

**COUR SUPÉRIEURE**  
(ACTION COLLECTIVE)

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000782-165

DATE : 24 JANVIER 2017

---

**SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE MARK G. PEACOCK, J.C.S.**

---

**WILSON JEAN-PAUL**, résidant et domicilié au [...], St-Hubert, Québec, [...];

Demandeur

c.

**UBER TECHNOLOGIES INC.**, compagnie privée ayant son siège sis au 182, Howard Street, suite 8 à San Francisco, CA94105 aux États-Unis;

et

**UBER B.V.**, société fermée à responsabilité limitée légalement constituée selon le droit néerlandais ayant son siège sis à Vijzelstraat 68, 1017 HL, Amsterdam, Pays-Bas;

et

**RASIER OPERATIONS B.V.**, une compagnie privée à responsabilité restreinte ayant une place d'affaires au Barbara Strozziiaan 101, 1083 HN, Amsterdam, Pays-Bas;

et

**UBER CANADA INC.**, corporation légalement constituée ayant son domicile au 100, King Street West, suite 6100, 1 First Canadian Place, Toronto (Ontario) M5X 1B8;

Défenderesses

---

**JUGEMENT RECTIFIÉ**

---

Après avoir rendu son jugement le 23 janvier 2017, le Tribunal corrige une erreur dans la numérotation des deux derniers sous-paragraphes du paragraphe [25]. Ces derniers doivent se lire : « [25.6] et [25.7] » au lieu de « [25.8] et [25.8] ».

## INTRODUCTION

- [1] Le ou vers le 28 octobre 2014, le service UberX commence ses opérations à Montréal, le tout tel qu'il appert d'un communiqué de presse du 28 octobre 2014.<sup>1</sup>
- [2] Le demandeur veut être autorisé à représenter toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires de taxi ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi depuis le 28 octobre 2014, pour les territoires des agglomérations A11, A12, A2, A5, A8, A25, A30, A36, A38, dans le cadre d'une action collective en dommages-intérêts visant à indemniser la perte de revenus des propriétaires et chauffeurs et la perte de valeur des permis de propriétaires de taxi. Le demandeur allègue que ces pertes résultent des actions illégales des défenderesses qu'il tient solidairement responsables.

### 1. Contexte juridique et factuel

#### 1.1 Contexte juridique

- [3] Dans un jugement récent<sup>2</sup> concernant une demande d'autorisation d'une action collective, le Tribunal analyse la jurisprudence récente sur les principes applicables à une telle demande. Pour mieux cerner l'application de cette analyse au présent litige, le Tribunal estime opportun de citer les paragraphes suivants :

[11] ***At the authorization stage, the role of the Court is to filter out frivolous applications. The burden on the Petitioner is one of demonstration of an appearance of right, known also as an "arguable case", and not the usual civil evidential standard "on the balance of probabilities".***

[12] ***The Supreme Court of Canada in the 2013 judgment of Infineon Technologies AG confirmed that the CCP art. 575 criteria required a "low threshold" of review by the Superior Court at the authorization stage. Equally, that judgment established that the approach taken by the Superior Court in analyzing the application of the CPC art. 575 criteria should be generous and liberal and not restrictive.***

---

<sup>1</sup> Pièce P-8.

<sup>2</sup> *Charbonneau v. Apple Canada inc. et al*, 2016 QCCS 5770.

**[13] The Petitioner must assert specific facts; if the Petitioner asserts only generalities, the Superior Court must be vigilant to determine that the legal syllogism being proposed by the Petitioner meets even the low standard of "arguable case".**

**[14] In addition to taking the facts alleged in the Application as proven, the Court must also consider the evidence in the record, being: (a) the exhibits and (b) the transcript of any limited examination permitted by the Court of the Petitioner.**

[4] Tel que mentionné par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Infineon*, « ... la jurisprudence a clairement voulu faciliter l'exercice des recours collectifs comme moyen d'atteindre le double objectif de la dissuasion et de l'indemnisation des victimes... »<sup>3</sup>, c'est-à-dire permettre un accès plus souple à la justice.

