



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

QUE 2316-A

Date de dépôt : 11 février 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Lionel Dugerdil : Autorisation d'Uber B.V. de travailler à Genève – nouvelles questions

En date du 23 janvier 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Je me vois contraint de revenir à ce sujet et de poser de nouvelles questions au Conseil d'Etat, la réponse donnée à la QUE 2286 étant insatisfaisante et entrant en contradiction avec la réponse donnée par le Conseil d'Etat à la QUE 2285.

En substance, à la question qui lui était posée de savoir pourquoi Uber B.V. n'était pas considérée comme devant être soumise à l'obligation d'une autorisation d'entreprise de transport, le Conseil d'Etat répond, en déclarant s'appuyer sur un arrêt du Tribunal fédéral du 16 février 2023, que l'autorité cantonale retient qu'Uber Switzerland GmbH serait l'entité qui loue les chauffeurs et qu'elle serait l'établissement stable en Suisse chargé d'assumer les obligations découlant de l'activité exercée dans notre pays par le groupe Uber. La filiale suisse ayant obtenu une autorisation d'entreprise de diffusion de courses, sa situation serait régulière.

A lire l'arrêt du Tribunal fédéral concerné, je constate que le Tribunal fédéral a précisément dit l'inverse :

9.2. *Comme il ressort du considérant 7, Uber B.V. dispose, en vertu des dispositions contractuelles convenues, de pouvoirs de direction si étendus que les chauffeurs UberX, UberBlack, UberVan et UberGreen semblent dépendre d'elle de manière déterminante sur le plan économique et organisationnel. En outre, selon la présentation incontestée de la caisse de compensation, qui correspond au point 4.1 DLV, Uber B.V. verse les salaires aux chauffeurs UberX, UberBlack, UberVan et UberGreen (cf. également la*

lettre du représentant légal d'Uber B.V. et de Rasier Operations B.V. à la Suva du 31 octobre 2018). Selon les principes énoncés au point E. 9.1, elle doit donc être considérée comme l'employeur des chauffeurs UberX, UberBlack, UberVan et UberGreen types.

(ATF 9C_70/2022, 9C_76/2022 – traduction libre, considérant 9.2 – nous soulignons)

Ou encore,

Uber B.V. dispose d'un établissement stable en Suisse, elle est assujettie aux cotisations en vertu de l'art. 12, al. 2, LAVS. En ce sens, la demande de la caisse de compensation doit être approuvée.

(ATF 9C_70/2022, 9C_76/2022 – traduction libre, considérant 10.9)

Je peine à comprendre comment le Conseil d'Etat peut lire l'arrêt du Tribunal fédéral du 16 février 2023 dans le sens contraire de ce qu'il dit, pour construire le fait qu'Uber Switzerland GmbH serait l'entité qui loue les chauffeurs et qui est autorisée à diffuser des courses.

Dans cet arrêt, relatif à la question de l'assujettissement d'Uber B.V. aux cotisations sociales de l'AVS auprès de la caisse de compensation, le Tribunal fédéral s'est posé la question de savoir si Uber B.V. était bien l'employeur au sens de la LAVS et si la caisse de compensation pouvait considérer qu'Uber B.V. disposait d'un établissement stable en Suisse. Le TF y a par deux fois répondu par l'affirmative, en jugeant qu'Uber B.V. (et non Uber Switzerland GmbH) était bien l'employeur et en jugeant également qu'Uber B.V. disposait d'un établissement stable en Suisse (notion fiscale applicable aux assurances sociales), par le fait qu'Uber B.V. faisait usage des locaux à Zurich de sa filiale. Mais le Tribunal fédéral n'a jamais dit, contrairement à ce qu'affirme le Conseil d'Etat, qu'Uber Switzerland GmbH était elle-même l'établissement stable qui emploierait les chauffeurs ou serait l'entité gérant l'activité. Il est donc totalement faux de prétendre pouvoir appliquer cet arrêt par analogie pour considérer qu'Uber Switzerland GmbH serait l'entité qui assumerait les obligations d'Uber en Suisse.

Il est par ailleurs erroné d'affirmer que le Tribunal fédéral ne se prononce pas sur le statut d'employeur d'Uber B.V. dans son arrêt du 1^{er} mai 2025 (2C_220/2024). Au contraire, le Tribunal fédéral prend la précaution de bien distinguer la maison mère Uber B.V. de sa filiale suisse, tout au long de ses considérants, pour bien souligner qu'Uber B.V. est la société qui loue les services des chauffeurs et se comporte à leur égard comme un employeur.

