

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> octobre 2015*

## Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :  
Non à l'interdiction d'Uber à Genève !**

### Rapport de M<sup>me</sup> Magali Orsini

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1941 lors de ses séances des 7 et 14 septembre 2015, sous la présidence de M. Jean Romain.

Ont également assisté à ces séances : M. Lionel Rudaz (7 septembre) et M<sup>me</sup> Mina-Claire Prigioni (14 septembre), tous deux secrétaires scientifiques du Secrétariat général du Grand Conseil.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier.

### **Audition du comité de soutien « Non à l'interdiction d'Uber à Genève ! »**

La commission accueille M. Steve Salom, directeur général d'Uber, M. Maxime Drouineau, responsable des affaires publiques d'Uber, M<sup>c</sup> Vincent Maitre, avocat-conseil de la société, et M. Baptiste Janin, représentant les pétitionnaires. M. Salom rappelle qu'Uber est une société technologique basée à San Francisco, qui propose aux clients de commander une course en deux clics sur leur « smartphone ». Il n'est question que de chauffeurs professionnels et la traçabilité des courses est totale. Le coût est inférieur à celui des taxis traditionnels et le temps d'attente d'un véhicule à Genève est de 5 min. Uber compte en Suisse 14 employés dont 6 à Genève. Plusieurs centaines de chauffeurs travaillent à Genève pour Uber et ils assurent plusieurs milliers de transports par mois.

M. Janin rappelle qu'Uber est arrivée à Genève en septembre 2014. En novembre, une action de la société Taxiphone a été menée pour faire interdire

Uber sous l'angle de la concurrence déloyale. Cette action a été rejetée par la Cour de justice, puis par le Tribunal fédéral. L'action va continuer sur le plan civil en vue d'un jugement sur le fond. En outre, 14 plaintes pénales ont été déposées suite à des actes cavaliers de la part des taxis dont ont été victimes des chauffeurs Uber. De plus, une interdiction générale a été prononcée en mars dernier et un recours à ce sujet est également pendant. La pétition vise à trouver une situation juridique claire satisfaisant tout le monde.

M<sup>e</sup> Maitre observe que les décisions du service du commerce sanctionnant des chauffeurs utilisant Uber ont toutes fait l'objet d'un recours. Il trouve le flou juridique inquiétant et estime que les chauffeurs Uber peuvent continuer à pratiquer en toute légalité. Les chauffeurs professionnels peuvent travailler soit pour une compagnie, soit comme indépendants. La société majoritaire à Genève, Taxiphone, interdit à ses chauffeurs d'utiliser Uber. L'interdiction d'Uber a été prononcée sans effet suspensif. La Cour de justice a refusé ce recours alors que le TF a indiqué que les taxis pouvaient continuer à pratiquer dans l'attente du procès.

Un commissaire (PLR) remarque que 15 000 personnes ont signé la pétition en une semaine et demande si les signatures ont été récoltées sur internet. M. Salom acquiesce. Le même député demande où Uber paie ses impôts. M<sup>e</sup> Maitre répond que des quittances sont systématiquement remises aux clients, ce qui n'est pas le cas des chauffeurs traditionnels. La société Uber (Suisse) paie ses impôts en Suisse, ainsi que les chauffeurs. Il rappelle que différentes contraintes existent au niveau helvétique pour devenir chauffeur de taxi, mais que Genève a mis en place des barrières artificielles supplémentaires. M<sup>e</sup> Maitre pense que le contrôle de qualité appliqué par Uber sur ses chauffeurs soulage une partie de l'administration.

Une commissaire (S) demande si Uber (Suisse) paie une redevance à la maison-mère aux USA. M. Salom acquiesce. C'est la pratique utilisée par toutes les sociétés internationales de ce type. Pour les chauffeurs, l'inscription est gratuite et le 25% des courses est demandé pour l'utilisation de la plateforme. La même commissaire craint que des concurrents ne démultiplient le nombre des voitures. M. Salom pense que ce sera plutôt un gain pour la mobilité.

Un commissaire (MCG) rappelle que des manifestations ont eu lieu en France et au Brésil contre Uber. Il demande combien il y a de chauffeurs Uber à Genève. M. Salom répond que le chiffre n'est pas communiqué pour le moment. Il s'agit d'un emploi fixe, tous les chauffeurs ont le statut d'indépendant et le tachygraphe permet de contrôler leurs horaires de travail.

Un commissaire (MCG) demande si un permis de chauffeur professionnel suffit. M<sup>e</sup> Maitre répond qu'il faut en outre détenir une autorisation d'exploitation délivrée par le service du commerce. Il admet qu'Uber a conclu des contrats avec des sociétés de limousines et que celles-ci ont dû voir leur chiffre d'affaires augmenter. M. Salom explique qu'il ne serait pas légal que les sociétés de limousines mettent à disposition des véhicules avec la bombonne « Taxi ».

Une commissaire (Ve) demande si Uber a été interdite dans certaines villes. M. Drouineau répond par la négative. Les procédures engagées n'ont pas encore abouti.

