

EYB2017REP2173

Repères, Avril, 2017

Charlotte GRENIER *

Commentaire sur la décision Jean-Paul c. Uber Technologies inc. – Une preuve par inférence au stade de l'autorisation d'une action collective

Indexation

PROCÉDURE CIVILE ; VOIES PROCÉDURALES PARTICULIÈRES ; ACTION COLLECTIVE (RECOURS COLLECTIF) ; AUTORISATION ; QUESTIONS DE DROIT OU DE FAIT IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES ; FAITS ALLÉGUÉS PARAISSANT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES ; COMPOSITION DU GROUPE ; STATUT DE REPRÉSENTANT ; RESPONSABILITÉ CIVILE ; FAUTE ; TRANSPORT ; TRANSPORT PAR TAXI

TABLE DES MATIÈRES

[INTRODUCTION](#)

[I- LES FAITS](#)

[II- LA DÉCISION](#)

[A. Le contexte factuel et juridique](#)

[B. Les critères de l'article 575 du Code de procédure civile](#)

[C. L'irrecevabilité de la demande par rapport à Uber Technologies Inc.](#)

[III- LE COMMENTAIRE DE L'AUTEURE](#)

[CONCLUSION](#)

Résumé

L'auteure commente cette décision dans laquelle la Cour supérieure autorise l'action collective intentée par le demandeur contre Uber Technologies inc., Uber B.V., Rasier Operations B.V. et Uber Canada inc.

INTRODUCTION

Uber est une application mobile qui permet à ses utilisateurs de commander une course automobile à partir de leur téléphone intelligent. Pour utiliser cette application, l'utilisateur doit se créer un compte en fournissant au passage certaines informations personnelles. Il doit notamment accepter les conditions générales et la politique de confidentialité de Uber, lesquelles conditions énoncent que les véhicules UberX, UberXL ou Uber Sélect sont conduits par des chauffeurs ne détenant pas de permis de chauffeurs de taxi et/ou de permis de propriétaires de taxi offrant un service de transport rémunéré. UberPartner est l'application utilisée par les chauffeurs afin de recevoir les demandes de courses des utilisateurs. Une fois de plus, il est mentionné dans les conditions générales de cette application que les chauffeurs n'ont pas à détenir un permis de chauffeur de taxi ou quelque autre permis professionnel que ce soit.

Dans la décision *Jean-Paul c. Uber Technologies inc.*¹, le demandeur Wilson Jean-Paul demande à la Cour supérieure présidée par l'honorable Mark G. Peacock d'autoriser une action collective en dommages-intérêts contre Uber Technologies Inc., Uber B.V., Rasier Operations B.V. et Uber Canada Inc. (ci-après collectivement les « défenderesses » ou « Uber »).

I- LES FAITS

Le demandeur demande l'autorisation d'exercer l'action collective au nom de toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi depuis le 28 octobre 2014 (soit le début des opérations du service UberX), pour les territoires de neuf agglomérations.

Il allègue principalement que les activités des défenderesses sont illégales et qu'elles occasionnent des pertes de revenus aux propriétaires et chauffeurs de taxi ainsi qu'une perte de valeur des permis de propriétaires de taxi.

Les défenderesses sont quant à elles intimement liées entre elles. Uber B.V. met les applications Uber à la disposition des utilisateurs québécois et est responsable de remettre aux chauffeurs leur part des paiements effectués par ces utilisateurs. Rasier Operations B.V. est une filiale d'Uber Technologies Inc. Elle octroie la licence d'accès à l'application UberPartner aux chauffeurs répondant aux critères de sélection donnés et détient un contrat individuel avec ces chauffeurs. Finalement, Uber Technologies Inc. est la société ayant développé les applications mobiles mentionnées précédemment.

II- LA DÉCISION

A. Le contexte factuel et juridique

Le juge Peacock entreprend son analyse en se référant à l'un de ses récents jugements, *Charbonneau c. Apple Canada inc.*², dans lequel il examine les principes applicables à une demande d'autorisation d'exercer une action collective. Il mentionne d'entrée de jeu que la jurisprudence récente vise à faciliter l'exercice des actions collectives.

Par ailleurs, au stade de l'autorisation, le tribunal doit prendre les faits allégués par le demandeur comme étant avérés. En l'espèce, ledit demandeur allègue que les services d'Uber sont illégaux puisque le transport rémunéré de personnes par automobile (l'industrie du taxi) est régi et encadré – entre autres – par la *Loi concernant les services de transport par taxi*³. Ainsi, pour offrir et effectuer tout transport rémunéré à l'aide d'une automobile, un individu doit nécessairement posséder un permis de propriétaire de taxi ou un permis de chauffeur de taxi. Or, les chauffeurs UberX offrent un service de transport rémunéré de personnes par automobile sans détenir les permis prévus à la Loi et aux règlements. Par ailleurs, les défenderesses fournissent des services de répartition d'appels à des individus non titulaires desdits permis.

