

Vendredi, 4 mars 2016

CTE - 028M  
C.P. – Transport  
rémunéré de personnes  
par automobile

**MÉMOIRE.**

***L'ÉTAT CONTRE UBER***

Présenté par :

***Jean Pierre Robitaille***

***4083 rue Adam***

***Montréal, Qc. H1W-2A4***

***Tél : 514-893-2739***

***[jprthr@hotmail.com](mailto:jprthr@hotmail.com)***

## **MÉMOIRE :**

### **L'État contre Uber**

*Uber se dit Égalitaire, Légal, Respectueuse des lois.*

*Économie collaborative.*

*Chauffeurs sous le contrôle d'Uber*

*Les devoirs d'Uber*

*Création d'une demande et contrôle*

*Règlementation et royaltie*

*Légiférer*

*Fiscalité*

*Légalisation des Activités*

*Intervention de tous les gouvernements*

*Villes intelligentes*

*Profilage numérique*

*Conclusion*

*Non à UBER*

*Annexe*

## *Uber se dit Égalitaire, Légal, Respectueuse des lois.*

*Uber se dit Égalitaire, Respectueuse des lois. Nous savons tous, ce qu'Uber est! Mais ce que veulent les dirigeants; c'est d'être règlementé pour pouvoir opérer dans toute légalité, et ce serait eux qui en fixeraient les règles.*

## *Économie collaborative.*

*Uber se veut une entreprise collaborative en plein essor, en étant économiquement conviviale et accessible pour plusieurs utilisateurs clients.*

*Entreprise sans infrastructure, peu d'investissement, que nous pourrions dire nul! Aucune charge social, pas de salaire, pas d'horaires fixes, sans cotisations, sans taxes, sans impôt et pas de lois. Alors que les taxis et les autres services ont des charges sociales très élevé et sont règlementés*

*Et bien, où se trouve l'Économie Collaborative, la Loyauté et la Libre Concurrence.*

## *Chauffeurs sous le contrôle d'Uber*

*Bref, pas de droit, Uber est maître de fixer et d'imposer ses propres règles et condition de fonctionnement et les consignes qui vont avec, pour tous utilisateurs de leur plateforme, chauffeurs et passagers. Car le modèle d'affaires d'Uber est précisément de faire porter tout le poids et tous les risques de l'entreprise sur les chauffeurs, tout en ayant un contrôle sur eux. Mais ils se disent toujours non-employeur des chauffeurs. Ce qui serait pour eux un désavantage, si les chauffeurs seraient déclarés comme employer, ils seraient dans l'obligation de payer la sécurité sociale et la retraite, terminer l'économie collaborative.*

## *Les devoirs d'Uber*

*Ce qui n'est pas le cas en réalité... Mais dans le fond Uber pourrait être considéré comme employeur à juste titre, pour cause que c'est lui-même et non le chauffeur qui collecte la note de la course, ce qui comprend les prix de la course plus les taxes TVA et TVQ et le pourboire de quinze pourcent de la course et qui est transité par le moyen de carte de crédit ou débit, ou par paiement PayPal, L'utilisateur client reçoit par la suite son relevé de la course*

*à son adresse courriel. La somme est directement dirigée vers l'administration d'Uber qui se trouve derrière le paravent fiscale et juridique appelé paradis fiscaux (évasion hors de la vue de l'État où Uber exerce ses activités administratives en tant que tel). Alors nous sommes loin d'une activité qui se dit équitable, responsable et légal dans tous les sens du mot.*

## *Création d'une offre et une demande et contrôle*

*Sa stratégie est simple : Créer une offre qui attire les futurs utilisateurs de cette activité de service en abaissant les prix, par le fait même en créant une demande. Alors, les utilisateurs délaisseraient leur voiture ou le transport collectif. La suite nous la connaissons, au moment propice, l'opportunisme d'Uber, suite à la déchéance des taxis et des autres services que leurs applications feront subir et échouer à toute l'économie en générale, vont s'imposer par la suite, par leurs malversations, qu'ils utiliseront pour arriver à leur fin, et le but ultime, comme objectif premier, c'est de contrôler les applications qu'ils auront acquises par des malversations de toutes sortes.*

## *Règlementation et royauté*

*Ce sont les tenants et les aboutissements de leur bon vouloir, afin que leurs activités soient réglementées, pour toute fin; d'avoir le contrôle de cette activité si lucrative pour eux. Ils ne veulent pas lâcher prise; comme la pieuvre qui s'y greffe, sur toutes activités qui seraient rentables pour eux, mais tout en appauvrissant et abaissant le niveau de vie de la classe moyenne, par leurs manoeuvres déloyales, face aux chauffeurs, qu'ils considèrent redevable à eux-mêmes et qu'ils soient à leur merci et les usagers clients qui seront bernés par les abus d'Uber.*