Une commissaire (EAG) demande si les autorités californiennes ont bien obligé Uber à salarier ses employés. M. Drouineau répond que l'action en justice est en cours et que le litige de base porte sur les frais d'essence. La commissaire remarque que le rêve d'Uber est bien de remplacer l'Etat pour le contrôle des chauffeurs de taxis. M. Salom confirme que l'idée est de faire tomber les barrières protectionnistes.

Un commissaire (PLR) demande si Uber se livre à des contrôles techniques sur les voitures. M. Salom répond que ce n'est pas le cas en Suisse. Uber refuse les véhicules immatriculés depuis plus de dix ans.

### **Discussion et vote**

Un commissaire (MCG) propose l'audition du département de la mobilité

Un commissaire (S) ainsi que le Président se demandent s'il ne faut pas entendre M. Maudet.

Une commissaire (Ve) pense qu'il faut se contenter d'auditionner Taxiphone.

Un commissaire (MCG) pense qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat. Un commissaire (PLR) pense qu'il faut renvoyer cette pétition à la commission qui traitera du PL sur les taxis.

Un commissaire (UDC) pense préférable de conserver cette pétition au sein de la commission. Un commissaire (S) partage cette opinion.

Une commissaire (EAG) propose de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil. Elle est suivie par un commissaire (MCG).

Le Président passe au vote du renvoi de la P 1941 à la commission qui traitera du PL sur les taxis :

**Pour :** 6 (1 MCG, 4 PLR, 1 PDC)  
**Contre :** 6 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 2 UDC)  
**Abstentions :** 2 (2 MCG)

Le renvoi est refusé.

Le Président passe ensuite au vote du dépôt sur le bureau de la P 1941 :

**Pour :** 6 (1 EAG, 3 MCG, 2 UDC)  
**Contre :** 8 (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)

Le dépôt est refusé.

Le Président passe au vote de l'audition de Taxiphone :

**Pour :** 14 (2 S, 3 MCG, 1 EAG, 2 UDC, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)

L'audition est acceptée à l'unanimité.

Le Président passe au vote de l'audition du département de la mobilité :

**Pour :** 5 (3 MCG, 2 S)  
**Contre :** 5 (2 UDC, 3 PLR)  
**Abstentions :** 4 (1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 1 EAG)

L'audition est refusée.

Le Président passe au vote de l'audition de M. Maudet :

**Pour :** 3 (2 PLR, 1 EAG)  
**Contre :** 9 (1 S, 1 Ve, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)  
**Abstentions :** 2 (1 PDC, 1 S)

L'audition est refusée.

### **Audition de M. Cédric Bouchard, président de Taxiphone, et de son conseil, M<sup>e</sup> Jacques Roulet**

M. Bouchard déclare que Taxiphone n'est pas opposée à la concurrence, à condition que celle-ci respecte les règles, ce qui n'est pas le cas d'Uber.

M<sup>e</sup> Roulet observe qu'il est question en fin de compte de séparation des pouvoirs. Il admet que le monde des taxis genevois avait besoin d'être secoué et que les jeunes sont très attirés par Uber au travers de l'utilisation des smartphones. Mais il signale que Taxiphone utilise aussi ce genre de moyens. Il rappelle que la situation a été libéralisée dans les années 90, permettant la création de plusieurs centrales d'appel. Mais Uber explique ne pas être une centrale d'appel et proposer simplement une application californienne. Il

imagine que cette société ne paie pas d'impôts à Genève et n'est pas inscrite au registre du commerce. Il n'est pas certain que les taxis Uber soient couverts par les assurances professionnelles.

Il explique que la Chambre administrative a confirmé l'interdiction de pratiquer à Uber, qui a répondu qu'elle se satisferait des limousines. Taxiphone aurait été satisfaite de cette situation, mais rien n'a changé pour l'heure.

Une commissaire (Ve) demande quelles sont les règles qu'Uber ne respecte pas. M. Roulet rappelle qu'une autorisation d'exploitation de centrale de courses, et des autorisations d'exploitation pour les voitures elles-mêmes sont nécessaires. Les taxis doivent charger d'un point A à un point B, alors que les limousines et les chauffeurs devraient être loués pour une période de temps ou pour une mission déterminée. Uber opère avec des véhicules qui ne sont pas destinés à être des taxis et qui ne sont pas autorisés à le faire. Certains viennent de l'extérieur du canton, notamment du canton de VD qui ne connaît pas de régime particulier pour les limousines.

La commissaire (Ve) demande comment on sait que ces véhicules ne sont pas assurés. M. Roulet répond que des dossiers sont déposés au SCOM, sur observation, et M. Bouchard précise que même le SCOM ne parvient pas à les arrêter.

La commissaire (Ve) demande comment il est possible de savoir que ces véhicules n'ont pas d'autorisation. M. Roulet répond que les taxis ont des plaques spéciales.