Ainsi, les défenderesses bénéficient d'un avantage déloyal par rapport aux chauffeurs de taxi se conformant à la Loi, celles-ci n'ayant pas à payer les frais liés aux permis, leur permettant ainsi d'offrir un prix inférieur à celui offert par les chauffeurs de taxi dits classiques.

Ceci étant dit, un projet pilote octroyant à Uber Canada Inc. un permis d'intermédiaire en service de transport pour plusieurs agglomérations est entré en vigueur au mois d'octobre 2016, soit après l'introduction de la demande d'autorisation. L'Arrêté mettant en place le projet pilote indique notamment tenir compte « des besoins de la population et de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis au moment de sa mise en oeuvre »⁴. Bien que le demandeur ne conteste pas la validité du projet pilote, il soutient que les défenderesses devraient être responsables de dédommager les membres du groupe pour tous les dommages subis par ceux-ci avant l'entrée en vigueur dudit projet pilote. Les défenderesses estiment quant à elles que le tribunal devrait fonder son analyse uniquement sur le régime juridique existant depuis l'entrée en vigueur du projet pilote.

Le tribunal, en désaccord avec cette position des défenderesses, rappelle que « [l']existence d'une perte n'est pas à confondre avec la quantification de la perte » et qu'en l'espèce, la perte subie pourrait, ou non, être affectée par la légalisation du service par le législateur, le tout dépendant principalement de la preuve faite au fond par chacune des parties. Il refuse toutefois d'émettre de plus amples commentaires quant à la quantification des pertes subies – ces questions concernant le fond du litige – bien qu'il mentionne devoir « rester ouvert à l'effet potentiel du projet pilote sur ce litige ».

B. Les critères de l'article 575 du *Code de procédure civile*

D'entrée de jeu, le tribunal énonce que les questions soulevées dans le cadre de cette action collective sont communes et que le critère de l'alinéa 575(1)⁵ C.p.c. relatif aux questions identiques, similaires ou connexes est rempli. Cependant, en vertu de sa discrétion judiciaire, le juge Peacock propose d'importantes modifications aux questions telles qu'originellement formulées par le demandeur, et ce, afin que celles-ci tiennent compte de l'entrée en vigueur du projet pilote et que l'on détermine subséquemment si un traitement distinct s'impose dans les cas où le permis aurait été vendu à l'une des périodes déterminées. Le tribunal scinde donc précisément la période précédant l'entrée en vigueur du projet pilote et celle lui succédant, tant au niveau des pertes de revenus alléguées et de leur quantum qu'au niveau de la perte de valeur des permis et de leur quantum. Il distingue également les pertes de revenus selon qu'elles touchent les chauffeurs, les propriétaires ou les individus étant à la fois propriétaires et chauffeurs de taxi.

Le tribunal s'attaque ensuite au critère de l'alinéa 575(2) C.p.c., exigeant que les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées. Le juge Peacock commence l'analyse de ce critère en rappelant que le seuil de preuve requis par cette disposition est faible et qu'en cas de doute, le tribunal doit favoriser l'autorisation de l'action collective. Il reprend ensuite une allégation clé du demandeur relative à l'interprétation antérieure et à la détermination par les tribunaux québécois quant à la légalité – ou plutôt l'illégalité – des activités des défenderesses. Le tribunal cite à cet effet les passages d'une décision du juge Guy Cournoyer, J.C.S. dans le dossier fiscal impliquant la défenderesse Uber Canada Inc.⁶, laquelle décision mentionne entre autres que « nul ne peut offrir un service de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile sans détenir un permis de taxi » et que « l'activité qui requiert la détention d'un permis de taxi est le transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile. On ne peut prétendre que l'activité à laquelle on se livre échappe à l'application de la loi parce qu'on ne respecte pas les termes clairs et non ambigus de cette loi »⁷. Bien qu'il mentionne ne pas être lié par un tel précédent, le juge Peacock estime tout de même qu'il s'agit d'une analyse « réfléchie [...] sur une question d'importance dans la présente affaire ». Il juge d'ailleurs qu'à ce stade, la décision du juge Cournoyer appuie la thèse du demandeur quant à l'illégalité des activités des défenderesses et établit l'existence d'une cause défendable au fond de l'affaire.

