce serait ignorer que le Tribunal fédéral, par trois fois au moins (ses arrêts du 31 mai 2022 (2C_34/2021), 16 février 2023 9C_70/2022, 9C_76/2022) et 1^{er} mai 2025 (2C_220/2024)), a déclaré que tous les chauffeurs travaillant pour Uber B.V. doivent être considérés comme des travailleurs dépendants, soumis à un contrat de travail.

Pour ce faire, le Tribunal fédéral a décortiqué la manière de travailler d'Uber et examiné ses relations avec les chauffeurs travaillant avec sa plateforme pour constater l'existence d'un lien de subordination et plus généralement une organisation ne faisant pas supporter le risque économique aux chauffeurs. Il en résulte que tous les chauffeurs travaillant pour Uber B.V., chauffeurs de taxi compris, sont, aux dires du Tribunal fédéral, des travailleurs dépendants. On ne voit pas sur quoi s'appuie le Conseil d'Etat pour venir dorénavant prétendre que le chauffeur de taxi serait dans un autre statut lorsqu'il travaille pour Uber B.V. Les relations entre le chauffeur et Uber B.V., telles qu'examinées par le Tribunal fédéral, ne sont pas différentes si le chauffeur conduit un taxi ou un VTC.

A noter qu'un chauffeur de taxi, même s'il est indépendant lorsqu'il travaille seul avec son AUADP, perd son indépendance lorsqu'il se met au service d'une entreprise dont les relations sont qualifiées de contrats de travail par le Tribunal fédéral. Le statut d'indépendant n'est pas un statut

acquis et définitif, mais doit être, dans chaque relation, examiné selon les conditions qui prévalent.

Il faut par ailleurs relever que, dans sa réponse à la QUE 2285, relative au respect et aux mesures prises pour mettre en œuvre la LSE à l'égard d'Uber B.V. et de ses sociétés partenaires, le Conseil d'Etat a répondu ce qui suit :

« Le Conseil d'Etat rappelle que, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les chauffeurs actifs sur les plateformes de transport doivent être considérés comme des travailleurs dépendants. »

Le Conseil d'Etat est donc conscient de la portée des jurisprudences du Tribunal fédéral. Il ne manque pas de le rappeler dans un autre contexte.

Cette affirmation du Conseil d'Etat n'est pas d'ailleurs pas isolée. En effet, l'OCIRT a adressé, le 16 décembre 2025, une circulaire par e-mail, par laquelle il répète le cadre légal applicable et donne les informations sur les démarches à accomplir pour ceux qui travaillent avec Uber. L'OCIRT communique ainsi :

« Le Tribunal fédéral a, dans trois arrêts (2C_34/2021 ; 9C_70/2022 ; 9C_76/2022), jugé que les chauffeurs utilisant la plateforme Uber doivent être considérés comme des travailleurs dépendants, en relevant l'absence d'autonomie organisationnelle, de clientèle propre et de risque entrepreneurial, ainsi que l'existence d'un pouvoir de direction exercé par la plateforme ».

(...)

« En conséquence, et pour se conformer aux jurisprudences du Tribunal fédéral en la matière, seules les deux configurations suivantes sont admises pour les chauffeurs :

1. être employé directement par Uber, ou

2. être employé par une société possédant une autorisation de pratiquer la location de services avec laquelle Uber œuvre. »

C'est donc dire à quel point la réponse donnée par le Conseil d'Etat à la QUE 2287 entre aussi en totale contradiction avec ce que communique l'OCIRT.

Il apparaît indispensable que le Conseil d'Etat revoie de manière plus approfondie ce sujet et réponde aux nouvelles questions que je me vois contraint de lui poser.

Je rappelle que la réponse donnée à la question de savoir si les exploitants de taxi sont autorisés à travailler pour Uber est primordiale pour l'avenir de la profession. C'est un choix de société qu'il appartient au législateur de

faire. Selon ma compréhension, le législateur de 2022 a fait un choix qu'il peut seul modifier, le Conseil d'Etat n'ayant pas la possibilité de choisir une solution *contra legem* pour permettre que des chauffeurs de taxi titulaires d'une AUADP se mettent au service d'Uber B.V. avec leur taxi et leur AUADP.

Mes questions sont les suivantes :

- 1) *Le Conseil d'Etat peut-il concéder que, contrairement à ce qu'il écrit dans sa réponse du 10 décembre 2025 à la QUE 2287, les chauffeurs de taxi titulaires d'une AUADP ne peuvent pas selon l'art. 13 al. 3 LTVTC collaborer avec une entreprise de transport autorisée « dans le cadre strict d'un contrat de travail » au vu du texte clair de cette disposition ?*
- 2) *A la lumière de l'analyse qui précède, le Conseil d'Etat est-il disposé à réviser sa position et à admettre qu'un exploitant de taxi titulaire d'une AUADP, s'il collabore avec Uber B.V. (ou sa filiale suisse) est nécessairement un travailleur dépendant selon la jurisprudence du Tribunal fédéral et ainsi que l'OCIRT l'a encore énoncé le 16 décembre 2025 ? Partant, de confirmer que le titulaire d'une AUADP violerait l'art. 13 al. 3 LTVTC et pourrait se voir retirer son autorisation ?*