



Signataire : Stéphane Florey

Date de dépôt : 20 mars 2024

Question écrite urgente

Gestion du dossier Uber

Ensuite de l'arrêt du Tribunal fédéral prononcé le 30 mai 2022 dans l'affaire opposant Uber B.V. et Uber Switzerland GmbH au service de la police du commerce et du travail au noir (ci-après : la PCTN), il est apparu qu'après une cessation d'activité d'Uber imposée le 3 juin 2022, cette société a pu reprendre son activité le 10 juin 2022, ensuite d'un accord passé avec le DEE.

Cette reprise d'activité, après divers pourparlers et accords menés et conclus avec le DEE, a été concrétisée dans une décision du 16 novembre 2022, qui conditionnait le fait qu'Uber B.V. puisse poursuivre son activité passé le 31 mars 2023 au paiement des cotisations sociales arriérées et au règlement des arriérés de salaire des chauffeurs.

Les déclarations de la conseillère d'Etat de l'époque chargée du DEE mentionnaient à la presse le paiement de quelque 35 millions de francs suisses.

Il ressort des informations dont nous disposons, notamment d'un arrêt du Tribunal fédéral du 16 février 2023 (ATF 9C_70/2022, 9C_76/2022), qu'Uber B.V. est bien loin de s'être acquittée des importants arriérés de cotisations sociales, notamment à l'AVS. La lecture de cet arrêt suffit à s'en convaincre.

Tant l'article 10 al. 2 let. d LTVTC pour les entreprises de transport que l'article 11 al. 2 let. d LTVTC pour les entreprises de diffusion de courses disposent que l'exploitant, pour obtenir une autorisation, doit être « à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ».

C'est donc avec étonnement que nous constatons qu'Uber continue à exercer une activité à Genève, alors qu'Uber B.V. n'est toujours pas à jour avec le paiement des cotisations sociales et que la nouvelle LTVTC donnait

des délais transitoires de 6 et 12 mois dès le 1^{er} novembre 2022 pour obtenir les autorisations d'exploiter.

Nous nous interrogeons sur le point de savoir si les services de l'Etat ou le Conseil d'Etat auraient été trompés par les promesses d'Uber et si celle-ci aurait obtenu la faculté de poursuivre son activité en ne respectant ni les promesses faites ni les règles légales.

Nous nous interrogeons aussi quant à comprendre comment une autorisation aurait pu être accordée en 2023 à Uber B.V. ou à toute autre entité du groupe Uber, notamment à sa filiale suisse, sans respect des exigences légales, alors qu'il ressort des informations en nos mains que c'est bien la société Uber B.V., laquelle a son siège aux Pays-Bas, qui continue à transmettre les courses à tous ses chauffeurs, qui est en relation avec ceux-ci à travers toutes ses communications et qui exerce sur eux un contrôle complet de leur activité.

Mes questions sont les suivantes :

- 1) *Le Conseil d'Etat ou le département concerné a-t-il veillé à ce qu'Uber B.V. tienne les engagements qu'elle avait pris et qui avaient permis que, par décision du 16 novembre 2022, la PCTN lève son interdiction d'exercer ?*
- 2) *Si l'autorité genevoise a veillé à ce qu'Uber B.V. s'acquitte des cotisations sociales arriérées, comment expliquer qu'Uber B.V. soit encore en litige, envers la caisse de compensation du canton de Zurich, ce qui ressort de l'arrêt du Tribunal fédéral du 16 février 2023 (ATF 9C_70/2022, 9C_76/2022) et ne se soit pas, encore à ce jour, acquittée de toutes les cotisations sociales arriérées ?*
- 3) *Comment est-il possible, au vu des exigences des articles 10 al. 2 let. d et 11 al. 2 let. d LTVTC, qu'Uber ait pu être autorisée à poursuivre son activité et continue de déployer son activité dans le canton de Genève, alors qu'elle n'est pas à jour avec les cotisations sociales arriérées ?*
- 4) *Est-ce que la PCTN a examiné si la société Uber Switzerland GmbH, à laquelle elle a octroyé une autorisation d'exploiter une entreprise de diffusion de courses le 8 septembre 2023*
 - *est réellement la société qui exploite l'application Uber*
 - *est réellement la société qui est en contact avec les chauffeurs**alors qu'il apparaît que seule la société Uber B.V. aux Pays-Bas transmet dans les faits les courses à ses chauffeurs genevois, les contrôle, et leur adresse toute correspondance ?*

- 5) *Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi le groupe Uber obtiendrait à Genève un traitement particulier, en marge de la loi, notamment si des accords secrets auraient été conclus (tels que révélés dans le passé) ou si des motifs politiques ou économiques expliquent la situation pour le moins particulière d'Uber ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.