Quant aux dommages allégués par le demandeur, le tribunal énonce que « la preuve par inférence [...] permet à la demande de franchir le seuil exigé par la jurisprudence en ce qui a trait aux dommages et à la causalité ».

Plus précisément, le demandeur allègue des pertes de revenus importantes pour tous les chauffeurs et propriétaires de taxi, soutenant que « l'industrie du taxi a perdu une part considérable de sa clientèle attirée par les bas prix offerts par les défenderesses » et que cette baisse de clientèle cause lesdites pertes de revenus. Les défenderesses soutiennent quant à elles que le demandeur aurait dû chiffrer ses propres pertes de revenus plutôt que d'alléguer simplement des pertes de revenus générales. Prenant en considération le certain déséquilibre dans les renseignements possédés par chacune des parties à l'action collective (les défenderesses possédant nécessairement les renseignements nécessaires à un calcul plus exact des pertes)⁸, le tribunal conclut qu'un syllogisme est bel et bien établi entre les faits allégués et les conclusions recherchées par le demandeur. En effet, il est possible à ce stade de présumer, à partir des faits de la demande, que les chauffeurs Uber « qui chargent moins cher que les tarifs réglementés pour taxis et qui ne déboursent aucun montant monétaire pour l'achat de permis de taxi » ont pu s'emparer d'une certaine clientèle qui aurait normalement utilisé les services de chauffeurs de taxi classiques, causant aux chauffeurs et propriétaires de taxi une perte de clientèle et, donc, de revenus.

Concernant la perte de valeur des permis, les défenderesses allèguent qu'il ne peut y avoir de dommages tant que le propriétaire n'a pas vendu son permis et qu'au surplus, on ne peut aujourd'hui prétendre à des dommages, les activités d'Uber étant désormais légales. Les défenderesses soulignent également dans leur plan d'argumentation que le demandeur omet de tenir compte de la « profonde mutation du secteur du transport de personnes », ajoutant à cet effet que plusieurs nouveaux joueurs s'y sont ajoutés, mais que le demandeur ne cherche pas à les poursuivre. Or, le tribunal dit avoir connaissance d'office du principe de l'offre et la demande. En l'espèce, « avant l'entrée d'Uber sur le marché de transport privé à Montréal, les permis de propriétaire de taxi avaient une certaine valeur de revente, vu l'offre restreinte contrôlée par le gouvernement. Forcément, la valeur de revente de tels permis de propriétaire de taxi subirait une dévaluation si l'offre des services par rapport aux nombres d'utilisateurs est augmentée par un nombre considérable de chauffeurs UberX (non réglementé avant le projet pilote) ». Le tribunal conclut ainsi qu'un syllogisme juridique peut être établi, les défenderesses contrevenant aux lois et règlements applicables au transport rémunéré, exploitant ainsi un système de transport illégal et constituant une concurrence déloyale contre les propriétaires et chauffeurs de taxi.

Puisque le demandeur allègue qu'Uber concurrence directement et illégalement (de façon déloyale) l'industrie du taxi, il peut y avoir une apparence de causalité entre la perte de revenus et la perte de valeur des permis. Le tribunal rappelle finalement qu'à ce stade, le fardeau du demandeur en est « un de logique et non de preuve »⁹ et que la démonstration d'une perte globale est suffisante¹⁰. Ainsi, le critère de l'alinéa 575(2) C.p.c. est satisfait.

Quant au critère de l'alinéa 575(3) C.p.c.¹¹, celui-ci est respecté, la Cour s'en tenant à mentionner que les chauffeurs de taxi se comptent par milliers.

Finalement, le critère de l'alinéa 575(4) C.p.c.¹² est lui aussi respecté et n'est pas contesté par les défenderesses. Le tribunal rappelle tout de même les enseignements de la Cour suprême selon lesquels un représentant ne devrait pas être exclu à moins que ses intérêts ou sa compétence soient lacunaires à un point tel qu'il mette en péril la survie de l'action¹³. En l'espèce, le demandeur est actif dans l'industrie du taxi depuis 27 ans, il détient les permis en vigueur, il agit à la fois comme chauffeur et propriétaire de taxi et il a acquis la collaboration du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos qui l'assistera quant à la publication du recours. Il satisfait donc évidemment au critère édicté à l'alinéa 575(4) C.p.c.