Un commissaire (PLR) demande ce qui se prépare dans le monde des taxis genevois. M. Roulet répond qu'il y aura une grande manifestation de rue. Un dialogue est en cours avec l'Etat en vue de la nouvelle loi préparée par M. Maudet. Les taxis ont été placés sous un joug pendant des années. Il faudrait libéraliser sans pour autant permettre à des sociétés comme Uber de manger le marché. Des modifications réglementaires ont pu être menées pour permettre notamment aux taxis de l'aéroport d'accepter des cartes de crédit. M. Bouchard mentionne que le site internet propose un service limousine et que seules 2% des courses sont faites à partir de l'application smartphone.

Un député (MCG) observe que la Cour de justice a rendu un arrêt le 23 janvier 2015 sur un recours contre la loi sur les transports. M. Roulet explique que Taxiphone estime que le marché se porte mieux avec une concurrence qu'avec un monopole. Selon lui, la justice a interdit toute pratique à Uber. Si Uber continue de fonctionner malgré l'interdiction, c'est qu'elle pèse 51 milliards.

Un député (PLR) demande ce qu'il se passe si un chauffeur Taxiphone prend une course Uber. M. Roulet répond qu'il n'est pas permis à un chauffeur Taxiphone de travailler en parallèle pour Uber. Les milieux professionnels font tout leur possible pour éviter les blocages tels que ceux qui ont eu lieu à deux reprises, mais la base est souvent constituée d'excités qui débordent les cadres.

Le Président observe que la nouvelle loi entrera en force dans deux ans et se demande ce qu'il faut faire dans l'intervalle. M. Roulet répond que le mieux serait de laisser faire Uber sous le couvert des limousines, en anticipation de la nouvelle loi, mais il remarque que, malheureusement, Uber ne s'est pas pliée à ce compromis.

Une commissaire (EAG) indique qu'Uber s'est référée à un arrêt du TF qui lui permettrait de continuer à fonctionner. Elle pense que les administrations fiscales ont dû s'intéresser à cette pratique. M. Roulet explique que le TF ne s'est prononcé que sur le point de la concurrence déloyale. Mais l'interdiction provisoire de fonctionner n'a pas été levée et Uber est pour l'heure frappée d'interdit. Sur le plan fiscal, il est clair que l'argent est directement envoyé en Californie. Pour ce qui concerne le chiffre d'affaires des taxis, l'autorité contrôle les tachygraphes et ils sont taxés sur la base du kilométrage.

Un commissaire (S) observe que certains chauffeurs Uber craignent pour leur intégrité physique. M. Bouchard répond qu'une commission d'éthique a été mise sur pied. Elle peut exclure des chauffeurs qui, au final, travaillent pour Uber. M. Roulet déclare qu'une association dissidente veut faire la grève prochainement. Il a écrit au Conseil d'Etat pour lui demander de calmer le jeu.

Un commissaire (MCG) demande s'il ne faudrait pas mettre en place une brigade des taxis. M. Bouchard pense que c'est le seul moyen de contrôler ce métier. Il aimerait que la taxe prévue dans la loi soit dévolue à ce contrôle. M. Roulet observe que les tentatives pour contrôler Uber n'ont pas été accompagnées de moyens. Il faut un système de géolocalisation et pas un service de 150 personnes.

Une commissaire (Ve) demande pourquoi les chauffeurs ne vont pas plutôt chez Uber s'ils peuvent gagner plus d'argent. M. Bouchard explique que les chauffeurs de Taxiphone paient une taxe fixe, alors que les chauffeurs Uber rétrocèdent 20% de leurs courses. Les chauffeurs gagnent moins chez Uber. Le nombre de courses assurées par Taxiphone a tout de même baissé.

## Discussion et vote

Le Président signale que la loi permet de suspendre une pétition en cas de procédures judiciaires pendantes. Le même objet va être traité dans la commission des transports par le biais du nouveau PL sur les taxis et on risque d'aboutir à deux conclusions différentes.

Un commissaire (MCG) propose de renvoyer cette pétition à la Commission des transports.

Une commissaire (EAG) pense que le mieux serait de déposer cette pétition. Un commissaire (UDC) pense également que le PL sur les taxis ne concerne pas cette pétition et qu'il faut la déposer. Un député (PLR) l'appuie également. Une commissaire (S) est également en faveur du dépôt car il n'appartient pas au Grand Conseil de se prononcer sur les demandes formulées.

Une commissaire (Ve) propose le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. Elle pense qu'il s'agit de deux services différents et qu'il convient de considérer les intérêts des usagers.

Le Président passe au vote du renvoi de la P 1941 au Conseil d'Etat :

**Pour :** 1 (1 Ve)

**Contre :** 12 (4 PLR, 2 S, 1 EAG, 3 MCG, 2 UDC)

Le renvoi est refusé

---

Le Président passe au vote du dépôt de la P 1941 :

**Pour :** 12 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 2 S, 1 EAG)

**Contre :** 1 (1 Ve)

---

## **Pétition (1941)**

### **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