*Uber du jour au lendemain, peut baisser les tarifs et même augmenter le pourcentage des royalties comme bon leur semble, pour le seul motif qu'eux offrent une plateforme ou une application moyennant un certain pourcentage de la course, pouvant varier à un taux qu'il serait de leur choix. M.Jean-Christophe de la Rue d'Uber Canda rappelle avec importance, que les utilisateurs clients sont clairement mis au courant si le prix dynamique est en fonction, qu'ils doivent accepter la surcharge et même entrer manuellement le multiple dans l'application qui peut-être de sept à huit fois le prix de la course.*

*En d'autres termes, emprunter la voie tracée par Uber mène à une tiers-mondisation des pays industrialisés et à une déréglementation tous azimuts.*

## *Légiférer*

*Et si les dirigeants politiques reprenaient la main, ce serait un geste de leur part, qui nous démontrerait, que c'est bien eux qui dirigent et gouvernent et non Uber, qui veut nous contrôler par la non observance des lois promulguées par l'État., afin de rendre ces lois tangibles s'il y a lieu, lors de la réglementation qui pourrait rendre cette pratique légale pour les chauffeurs, eux qui devons payer leurs impôts sur leurs revenus tant au fédéral qu'au provincial et les taxes percevables.*

*Mais pour ce qui nous concerne Uber , l'État doit légiférer afin de rendre leurs activités légales, ce qui ne serait pas un bien fait pour nous les contribuables, nous aurions la charge de payer des impôts supplémentaires, qu'Uber en ne s'acquittant pas de son devoir face à l'État. en ne payant pas l'impôt dû.*

*Le ministre des transports insiste pour que la firme ouvre rapidement ses livres, et exige qu'elle divulgue, le plus tôt « les revenus provenant des courses répartis selon les villes dans lesquelles elle pratique ses activités », une tâche qui demande du temps et de l'effort, mais aujourd'hui avec l'avancés technologiques et numériques et surtout les applications qui sont à notre disposition tout serait facile, par le bon vouloir de tous.. Pour le ministre, « il s'avère essentiel de détenir toute l'information nécessaire pour mener à bien les travaux de la commission ».*

*Nous voyons ce qui se passe dans la ville Edmonton en Alberta, que les règlements que la ville veut appliquer , ne font pas l'affaire d'Uber. (28-02-2016).*

## *Fiscalité*

*Pour cause qu'ils s'abritent derrière un paravent fiscal et juridique. Ce qui les place à l'abri de toutes poursuites judiciaires à l'extérieur de leur lieu administratif et d'évasion fiscale. De telles pratiques visent surtout à légitimer des arrangements fiscaux discutables — les taux d'imposition dérogatoires au droit commun, dont ces entreprises bénéficient. Uber qui paie ses impôts à Amsterdam au Pays-Bas. C'est avantageux pour ces holdings financiers d'utiliser ce stratège, en bénéficiant de la souplesse des lois sur les sociétés. Quel aberration!*

*Alors ils deviennent insaisissables aux yeux de la loi, évitant ainsi toutes fiscalités de leurs revenus qui seraient saisissable, s'ils ne bénéficieraient pas de ces tactiques et stratégies qui empêchent le gouvernement de collecter les impôts qui doivent être perçus par l'État. Ce qui serait une collaboration équitable pour tous, étant vraiment une forme de collaboration de*

*la part d'Uber en payant les taxes et l'impôt sur leurs revenus. Or cet argent resterait dans le pays et ferait rouler l'économie d'ici.*

*En d'autres termes, emprunter la voie tracée par Uber mène à une tiers-mondisation des pays industrialisés et à une déréglementation tous azimuts.*

*Avec leurs moyens coordonnés et malveillantes pour venir siphonner l'argent de l'État. Ils voudraient que l'on règle et légifère une loi qui leurs permettrait de poursuivre leurs stratégies opérationnels et tactiques sournoises, afin de bénéficier de toutes les largesses qui si rattachent à la bienveillance de l'État. Ce qui leurs donnerait des droits acquis dans le futur, pour se battre en justice face à toutes poursuites, qui les accuseraient de ne pas se conformer aux lois de l'État. Ce qui serait pour eux une sorte de pérennité, et qui leurs donnerait un pouvoir absolu par la suite, pour toutes négociations futurs.*

