



Signataire : Yves Nidegger

Date de dépôt : 4 juin 2025

Question écrite urgente

Pourquoi Uber B.V. peut-elle continuer son activité ?

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 ?*