

Préambule :

Je suis Lahouari Belmadani, un néoquébécois depuis 25 ans. Je suis détenteur d'une maîtrise en gestion des Petites et moyennes entreprises de l'Université du Québec à Trois-Rivières.

Actuellement, j'occupe un poste d'agent principal de développement à Service Canada à Montréal, et ce, depuis 2001.

Au fil du temps et avec les exigences de la vie au niveau socioéconomique, j'ai pensé chercher un emploi rémunéré, les fins de semaine, afin d'arrondir les fins du mois.

Je ne voulais pas me lancer dans mon domaine pour ne pas tomber en conflit d'intérêt et aussi pour changer d'air et faire autre chose.

Un jour d'octobre 2014, autour d'un café au Petit-Maghreb à Montréal, un compatriote m'a fait suivre une offre de devenir chauffeur avec la compagnie Uber.

Je me suis renseigné sur la compagnie et j'ai su que cette dernière s'est installée à Montréal, il y a déjà un an et qu'elle faisait affaire avec les chauffeurs de Taxi. Au cours de mes recherches, j'ai découvert qu'elle n'était pas la seule application offrant le service d'appel de taxi par application. Il y avait aussi Lyft, Hypra et Hailo pour nommer que ceux-là.

Malgré qu'elle a été soumise aux exigences en vigueur en matière des intermédiaires de service, Hailo n'a pas pu faire long feu. Hypra a emboité le pas et s'est inscrite auprès du bureau de taxi de Montréal (BTR) et continue à offrir ses services par application.

Je me suis inscrit avec Uber et j'ai commencé le transport rémunéré dès le début de novembre. J'ai travaillé pendant deux mois et j'ai généré des revenus incroyables. Comme je suis issu de la communauté maghrébine, je m'amusais souvent à agacer mes compatriotes en leur vantant le gain facile sans avoir recours à la formation pour l'obtention du permis légal de chauffeur de taxi, à la location d'une voiture de taxi et les autres coûts afférents d'exploitation.

À un moment donné, je me suis senti comme un voleur de gain de pain et j'ai eu, dans cette petite période, des confrontations avec les chauffeurs de taxi. Je ne vous cache pas que j'ai eu un énorme plaisir à côtoyer du bon monde et à converser avec les usagers d'Uber X. J'ai eu l'occasion à transporter des personnalités du monde de la culture, des sports, des politiciens et j'en passe.

J'ai proposé aux responsables d'Uber à maintes reprises la régularisation du travail et leur réponse était toujours, nous sommes une technologie et non pas une compagnie de transport.

Après avoir eu la pique du transport rémunéré et une longue réflexion, j'ai décidé de rentrer par la grande porte de l'industrie du taxi.

## Démarches entreprises et coûts afférents

J'ai investi le site de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) afin de comprendre les exigences relatives à la conduite d'un véhicule taxi. Le texte de loi est clair; *Pour conduire un taxi au Québec, vous devez être titulaire d'un permis de conduire de la classe 4C ou d'une classe supérieure (1, 2, 3, 4A ou 4B).*

Je me suis retroussé les manches et j'ai observé intégralement les exigences ci-dessous :

### **Conditions d'obtention de la classe 4C**

Vous devez répondre aux critères suivants :

- **Exigences de base**
  - Réussir le test visuel de la Société;
  - Présenter un rapport médical satisfaisant (coût de 130\$);
  - Réussir l'examen théorique (des frais de 11\$ sont exigés);
  
- **Expérience exigée**
  - Avoir cumulé 12 mois d'expérience comme titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire de la classe 5.

Pour exercer le métier de chauffeur de taxi, le détenteur de la classe 4C ou supérieure doit avoir un permis de chauffeur de taxi délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec. Ce permis est valide pour deux ans et peut être utilisé sur tous les territoires, sauf sur celui de la Ville de Montréal qui exige un cours de formation de 150 heures (réglementation et toponymie) dont le coût est de 1,200\$.

Sur réussite de de l'examen de l'école, une inscription aux examens du Bureau du taxi de Montréal (BTM) est faite.

Sur réussite des examens du BTM, un permis de chauffeur est délivré (105\$ pour son obtention + 105\$ pour la vérification des antécédents judiciaires).

Pour exercer le métier, il faut que le chauffeur, s'il n'est pas détenteur d'un permis de taxi, loue une voiture taxi par tranche de 12 heures (Jour ou soir) ou par semaine single. Le maximum à payer pour une semaine single est de 600\$.