### *Légalisation des Activités*

*Pour ce qui concerne les chauffeurs, Uber les utilise sans les informer, que ce service de transport de personnes qu'ils font, est une activité illégale. Eux exerçant sans permis, assurance responsabilité et autorisation de l'État, ils contreviennent à la loi au même titre qu'Uber. La poursuite de cette activité, les force à défier la loi impunément, sans lâcher-prise tout en s'obstinant à vouloir continuer leur activité illégalement.*

*Le porte-parole d'Uber Jean-Christophe de Le Rue persiste à nous démontrer, que leurs activités pourraient être rendu légales, si elles étaient règlementées, ce qui créerait un environnement équitable, compétitif et innovant, pour eux qui pratique une entreprise non-concurrentielle. Ce n'est vraiment pas dans le but d'une économie collaborative*

*Le gouvernement a le devoir de gouverner et de diriger étroitement pour qu'il n'y ait pas d'entraves et contraintes afin de poursuivre sans qu'un certain lobby comme Uber et ses bailleurs de fond, tel que Goldman Sachs, Google et autres qui les mentorisent tout en lui donnant une plus-value de plus de 60 milliard de dollar américain. De plus, il ont un vouloir inaliénable de s'accaparer du pouvoir face à cette activité et de surcroît, bien d'autres, comme les hôtels, restaurants, colis et libraires.*

### *Intervention de tous les Gouvernements*

*Il n'y a pas aucune intimidation auprès des chauffeurs et de la direction d'Uber de part du gouvernement et des autorités,*

*comme le prétendait M. Jean-Nicolas Guillemette.*

*Qu'arrivera-t-il si nous leurs laissons le champ libre sans que nous intervenions? Il faut à tout prix que les gouvernements concernés, tel que le Fédéral, le Provincial et le Municipal passent à l'action, pour pouvoir intervenir et réagir au plus tôt avant qu'il soit trop tard et que l'on en subisses les conséquences, qui seraient catastrophiques pour toute l'économie du pays entier. Car il faut se dire, que c'est de faire entrer le loup dans la bergerie. Eux une seule chose qu'ils veulent, c'est de prendre le contrôle et par la suite d'imposer leurs propres règles, n'ayant plus d'obstacle à franchir, qui les empêcheraient de continuer à faire la pluie et le beaux temps comme bon leurs semble, cela à nos dépend.*

*Pourquoi n'aurions-nous pas la possibilité vu que toutes entreprises au Québec respectent tous les lois, qui sont les mêmes pour tous. Alors si Uber ne veut pas se plier aux exigences, ils seraient dans l'obligation de cesser toutes activités.*

*Personne ne peut arrêter Uber,  
le gouvernement du Québec n'a d'autre choix  
que de s'assurer que l'entreprise respectera les mêmes règles  
que celles imposées à l'industrie du taxi,  
a signifié jeudi matin le premier ministre Philippe Couillard.  
Historiquement, tout mouvement qui a cherché à arrêter  
un développement technologique a échoué»,  
a plaidé M. Couillard,  
en voulant imposer une redevance aux chauffeurs d'UberX,*

*Ce ne serait pas la solution envisageable.  
Nous serions perdants sur toute la ligne.  
Quel avantage pour nous...Rien.*

## *Villes intelligentes*

*IL faut que nous nous dotions, de toutes les technologies numériques et applications comme le fait si bien présentement M. Alexandre Taillefer avec la plateforme numérique et de la flotte de voitures de TEO Taxi. C'est un pas en avant, mais il faut poursuivre tout en persévérant dans la course, profitant de cette lancée, pour ne pas se faire damer le pion par Uber. Cette entreprise de technologie numérique colossale qui lui confère des avantages énormes par leur capital en main.*

*L'associé principal de Taxelco, Alexandre Taillefer, a évalué à quelque 20 millions de dollars le montant de taxes et d'impôts impayé par Uber depuis son arrivée sur les routes québécoises. Le « dragon » a aussi dénoncé la situation d'« esclavagisme » dans laquelle sont plongés les*

*chauffeurs de cette compagnie de « taxi de contrebande ». « Il faut à un moment donné mettre le pied à terre, le poing sur la table. »*

*Une seule chose que Uber cherchent, c'est de s'accaparer et monopoliser la part du marché très lucratif et rentable, pour que certains s'enrichissent au détriment des contribuables, tout en voulant prendre le contrôle de l'avenir des villes intelligentes. C'est nous qui devons s'organiser pour s'ancrer solidement dans cet avenir si prometteur, par le transport collectifs et bien d'autres activités qui se manifesteraient tout au cours de la progression de toutes ces nouvelles technologiques du numérique qui s'offre à nous.*

