

Date de dépôt : 4 mai 2015

Pétition

Non à l'interdiction d'Uber à Genève !

Mesdames et
Messieurs les députés,

La présente pétition s'inscrit dans le contexte général du marché du transport professionnel de personnes, qui agite passablement Genève depuis plusieurs mois, en ce qu'il suscite l'animosité de ses acteurs traditionnels face à l'arrivée récente de ceux qu'ils considèrent, à tort, comme des concurrents déloyaux, soit la société Uber et les chauffeurs qui utilisent sa technologie.

Uber se voit ainsi indistinctement sanctionnée par les autorités et assignée en justice par les milieux professionnels concernés.

Ainsi, par décision du 30 mars 2015, le Service du commerce a interdit totalement et immédiatement l'activité de la société Uber Switzerland GmbH, respectivement Uber International Holding BV, société de droit néerlandais, sur le territoire du canton de Genève et infligé une amende de 35 000 F à Uber Switzerland GmbH.

Cette décision, d'une gravité extraordinaire, repose sur un état de fait établi de manière lacunaire et inexacte et sur une interprétation insoutenable de la loi, en particulier des art. 9 et 13 de la loi sur les taxis (LTaxis). Elle est aussi directement contraire aux art. 2 et 3 de la loi sur le marché intérieure (LMI). Elle viole, enfin, la liberté économique garantie par l'art. 27 Cst. et par l'art. 35 de la constitution genevoise, dès lors qu'elle interdit à Uber Switzerland GmbH d'exercer une activité qui n'est pas soumise à autorisation dans le canton de Genève, sans base légale, sans faire la preuve d'un intérêt public et dans le mépris du principe de la proportionnalité.

Le Service du commerce s'est par ailleurs affranchi des règles de la procédure administrative et a fait à de multiples reprises la preuve de sa partialité. En particulier, la décision viole de manière choquante le droit d'être entendu d'Uber, alors que sa demande de consulter le dossier complet de la

procédure a été simplement ignorée et que Uber International Holding BV n'a pas même été informée de la procédure ouverte à son encontre avant de recevoir en copie, par courrier adressé directement à Amsterdam, une décision dont seule la lecture du dispositif révèle qu'elle la vise pourtant directement.

Les signataires de la présente pétition contestent fermement la validité de la décision et l'interprétation de la loi sur les taxis adoptée par le Service du commerce. En déclarant la décision immédiatement exécutoire, le Service du commerce prive cependant Uber de la possibilité effective de faire valoir leurs griefs devant une autorité judiciaire indépendante. En effet, l'interdiction totale et immédiate de toute activité dans le canton de Genève, sous menace de la peine d'amende prévue par l'art. 292 CP, conduira inévitablement et à très court terme au retrait définitif du marché genevois. Uber sera donc définitivement écartée du canton de Genève, sans même que des griefs aient pu être examinés – le plus souvent pour la première fois – dans le cadre de recours.

Par-dessus tout, les pétitionnaires contestent le choix politique des Autorités cantonales de favoriser, de fait, une corporation monopolistique au détriment des consommateurs, et de leur protection, alors même que la loi leur impose pourtant de « prendre les mesures nécessaires pour rétablir la concurrence » (art. 43 al. 2 LTaxis).

La politique de sanction menée par les Autorités est en outre en contradiction avec leur intention affirmée de proposer un nouveau cadre légal qui autorisera Uber à bref délai. Leur priorité devrait être de travailler à l'élaboration de cette nouvelle loi, qui devra promouvoir la concurrence et protéger les intérêts des consommateurs.

Qu'est-ce qu'Uber ?

Uber est une société active dans le domaine des nouvelles technologies. Fondée aux Etats-Unis en 2009, elle développe des applications pour *smartphones*. Ces applications permettent la mise en contact de clients avec des prestataires de services dans des domaines aussi divers que variés, tels que, par exemple, le transport de personnes (uberX, uberPOP, uberBLACK, etc.), la restauration à domicile ou encore la livraison de biens (services de coursiers). Ces applications servent ainsi de plateformes virtuelles pour mettre en lien offre et demande sur les marchés précités.

En l'espèce, Uber ne propose pas elle-même de prestations de transport. Elle n'emploie aucun chauffeur et ne dispose d'aucun véhicule servant au transport professionnel de personnes.

Après une première implantation réussie à Zurich, Uber a décidé de proposer depuis septembre 2014 deux de ses services à Genève : uberX et uberBLACK.

Seuls les chauffeurs professionnels de taxis ou de limousines, agréés par les autorités compétentes, au bénéfice des autorisations nécessaires pour le transport professionnel de passagers et qui remplissent les exigences de la législation en la matière, sont autorisés par la société Uber à utiliser cette application.

Les chauffeurs travaillent de manière indépendante, restent entièrement maîtres de leur activité, sans aucune intervention d'Uber, ne se voient imposer par celle-ci aucune exigence en matière d'horaires, de temps de travail ou de clientèle, par exemple, et pratiquent des prix scrupuleusement conformes à la loi.