Enfin, il reste tout aussi incompréhensible que le Conseil d'Etat puisse affirmer qu'une autorisation de diffuseur de courses, délivrée à Uber Switzerland GmbH, puisse suffire, alors que par ses divers arrêts le Tribunal fédéral a clairement énoncé que c'est la société Uber B.V. qui assume le rôle de l'employeur. Il convient donc que le Conseil d'Etat réponde clairement à la question de savoir quelle entité est celle qui doit recevoir une autorisation selon la LTVTC. Je ne conçois en effet pas qu'Uber B.V. soit, aux dires du Tribunal fédéral, l'employeur des chauffeurs (ou le loueur de leurs services) qui les contrôle, qu'elle soit la société qui transmet les ordres de courses en gérant son application, et que ce soit sa filiale, qui n'a aucun de ces rôles, qui puisse être un « diffuseur de courses ».

Le Conseil d'Etat ne répond pas non plus à la question de savoir pourquoi la société qui exerce le contrôle sur les chauffeurs (en l'occurrence Uber B.V.) ne doit pas être considérée comme une entreprise de transport, par application de l'article 5 lettre c LTVTC.

Enfin, je relève qu'en réponse à la QUE 2285, le Conseil d'Etat énonce 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.

C'est donc dire que le Conseil d'Etat admet qu'Uber est nécessairement un employeur des chauffeurs actifs sur sa plateforme, ce qui en fait indubitablement une entreprise de transport au sens de la LTVTC et non un diffuseur de courses.

Cette affirmation du Conseil d'Etat n'est d'ailleurs pas isolée. En effet, l'OCIRT vient d'adresser, 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 2286 entre en totale contradiction avec ce que communique l'OCIRT.

Or, si l'OCIRT considère que pour travailler pour Uber il n'existe que la solution d'être employé direct d'Uber ou d'être employé d'une société louant les services à Uber, on conçoit difficilement qu'Uber B.V. puisse être une autre entité qu'une entreprise de transport, et non pas une entreprise de diffusion de courses.

Il est donc indispensable que le Conseil d'Etat donne des réponses plus justes et plus claires, ce qui doit l'inciter à revoir la pratique de ses services pour une juste application du droit, tel qu'il est dit par le Tribunal fédéral.

Je relève par ailleurs que le Conseil d'Etat ne peut pas plus se réfugier derrière des avis émis par le SECO qui tendent à vouloir admettre que la filiale suisse d'Uber puisse être considérée comme l'entreprise de mission qui louerait les services des travailleurs chauffeurs. La position du SECO est tout autant contestable et contestée et le canton de Genève se doit d'appliquer les décisions du Tribunal fédéral, sans chercher des solutions insoutenables dans le seul but de protéger une multinationale.

Mes questions sont les suivantes :

- 1) **Comment le Conseil d'Etat peut-il prétendre, en s'appuyant sur l'arrêt du 16 février 2023 du Tribunal fédéral 9C_70/2022, 9C_76/2022, qu'Uber Switzerland GmbH est la locataire des services des chauffeurs et l'établissement stable chargé d'assumer les obligations de l'activité exercée dans notre pays par Uber, alors que, dans cet arrêt, le Tribunal fédéral a précisément jugé qu'Uber B.V. est l'employeur de tous les chauffeurs et qu'Uber B.V. dispose elle-même d'un établissement stable fiscalement, à l'adresse de sa filiale en Suisse ?**
- 2) **Comment le Conseil d'Etat peut-il justifier ne pas appliquer à Uber B.V. l'article 5 lettre c LTVTC et considérer que cette société doit disposer d'une autorisation propre d'entreprise de transport, alors que, dans le même temps, il déclare dans la réponse à la QUE 2285 que les chauffeurs actifs sur les plateformes de transport doivent être considérés comme des travailleurs dépendants et que l'OCIRT le confirme également par circulaire du 16 décembre 2025 ?**

- 3) Pourquoi le Conseil d'Etat se contente-t-il de donner des réponses incomplètes ou juridiquement inexactes, plutôt que d'exiger de ses services que le droit soit appliqué en respect des décisions du Tribunal fédéral ? Des accords méconnus auraient-ils été conclus avec le groupe Uber ?**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux questions posées se trouvent ci-après.

- I) Comment le Conseil d'Etat peut-il prétendre, en s'appuyant sur l'arrêt du 16 février 2023 du Tribunal fédéral 9C_70/2022, 9C_76/2022, qu'Uber Switzerland GmbH est la locataire des services des chauffeurs et l'établissement stable chargé d'assumer les obligations de l'activité exercée dans notre pays par Uber, alors que, dans cet arrêt, le Tribunal fédéral a précisément jugé qu'Uber B.V. est l'employeur de tous les chauffeurs et qu'Uber B.V. dispose elle-même d'un établissement stable fiscalement, à l'adresse de sa filiale en Suisse ?**

Le Conseil d'Etat relève qu'il a d'ores et déjà répondu à cette question à travers les réponses aux précédentes questions écrites urgentes et que la position qu'il a exposée dans ses réponses précédentes demeure inchangée et est pleinement maintenue.