## **1.2 Contexte factuel**

[5] Dans sa demande d'autorisation, M. Jean-Paul décrit le service Uber comme suit:

### **1.2.1 Application Uber**

**1. L'application Uber offre une plate-forme digitale qui permet aux clients de commander une course via l'application installée dans leurs téléphones intelligents;**

**2. Pour avoir accès à l'application Uber, le client doit ouvrir un compte en fournissant les informations suivantes: nom, adresse courriel, numéro de téléphone, informations sur le moyen de paiement;**

**3. De plus, avant de pouvoir créer son compte, le client doit cocher la case « en cliquant créer un compte, vous acceptez les conditions générales et la politique de confidentialité d'Uber », le tout tel qu'il appert d'une version papier de la page internet d'inscription sur le site d'Uber Technologies inc., dénoncée au soutien de la présente demande sous la cote P-12;**

**4. Au Canada, les « Conditions générales » s'appliquent de la manière suivante :**

#### **1. Relations contractuelles**

**Les présentes conditions d'utilisation (les conditions), régissent l'accès ou l'utilisation par vous-même, une**

<sup>3</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 60.

**personne physique, depuis tous pays du Monde (à l'exclusion des États-Unis et de ses territoires et possessions ainsi que de la chaîne continentale) d'applications, de sites web, de contenus, de produits et de services (les services) mis à disposition par Uber B.V. le tout tel qu'il appert desdites « Conditions générales », pièce P-7;**

**5. Dans l'application Uber, le client peut commander un véhicule UberX, un véhicule Uber XL ou un véhicule Uber Sélect, voir la localisation des voitures Uber à proximité grâce au système de géolocalisation, lesquels véhicules 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;**

**6. Une fois la course complétée, le paiement pour les services rendus est effectué exclusivement via l'application Uber en utilisant les informations de paiement fournies lors de l'ouverture du compte;**

**7. Du montant prélevé, une partie va au chauffeur et une partie va à Rasier B.V. à titre de frais d'utilisation de l'application;**

**(soulignement du Tribunal)**

### **1.2.2 Application UberPartner**

**8. L'application UberPartner est celle utilisée par les chauffeurs afin de pouvoir recevoir les demandes de service des clients utilisant l'application Uber;**

**9. Les personnes désirant utiliser l'application UberPartner pour offrir des services de transport de personne par automobile n'ont pas à détenir un permis de chauffeurs de taxi, tel qu'il appert de l'extrait suivant des « Conditions générales », pièce P-6 :**

**Les prestataires tiers de transport fournissant les services de transports sollicités dans le cadre de certaines marques de demande peuvent offrir des services de covoiturage ou des services de transports de particulier à particulier sans détenir de licence ou de permis professionnels pour ce faire.**

**10. Les chauffeurs reçoivent leur part des paiements effectués par les clients pour les services qu'ils ont offerts en un versement hebdomadaire par dépôt bancaire directe fait par Uber B.V., tel qu'il**

**appert de la section Payment de la page Frequently Asked Questions du site internet d'Uber Technologies Inc., pièce P-5;**