La prestation de transport est fournie par le chauffeur professionnel lui-même. Uber n'intervient à aucun moment et n'a, par exemple, pas à charge de coordonner les courses, ni de transmettre les commandes des clients en les assignant à des chauffeurs partenaires. Le processus s'opère directement par la technologie d'Uber, de manière entièrement automatisée. Les données pertinentes sont transmises par l'application aux serveurs d'Uber et inversement, sans intervention ou contrôle exercé par Uber. Uber n'accepte donc pas les commandes de clients qui prendraient contact avec la société et ne les transmet pas à des chauffeurs. Uber ne dispose pas de personnel qui agirait en qualité d'intermédiaire entre les chauffeurs et leurs clients. Son activité consiste uniquement à mettre une plateforme technologique à disposition du public et des chauffeurs professionnels intéressés. C'est précisément en ce sens qu'Uber ne peut raisonnablement pas être considérée comme une compagnie de taxis ou une centrale d'ordre de courses.

Ainsi, l'application Uber propose simplement un moyen complémentaire au marché des transports genevois, de manière à ce que les consommateurs et les chauffeurs professionnels puissent choisir, en pleine connaissance de cause, l'offre qui correspond le mieux à leurs exigences.

Les chauffeurs utilisant l'application Uber travaillent pour leur propre compte, pour le compte d'une centrale d'appels, d'une compagnie de taxis ou encore d'une compagnie de limousines.

Les services uberX et uberBLACK se distinguent ainsi du service uberPOP, dédié au service de transport entre particuliers non professionnels avec leurs propres véhicules, objet de vives controverses à l'étranger (notamment en France, Allemagne, Espagne) largement relayées par la presse, sans que celle-ci ne différencie ces différents services.

Si le groupe Uber est d'envergure internationale, il choisit d'adapter ses services au cadre économique et législatif de chaque pays. Le lancement à Zurich s'est parfaitement déroulé et n'a fait l'objet d'aucune contestation. A Genève, Uber a soigneusement pensé et mesuré la manière de concilier sa technologie à la législation locale, notamment en imposant des exigences supplémentaires aux chauffeurs désireux de faire usage de son application, de façon à inscrire l'activité de ces derniers en parfaite conformité avec le cadre législatif et réglementaire en vigueur.

Pour la première fois depuis bien longtemps, le marché du transport à Genève a donc connu l'arrivée d'un nouvel acteur, qui se propose d'apporter complémentarité aux services traditionnels, sécurité, transparence, compétitivité et avantages en matière de qualité de service et de prix (env. 30% meilleur marché), pour les consommateurs comme pour les prestataires.

Le public ne s'y est d'ailleurs pas trompé, puisque Uber connaît à ce jour un succès incontesté dans plus de 300 villes du monde et 60 pays. A Genève, plus précisément, son succès est grandissant et la demande est toujours plus importante, signe que les consommateurs reconnaissent l'utilité et la performance d'un service au rapport qualité/prix jusqu'alors inégalé dans notre canton.

Ce nouveau venu s'est cependant très vite heurté à l'opposition des structures dominantes, lesquelles constituent un monopole de fait sur notre territoire cantonal. La société Taxiphone SA détient, en effet, 85% des parts de marché à elle seule. Depuis les déclarations publiques des autorités quant à la prétendue illicéité d'Uber, une recrudescence des cas de violence à l'encontre des chauffeurs utilisant l'application Uber a été constatée. Ces derniers sont régulièrement l'objet d'injures, de voies de fait, de contraintes, de menaces, de déprédations et d'intimidations de la part de ceux qui les considèrent comme des concurrents trop efficaces. Ces faits ont d'ailleurs été dénoncés aux autorités pénales compétentes.

De son côté, le Scom a récemment sanctionné – presque simultanément et par le biais de décisions quasiment identiques et standardisées – près d'une quinzaine de chauffeurs professionnels agréés qui utilisaient l'application Uber. Il semble, en effet, considérer que tout chauffeur utilisant cette application enfreindrait *de facto* la LTaxis et son règlement d'exécution. Par une lecture faussée et une interprétation erronée des dispositions légales applicables, il voit une illicéité intrinsèque à cette nouvelle technologie, notamment en matière de fixation des prix.

La vague d'actions répressives initiée par le Scom, à qui la loi impose pourtant de prendre les mesures nécessaires pour rétablir la concurrence

(art. 43 al. 2 LTaxis), en est d'autant plus insoutenable qu'elle renforce la position des acteurs traditionnels, dont il est pourtant avéré qu'ils pratiquent unanimement et systématiquement les prix maximaux autorisés par la loi et ce, au détriment des consommateurs. De tels procédés pourraient d'ailleurs contrevenir à la loi sur les cartels et ce, avec la bénédiction des Pouvoirs publics genevois.

Au vu de ce qui précède, les signataires de la présente pétition demandent respectueusement au Grand Conseil d'intervenir auprès du Conseil d'Etat, afin que celui-ci :

- révoque l'interdiction faite à Uber Switzerland GmbH, respectivement Uber International Holding B.V., d'exercer son activité de transport professionnel de personnes sur le canton de Genève ;
- annule l'amende de 35 000 F infligée à Uber Switzerland GmbH.

En vous remerciant d'ores et déjà du temps que vous accorderez à la présente pétition, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les députés, l'assurance de notre haute considération.

N.B. 3 signatures
p.a. Comité de soutien
« Non, à l'interdiction d'Uber à Genève ! »
c/o Etude Janin & Waeber
32, rue de Malatrex
CP 1725
1211 Genève 1

NB : 15 324 signatures électroniques