C. L'irrecevabilité de la demande par rapport à Uber Technologies Inc.

Avant de prononcer ses conclusions, le tribunal aborde la demande des défenderesses d'exclure Uber Technologies inc. de l'action collective. Les défenderesses allèguent que le fait de pouvoir accéder à partir du Québec à une boutique en ligne pour télécharger des logiciels n'est pas un facteur de rattachement et qu'aucune cause d'action n'est alléguée contre Uber Technologies inc., le seul fait d'avoir développé une application n'étant pas en soi un délit.

Le tribunal rejette le premier argument des défenderesses au motif que celui-ci est fondé sur la notion de compétence en common law et qu'il provient de la Cour fédérale. Au Québec, l'article 3148 C.c.Q. s'applique pour déterminer la compétence de la Cour et plus particulièrement l'alinéa 3 dans le cas étudié, le demandeur

alléguant que les dommages subis par les chauffeurs l'ont été au Québec. Quant au second argument des défenderesses, le tribunal, faisant référence à l'article [1457](#) C.c.Q., énonce que « si le logiciel développé par Uber Technologies inc. a été développé, entre autres, pour faciliter la commission d'un délit (la concurrence déloyale) au Québec, cette implication peut être considérée comme un délit en soi ». C'est pourquoi Uber Technologies inc. doit rester partie défenderesse à l'action collective.

III- LE COMMENTAIRE DE L'AUTEURE

L'admission par le tribunal de la preuve par inférence des dommages et de la causalité¹⁴ constitue l'élément le plus intéressant de la décision commentée. Il faut dire que la jurisprudence récente énonce déjà que le seuil de preuve requis au stade de l'autorisation est minimal, que les faits allégués par la demande doivent être tenus pour avérés et que la demande d'autorisation d'exercer une action collective ne constitue qu'un processus de filtrage et de vérification du mérite possible de l'action visant à écarter les recours insoutenables¹⁵. C'est toutefois dans l'affaire *Sibiga* que la Cour d'appel a confirmé que le tribunal pouvait – voire devait – considérer une preuve indirecte (dont une preuve par inférence) du demandeur au stade de l'autorisation, en raison notamment de l'« informational imbalance » entre les parties à ce stade¹⁶ :

[76] As the appellant rightly observes, consumers very often face an informational imbalance when they allege objective lesion in that the merchant, and not the consumer, knows the wholesale cost of the good or service in issue. With respect, the judge did not sufficiently consider this fact. In consumer litigation generally, there are different ways in which courts have allowed consumer-plaintiffs to show, by indirect evidence, that the prices charged to them are exploitative based on a disparity between the consumer price and the wholesale price. These include market comparisons as well as other indicators. Such alternate means of proof should be considered by an authorization judge otherwise consumer class actions might never advance to trial.

[...]

[91] That these options are part of a viable business model for Fido raises the inference – at least for the purposes of the *prima facie* case test – that \$6.14 per MB on a pay-per-use basis is exploitative for the appellant. The same reasoning would apply to other consumers in the class who paid an amount "in excess of \$5" would be too. Contrary to what the judge wrote, this inference provides a tangible basis for concluding that the standard rates charged to consumers above \$5 are objectively lesionary.

[...]

[93] The failure to draw this inference reflects a palpable error. When considered alongside the *prima facie* evidence raised by the appellant's other exhibits, notably the OEDC report, newspaper articles and press releases, I am satisfied that the requirement of article [1003](#)(b) has been met here.

[...]

[148] First, I think it would be wrong for the respondents to trade on their informational advantage against consumers to secure a narrowing of the class at this stage of the proceedings. I noted above that the appellant has the burden of proof under article [1003](#) C.C.P., and it is true as well that she has the burden of justifying the description of the class under article [1002](#). But the respondents have information about the costs they face to provide roaming fees to Quebec consumers in the various parts of the world relevant to the class, as well as, presumably, a clear picture of how many consumers are involved and what those consumers paid themselves for the services. They have not been obliged, as yet, to share this material with the appellant, but they should not be permitted, at the same time, to complain that it would be unfair to them to approve the class because it is overbroad. The comments of Bélanger, J.A. in *Lévesque* were made in circumstances sufficiently similar to this case to be a helpful guide here:

[28] Le recours proposé ici a ceci de particulier que l'on peut présumer que les intimées possèdent toutes les données nécessaires à l'estimation du nombre d'abonnés concernés par le recours, ainsi que le nombre de locations de « Films pour adultes – Torride » effectuées par ces derniers. En effet, les relevés mensuels produits par l'appellant indiquent, de façon précise, la journée et l'heure de la location de chacun de ces films. Le tarif de 10,99 \$ correspondant, à ce que j'en comprends, au montant facturé pour cette catégorie de films.