**1.2.3 Déroulement d'une course avec Uber**

**11. Une course avec Uber peut se résumer comme suit :**

- a. En utilisant l'application Uber, le client indique le lieu de prise en charge et appuie sur le bouton « Commander ici » (ci-après la « requête »);**
- b. La requête est automatiquement acheminée électroniquement au serveur de données d'Uber, localisé en Californie;**
- c. Le serveur envoie automatiquement la requête au chauffeur actif situé le plus près du lieu de prise en charge;**
- d. Ce chauffeur reçoit une notification via l'application UberPartner et celui-ci a quinze (15) secondes pour signifier son acceptation de la requête en appuyant n'importe où sur l'écran;**
- e. Si le chauffeur recevant une notification n'accepte pas la requête dans le temps imparti de quinze (15) secondes, le serveur enverra automatiquement la requête au second chauffeur le plus près et ainsi de suite;**
- f. Si le chauffeur recevant la requête accepte la course, le client reçoit une notification contenant les informations du chauffeur, soit le modèle de véhicule, le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule ainsi qu'une photo du chauffeur et son prénom;**
- g. Quand le chauffeur arrive au lieu de prise en charge, une notification électronique est envoyée automatiquement au serveur californien d'Uber;**
- h. Le serveur californien d'Uber envoie alors une notification électronique au client pour l'aviser de l'arrivée du chauffeur;**
- i. La course commence lorsque le client entre dans le véhicule du chauffeur et que ce dernier appuie sur un bouton « Débuter la course » dans l'application UberPartner;**
- j. La course se termine à l'arrivée à la destination indiquée par le client, verbalement ou via l'application, et que le chauffeur appuie sur « Terminer la course » dans l'application UberPartner;**

***k. Le paiement se fait de façon automatisée par Rasier B.V., sans aucun geste du client via une tierce partie assurant le paiement électronique.***

## **2. Identification des Défenderesses**

[6] Uber B.V., une compagnie néerlandaise<sup>4</sup>, met les applications Uber à la disposition des personnes (passagers) sur le territoire de la province de Québec, en octroyant une licence limitée. Uber B.V. est également responsable de remettre aux chauffeurs leur part des paiements effectués par les clients pour les services qu'ils ont offerts, en un versement hebdomadaire et par dépôt bancaire direct<sup>5</sup>.

[7] Rasier Operations B.V. octroie la licence d'accès limités à l'application UberPartner aux personnes l'ayant sollicitée et qui répondent aux critères de sélection des chauffeurs. Rasier est une filiale d'Uber Technologies inc. et détient un contrat individuel avec chaque chauffeur indépendant<sup>6</sup>.

[8] Uber Technologies inc. a développé les applications Uber et UberPartner, lesquelles mettent en relation : utilisateurs et chauffeurs indépendants, grâce à des applications pour les téléphones intelligents, entre autres.

[9] Dans une publicité, les défenderesses expliquent leurs services comme suit :

***Les services constituent une plate-forme technologique permettant aux utilisateurs des applications mobiles ou des sites web d'Uber qui sont fournis dans le cadre des services (chacun desquels étant désignés « Applications»), d'organiser et de planifier des déplacements et/ou des services logistiques avec des prestataires tiers indépendants desdits services, incluant en cela des prestataires tiers indépendants des services de transports et des prestataires tiers indépendants des services logistiques sous contrats avec Uber ou certains affiliés d'Uber (les prestataires tiers)<sup>7</sup>.***

## **3. Position de M. Jean-Paul**

[10] Aux fins de la demande d'autorisation, le Tribunal doit prendre les faits allégués comme étant avérés.

[11] M. Jean-Paul allègue que les services Uber sont illégaux. Le Tribunal cite ses allégations à cet effet :

---

<sup>4</sup> Pièce P-4.

<sup>5</sup> Pièce P-5.

<sup>6</sup> Pièce P-3.

<sup>7</sup> Pièce P-5.