### Concurrence déloyale et perte de revenu :

Un proverbe algérien dit qu'on ne peut pas sentir la brulure de la braise jusqu'au moment où on pile dessus. C'est mon cas depuis que j'ai commencé l'exercice du métier. Une histoire que j'ai partagée dans une lettre ouverte à l'ex Ministre, Robert Poëti. À côté du bar Furco sur la rue

Mayor où on a l'habitude de stationner afin d'exécuter des courses pour les clients du bar. Un vendredi soir, avec deux collègues chauffeurs de taxi, on s'amusait à compter les clients qui prenaient les services de UberX. Nous avons fait une moyenne et nous sommes arrivés à un montant de 220\$ qui devrait être le nôtre. En plus de notre perte, il y a aussi, la perte des taxes et des impôts non perçus.

#### Évasion fiscale :

Monsieur Guillemette, directeur général de l'entreprise (Uber Québec non inscrite sur le Registre des entreprises du Québec), a expliqué qu'il y a des demandes pour le service UberX à Montréal et ailleurs au Québec. À l'émission Tout le monde en parle, il a annoncé le chiffre de 450,000 demandes de requête pour le mois de janvier.

Dans son modèle d'affaire, l'entreprise californienne prélève 1\$ du client pour chaque course commandée par son application. À titre d'exemple, si la course coûte 10\$, le calcul des commissions de 20/80% (Uber/Chauffeur) se fait sur le 9 dollars et non pas sur le 10\$. Ajouter à cela, que les nouveaux chauffeurs recrutés pour faire du UberX, sont assujettis à un prélèvement de 25% pour le compte de la compagnie.

Alors, si on se fie sur les déclarations de monsieur Guillemette, pour les 450 000 requêtes par moi, la compagnie reçoit et transfère à ses filiales dans les Bermudes et à Amsterdam en moyenne, 450,000\$ du Québec sans payer aucune cent d'impôt. Toutefois, si on fait une moyenne de 9\$ par course, la compagnie récupère d'une course, un montant de 1.80\$ (9\$ X 20% de commission Uber).

Si on multiplie ce montant par 450000 courses par mois, on obtient un montant de 810,000\$. Pour les entreprises au Québec, on calcule en moyenne, 15% de frais d'administration et d'exploitation. De ce montant, on déduit le 15% (salaire des 20 employés, location et coûts afférents) et on envoie aux paradis fiscaux le montant de 688,500\$.

Pour conclure, le Québec perd à chaque mois, de la TVQ/TPS et de l'impôt sur un chiffre d'affaire de 1 138,500\$.

#### Justice et équité :

L'industrie du taxi a été bouleversée par l'arrivée de nouveaux joueurs. Toutefois, l'échiquier n'est pas équitable et le terrain est miné du côté de l'industrie du taxi alors qu'il est fertile et favorable pour cette compagnie illégale.

Il est clair que le consommateur soit favorable à cette arrivée de Uber car, il paie un prix dérisoire pour le déplacement. Il faut mentionner que les tarifs en vigueur dans les taxis du Québec ont été fixés par une instance gouvernementale qui est la Commission du Transport du Québec (CTQ).

Si Uber s'identifie comme une entreprise technologique, elle n'a qu'à vendre son produit aux intermédiaires de service de Taxi, au BTR ou au CTQ.

L'industrie du taxi a compris que le développement, l'utilisation des technologies ainsi que le progrès. À cet effet, des actions concrètes ont été prises et les acteurs de l'industrie ont entériné le plan d'action et ont commencé à le mettre en œuvre depuis octobre 2015.

Recommandations :

1. Si l'entreprise Uber désire une réglementation, elle doit se soumettre aux lois et aux règlements régissant les transports rémunérés ;
2. Que Uber indemnise l'industrie du taxi pour les pertes engendrés depuis l'entrée en vigueur au Québec, de son service controversé Uber X ;
3. Que les chauffeurs de Uber X suivent le processus établi par la CTQ.

Conclusion :

Il est clair que nous ne pouvons pas empêcher le développement technologique, mais chose est certaine que nous sommes dans un pays de loi, de règlement et de conformité. Autoriser une application à enfreindre les lois sous le couvert de la technologie est une occasion à répandre l'anarchie.

Au nom de la démocratie, des lois et des règlements en vigueur, chers membres de la commission, je vous demande l'équité à la justice.

M. Lahouari Belmadani