## *Profilage numérique*

*Laisserions-nous à Uber le droit de posséder tous les informations des clients, des infrastructures informatisées et numériques pour qu'il puisse par la suite avoir tout pouvoir. Non c'est à nous d'avoir l'autorité et les possessions de nos organismes public, afin que l'on aie les privilèges de négocier par tous les pouvoirs qui sont les n'autres. Il faut savoir et souligner qu'Uber se prétend propriétaire des données ne lui appartenant pas, tel que les données des clients par leurs inscriptions et leurs transactions, par la suite le profilage numérique. Pour eux ce serait à leur avantage, afin de vendre au plus offrant la récolte de ces informations qui serait crucial commercialement. Le tout, dans le but de contrôler et de s'enrichir à nos dépends et à leur guise. En outre l'État soulève une question politique : peut-on seulement autoriser Uber à « posséder » les données de ses clients.*

*En laissant tout cela à Uber — ou, pire encore, aux entreprises de technologie colossales en terme de capitalisation monétaire qui cherchent à s'accaparer une part du juteux marché des villes intelligentes on se prive d'expérimentations qui permettront à la société en général, d'organiser leurs transports collectifs et avantageux pour tous comme elles l'entendent.*

## **Conclusion**

### *Non Uber*

*Uber ne peut pas bénéficier d'aucuns privilèges, ni des largesses et lois de l'État, ne contribuant pas à la fiscalité de l'État. Alors, il ne peut pas se tourner vers les tribunaux afin de faire valider la réglementation qu'il demande. Uber plaide que ces articles qui le contraignent à cesser toutes activités et liberté d'entreprise, n'étant pas conforme à la loi par les charges qui lui sont demandées. Uber qui veut que l'État règle ses activités tout en voulant garder le contrôle de son fonctionnement.*

*Mais il faut bien s'entendre et voir à que ce soit l'État qui fixe les règles, afin de garder la gouvernance et la direction à suivre. Or ce n'est pas Uber qui va venir nous fixer des règles afin de garder le contrôle, dans le seul but qu'aucune multinationales quelconque viennent monopoliser les industries locales de services, de catégorie multiples. Pourquoi laisserions nous le contrôle à Uber et les autres plateformes, alors que l'État peut par des algorithmes et applications numériques leurs imposer nos règles, qui leurs laisseraient très peu de marche de manoeuvre et liberté d'action. Ce qui serait à notre avantage, en développant un système de Ville Intelligente. Ce serait un apport pour le pays et l'argent resterait dans le pays afin de faire rouler l'économie ici. Pourquoi laisserions nous sortir du pays vingt pourcent du chiffre d'affaire d'Uber, pour se retrouver dans des paradis fiscaux, sans savoir où sont acheminés ces fonds. Il nous est impossible de le savoir, pour cause, que tout cela se fait derrière des paravents fiscaux et juridiques. Ce qui est la pratique de l'optimisation fiscal par les législations du pays. Ces évasions fiscales se pratiquent par des Holdings ou Trusts ou Consortiums qui se servent de casiers postaux dans des pays ouverts à cette pratique. Tout cela se fait par l'entremise de certaines banques qui ont pignons sur rue, ici-même dans notre pays.*

**Soyons maître chez-nous.** (p.m. Jean Lesage)

# *ANNEXE*

## *UBER organigramme*

*Fondé par Garrett Camp, Travis Kalanick et Oscar Salazar*

*Certains dirigeants dans quelques pays dans le monde.*

*Jean-Nicolas Guillemette dir.  
D'Uber Montréal*

*M.Ian Black Dir.  
D'Uber Toronto*

*Thibaud Simphal dir.  
De France Uber Paris*

*Rasoul Jalali,  
d'Uber Zurich.*

*Philip Nuytemans dir.  
D'Uber Belgique, Bruxelles*

*Pierre-Dimitri Gore-Coty dir.  
D'Uber Europe, Moyen-Orient et Afrique*

*Les filiales des transitions monétaires :*

**Raiser B.V. Inc. Au Pays Bas**

**Raiser B.V. est une filiale de UBER International Holding B.V.**

**L'argent transite par une autre corporation Uber International B.V.**

**Uber international B.V. est une propriété de Uber International C.V.**

**Qui est incorporé aux Bermudes**

*Paradis fiscaux tel que :*

**Pays-Bas, Suisse, Luxembourg, Iles Caïmans, Singapour, Hong Kong  
et dans le Delaware..**