Les arrêts du Tribunal fédéral (TF) invoqués par l'auteur de la présente question écrite urgente portent sur l'application du droit fédéral des assurances sociales et de la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services, du 6 octobre 1989 (LSE; RS 823.11). Ils confirment la qualification des chauffeurs comme travailleurs dépendants ainsi que, le cas échéant, l'assujettissement de sociétés partenaires au régime de la location de services.

Comme déjà exposé, l'arrêt du TF du 1^{er} mai 2025 (2C_220/2024) concerne exclusivement la soumission de la société MITC Mobility SA à la LSE. Il ne vise pas à qualifier formellement les entités du groupe Uber au regard de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 (LTVTC; rs/GE H 1 31), laquelle poursuit des objectifs distincts et repose sur des critères propres.

A la suite de cette jurisprudence, l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), en sa qualité d'autorité cantonale compétente pour l'exécution de la LSE, a examiné les conséquences de cet arrêt en coordination avec le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), autorité fédérale chargée de la haute surveillance en la matière.

Dans ce cadre, il a été retenu que la désignation d'Uber B.V. comme employeur ou entreprise utilisatrice dans certains contextes ne conduit pas automatiquement à considérer cette entité comme la seule juridiquement pertinente pour l'application des régimes d'autorisation, ni à exclure la prise en compte d'une filiale suisse disposant d'un établissement stable comme entité de référence. Cette appréciation repose sur une analyse coordonnée avec le SECO tenant compte de l'organisation concrète de l'activité en Suisse, des relations contractuelles liant les différentes entités concernées et de la nécessité de désigner une entité juridiquement et administrativement responsable au regard du droit suisse.

2) Comment le Conseil d'Etat peut-il justifier ne pas appliquer à Uber B.V. l'article 5 lettre c LTVTC et considérer que cette société doit disposer d'une autorisation propre d'entreprise de transport, alors que, dans le même temps, il déclare dans la réponse à la QUE 2285 que les chauffeurs actifs sur les plateformes de transport doivent être considérés comme des travailleurs dépendants et que l'OCIRT le confirme également par circulaire du 16 décembre 2025 ?

Comme exposé en réponse à la question 1, l'autorisation délivrée en application de la LTVTC est portée par Uber Switzerland GmbH, et non par Uber B.V.

Le Conseil d'Etat rappelle que la LTVTC distingue l'entreprise de transport de l'entreprise de diffusion de courses (art. 5, let. c et d LTVTC).

En l'espèce, suite à l'arrêt du TF du 30 mai 2022 (2C_34/2021), Uber a fait le choix d'un modèle d'organisation dans lequel elle n'engage pas directement les chauffeurs pour l'exécution des courses, mais collabore avec des entreprises prestataires titulaires des autorisations requises qui emploient les chauffeurs par contrat de travail.

Dans ce cadre, l'activité d'Uber consiste à mettre en relation, par des moyens informatiques, le client et le transporteur autorisé et à transmettre les offres de course, ce qui est conforme à la LTVTC et correspond à la définition de l'entreprise de diffusion de courses au sens de l'article 5, lettre d, de la loi.

Le Conseil d'Etat précise enfin que les autorités cantonales compétentes veillent au respect effectif de cette répartition des rôles et qu'elles réexaminent la qualification juridique des acteurs concernés lorsque les conditions d'exploitation ou le modèle d'affaires évoluent de manière déterminante.

3) Pourquoi le Conseil d'Etat se contente-t-il de donner des réponses incomplètes ou juridiquement inexactes, plutôt que d'exiger de ses services que le droit soit appliqué en respect des décisions du Tribunal fédéral ? Des accords méconnus auraient-ils été conclus avec le groupe Uber ?

Pour les raisons exposées dans les réponses aux questions 1 et 2, le Conseil d'Etat rejette les postulats sur lesquels repose la question du député.

Les analyses effectuées dans ce dossier l'ont été en étroite coordination avec le SECO, dans le respect du cadre légal applicable et des compétences respectives des autorités fédérales et cantonales. Aucun accord, formel ou informel, n'a été conclu avec le groupe Uber; celui-ci a uniquement été entendu dans le cadre de la procédure administrative, conformément aux garanties procédurales applicables.

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