[29] De plus, nous pouvons raisonnablement présumer qu'un certain pourcentage des quelque 1,8 million d'abonnés des intimées, quoique, inconnu à ce moment, loue des « Films pour adultes – Torride ». C'est le constat qu'a fait la juge et elle a eu raison de le faire. Dans ce contexte très précis, l'identification d'autres membres potentiels ou encore d'une approximation quant à leur nombre devient secondaire. Par ailleurs, les intimées possèdent ces informations et elles étaient en mesure d'apporter des précisions quant à leur nombre au moment de la demande d'autorisation, si elles estimaient que ces données pouvaient être pertinentes au rejet de la demande.

En l'espèce, le tribunal a pu conclure qu'il existait une présomption relative aux pertes subies par les propriétaires et chauffeurs de taxi découlant des faits allégués par le demandeur et qu'une telle présomption constituait une preuve par inférence suffisante permettant audit demandeur de franchir le seuil exigé par la jurisprudence. Rappelons-nous que le tribunal a retenu le syllogisme suivant :

(1) Les défenderesses contreviennent aux dispositions légales applicables et exploitent *de facto* un système de transport illégal (rappelons à cet effet l'analyse du juge Cournoyer dans le dossier fiscal impliquant Uber) ;

(2) Cette contravention à la Loi constitue une concurrence déloyale à l'égard des détenteurs de permis de chauffeurs et propriétaires de taxi ;

(3) Cette concurrence déloyale permet aux défenderesses d'offrir des tarifs inférieurs attirant une partie de la clientèle des taxis classiques, d'où la perte de revenus et la perte de valeur des permis.

Le demandeur n'avait d'ailleurs pas, à ce stade, le fardeau d'établir une perte individuelle, mais plutôt le fardeau de démontrer une perte globale, ce qu'il a réussi à établir dans le cas présent.

Selon l'auteure, et comme mentionné précédemment, il est souvent nécessaire pour le tribunal de considérer une preuve par inférence au stade de l'autorisation, les défendeurs choisissant généralement de conserver les informations sensibles qu'ils détiennent, alors que le demandeur ne peut obtenir ces informations à ce stade, *inter alia* en interrogeant un représentant des défendeurs. Ironiquement, les défendeurs contestent régulièrement la demande d'autorisation au motif que les allégations de la demande, dont celles relatives à la faute reprochée aux défendeurs et aux dommages subis par les membres du groupe, sont imprécises.

CONCLUSION

La décision rendue par le juge Peacock constitue un avertissement aux défendeurs qu'une preuve par inférence sera considérée par le tribunal au stade de l'autorisation en l'absence d'informations plus précises, informations qui pourraient être fournies rapidement par les défendeurs. Cette décision constitue également un bon rappel du fardeau de preuve du demandeur quant aux dommages et à la causalité au stade de l'autorisation, soit un fardeau de logique et non de preuve prépondérante.

* M^e Charlotte Grenier, avocate chez Lex Group Inc., concentre sa pratique en litige civil et commercial ainsi qu'en matière d'actions collectives.

[2.](#) 2016 QCCS 5770, [EYB 2016-273344](#).

[3.](#) *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ, c. S-6.01.

[4.](#) Arrêté n^o 2016-16 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en date du 30 septembre 2016, *Gazette officielle du Québec*, 30 septembre 2016, 148^e année, n^o 39A, art. 2.

[5.](#) Note de l'auteur : le tribunal semble faire référence erronément à l'article [576](#) C.p.c. dans cette section du jugement. Il faut plutôt se référer à l'article [575](#) C.p.c. pour les critères applicables au stade de l'autorisation de l'action collective.

[6.](#) *Uber Canada inc. c. Agence du revenu du Québec*, 2016 QCCS 2158, [EYB 2016-265574](#).

[7.](#) *Ibid.*, par. 199 à 207.

[8.](#) *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, [EYB 2016-268978](#), par. 76.

[9.](#) *Union des consommateurs c. Bell Canada*, 2012 QCCA 1287, [EYB 2012-209002](#).

[10.](#) *Infineon Technologies AG. c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, [EYB 2013-228582](#), par. 125-126.

[11.](#) « Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que : [...] (3) La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance ».

[12.](#) « Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que : [...] (4) Le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres ».

[13.](#) *Infineon*, par. 149.

[14.](#) Par. 35, 40 et 48(3) de la décision commentée.

[15.](#) *Charles c. Boiron Canada inc.*, 2016 QCCA 1716, [EYB 2016-271842](#), par. 40.

[16.](#) *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, [EYB 2016-268978](#), par. 76, 91 et 93.

Date de dépôt : 10 avril 2017