



Date de dépôt : 10 décembre 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Lionel Dugerdil : Respect du** **statut de salarié des chauffeurs VTC**

En date du 21 novembre 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Par deux arrêts de 2022 et 2025, le Tribunal fédéral a considéré que tous les chauffeurs de VTC travaillant pour Uber B.V. devaient être considérés comme des travailleurs dépendants, soit des employés salariés.

Le second arrêt du 1^{er} mai 2025 (2C_220/2024) a confirmé que la société partenaire d'Uber B.V., MITC Mobility SA, était soumise à la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE), dès lors qu'elle met ses chauffeurs employés à disposition d'Uber B.V. Cette décision amène à devoir considérer que tous les chauffeurs Uber travaillant via des « sociétés partenaires » d'Uber B.V. sont concernés par l'application de la LSE.

La location de services impose un certain nombre de contraintes aux employeurs, pour protéger les travailleurs, au nombre desquelles la conclusion d'un contrat de travail écrit respectant les conditions de travail imposées par la loi ou des conventions collectives, telles que le salaire minimum genevois, la planification des horaires de travail, le remboursement de tous les coûts supportés par le travailleur, etc.

Or, nous apprenons qu'après avoir donné à ces entreprises de larges délais pour obtenir une autorisation LSE, l'OCIRT semble incapable de faire respecter cette réglementation. Rappelons que l'article 48a de l'ordonnance sur le service de l'emploi (OSE) impose dans le contrat écrit que doit conclure le bailleur de services que soient prévues toutes les clauses permettant de garantir le salaire minimum, le versement d'un 13^e salaire, la

prise en charge des frais liés à l'outil de travail, la planification du travail et des vacances, etc.

Il en va pourtant de la protection des travailleurs que d'exiger des sociétés telles que MITC Mobility SA ou Chaskis SA, ainsi que de toutes les petites sociétés Sàrl qui ont été spécialement constituées, que les chauffeurs soient réellement payés pour la durée de leur travail. Les disques de tachygraphe (obligatoires selon 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 – OTR2) constituent d'ailleurs des données infaillibles pour déterminer la durée du travail.

Un réel investissement de l'OCIRT dans le contrôle de ces sociétés partenaires est aussi nécessaire pour protéger les travailleurs, car plusieurs sociétés Sàrl, créées pour servir d'employeur à Uber B.V., n'ont été que l'occasion pour des personnes peu scrupuleuses d'encaisser des montants et de disparaître à l'étranger sans payer les cotisations sociales ou les impôts, au détriment des chauffeurs.

Des informations que nous avons recueillies auprès des chauffeurs VTC et de leurs représentants, il apparaît qu'aujourd'hui encore, plus de six mois après le prononcé du Tribunal fédéral du 1^{er} mai 2025, ces chauffeurs ne sont toujours pas soumis à de tels contrats de travail. Pourtant l'article 48 OSE prescrit que de tels contrats doivent être signés avant le début de l'emploi et que, dans le seul cas d'une urgence, le contrat doit être signé « dans les plus brefs délais ».

Il reste donc incompréhensible que les chauffeurs travaillant pour Uber B.V. restent encore aujourd'hui sans aucune protection sociale, alors tous les délais légaux sont dépassés.

Mes questions sont les suivantes :

- 1) **Que font le DEE et l'OCIRT pour s'assurer que la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE) et ses ordonnances soient strictement appliquées à Genève à l'égard d'Uber B.V. (ou de sa filiale suisse) et de ses sociétés partenaires telles que MITC Mobility SA ou Chaskis SA ?***
- 2) **Pourquoi les chauffeurs VTC travaillant pour Uber B.V. ne sont-ils toujours pas soumis à des contrats de travail écrits qui respectent les conditions imposées par la LSE et l'OSE, notamment en termes de planning du travail et des vacances, de respect du salaire minimum genevois, de 13^e salaire, de prise en charge de la totalité des coûts liés***

au travail ? Que compte faire l'OCIRT pour que la LSE soit très rapidement respectée ?

- 3) A défaut de respect des conditions de la LSE par les sociétés concernées, l'OCIRT est-elle consciente qu'elle a l'obligation de retirer les autorisations délivrées ?***

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

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

1) Que font le DEE et l'OCIRT pour s'assurer que la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE) et ses ordonnances soient strictement appliquées à Genève à l'égard d'Uber B.V. (ou de sa filiale suisse) et de ses sociétés partenaires telles que MITC Mobility SA ou Chaskis SA ?

Le Conseil d'Etat rappelle 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), s'effectue dans une coordination étroite entre les autorités cantonales et le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO). Conformément à l'article 12 LSE, toute activité de location de services intéressant l'étranger requiert une double autorisation, cantonale et fédérale.

Dans ce cadre, le département de l'économie, de l'emploi et de l'énergie et l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT) examinent les dossiers déposés, analysent les éléments transmis par les entreprises concernées et échangent avec le SECO afin de déterminer si les conditions légales d'octroi sont réunies. Les particularités des modèles de plateforme et les évolutions jurisprudentielles récentes exigent un examen juridique approfondi et coordonné. Les démarches nécessaires sont ainsi pleinement engagées dans le respect du cadre légal applicable.

2) Pourquoi les chauffeurs VTC travaillant pour Uber B.V. ne sont-ils toujours pas soumis à des contrats de travail écrits qui respectent les conditions imposées par la LSE et l'OSE, notamment en termes de planning du travail et des vacances, de respect du salaire minimum genevois, de 13^e salaire, de prise en charge de la totalité des coûts liés au travail ? Que compte faire l'OCIRT pour que la LSE soit très rapidement respectée ?

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 et que les entreprises intermédiaires

doivent, le cas échéant, disposer d'une autorisation de location de services et conclure des contrats écrits conformes à l'article 19 LSE. L'examen de ces conditions relève de la procédure d'autorisation, actuellement instruite conjointement par le canton et le SECO. Tant que ces autorisations ne sont pas délivrées, l'OCIRT ne peut exiger l'application des obligations découlant de la LSE.

Le Conseil d'Etat relève par ailleurs que les sociétés partenaires d'Uber ont été informées par la plateforme de l'obligation, à Genève, de disposer d'une autorisation LSE. Une fois la procédure d'autorisation terminée, l'OCIRT veillera à ce que les entreprises autorisées respectent strictement les obligations prévues par la LSE. Les sociétés partenaires non autorisées devront, quant à elles, cesser leur collaboration avec Uber.

3) A défaut de respect des conditions de la LSE par les sociétés concernées, l'OCIRT est-elle consciente qu'elle a l'obligation de retirer les autorisations délivrées ?

L'OCIRT est pleinement conscient des obligations découlant de la LSE. Le retrait d'une autorisation de bailleur de services n'est toutefois envisageable que dans des situations précises, notamment si une violation grave ou répétée de dispositions légales est constatée, dans le respect des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement. Les contrôles relevant de sa compétence seront menés avec diligence et en coordination avec le SECO.

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