**39. L'industrie du taxi est réglementée notamment pour accroître la sécurité des usagers et améliorer la qualité des services offerts;**

**40. Plus particulièrement, le transport rémunéré de personnes par automobile est encadré et régi par la Loi concernant les services de transport par taxi, RLRQ c. S 6.01, et les règlements afférents, dont notamment les articles 4 et 24 de la loi :**

**- Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.**

**- Le permis de chauffeur de taxi autorise son titulaire à exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe en conduisant une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi.**

**41. Tant en vertu de la Loi sur les services de transport par taxi qu'en vertu du Règlement sur le transport par taxi pour le territoire de la Ville de Montréal, un permis est nécessaire pour agir en tant qu'intermédiaire en service de transport par taxi sur les territoires des villes de Gatineau, Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières;**

**42. Aussi, pour offrir et effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi, alors qu'un permis de chauffeur de taxi est requis pour permettre à son titulaire d'exercer notamment le métier de chauffeur de taxi en conduisant une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi (articles 4 et 24 de la Loi concernant les services de transport par taxi);**

**Les fautes**

**43. Les chauffeurs UberX offrent et fournissent un service de transport rémunéré de personnes par automobile sans y être autorisés par un permis de chauffeur de taxi et/ou un permis de propriétaire de taxi;**

**44. Les chauffeurs UberX utilisent l'application UberPartner pour recevoir les demandes de service formulées par les clients via l'application Uber;**

**45. Les chauffeurs qui contractent avec les défenderesses ne possèdent pas de permis de propriétaire de taxi ni de permis de chauffeur de taxi alors qu'ils offrent un service de transport rémunéré de personnes par automobile;**

**46. Les défenderesses fournissent illégalement des services de publicité, de répartition d'appels et d'autres services de même nature à des personnes qui ne sont pas titulaires des permis requis par la Loi et la réglementation;**

**47. Les défenderesses offrent et fournissent des services de répartition de demandes, d'appels ou d'autres services de même nature à des personnes qui ne sont pas titulaires d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis de chauffeur de taxi, en contravention directe avec l'article 50 de la Loi concernant les services de transport par taxi;**

**Concurrence déloyale**

**48. En négligeant de se conformer aux Lois et règlements applicables en l'espèce, les défenderesses jouissent d'un avantage déloyal par rapport aux chauffeurs de taxi et aux intermédiaires en services de transport par taxi qui eux se conforment à la Loi et aux règlements;**

**49. Concrètement, en ne payant pas les frais liés aux permis de taxi et d'intermédiaires en services de transport par taxi, les défenderesses peuvent offrir et permettre à leurs chauffeurs d'offrir un prix nettement inférieur à celui offert par les intervenants du milieu du taxi se conformant aux Lois;**

#### **4. Mise en vigueur du projet pilote : 15 octobre 2016**

[12] Le ou vers le 30 septembre 2016, un projet pilote, a été mis en place par l'Arrêté numéro 2016-16 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (« ministère des Transports »). La date de l'entrée en vigueur de cet arrêté est le 15 octobre 2016.

[13] Le projet pilote concerne les services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile (art 1). L'annexe 1 indique qu'Uber Canada inc. se voit octroyer un permis comme « titulaire d'un permis d'intermédiaire en service de transport » pour plusieurs agglomérations.

[14] L'art. 2 indique que le projet pilote tient en compte « des besoins de la population et de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis au moment de sa mise en œuvre » (soulignements du Tribunal).

[15] Les articles 3 et 4 expliquent comment le ministère des Transports perçoit les droits exigibles d'Uber Canada inc. :



**3- Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports autorise le titulaire à rendre disponible son application mobile à ses partenaires chauffeurs 50 000 heures par semaine, ce qui correspond au nombre maximal d'heures de 300 permis de propriétaire de taxi.**

**Les droits exigibles pour rendre disponible, au cours d'une semaine, l'application mobile entre 0 et 50 000 heures sont de 0,97 \$ par course débutée durant cet intervalle.**

**Dans le cas où le titulaire rend disponible, au cours d'une semaine, son application au-delà de 50 000 heures sans dépasser 100 000 heures, les droits exigibles sont de 1,17 \$ par course débutée durant cet intervalle.**

**Dans le cas où le titulaire rend disponible, au cours d'une semaine, son application mobile au-delà de 100 000 heures, les droits exigibles sont de 1,33 \$ par course.**

**Dans le cas où le titulaire rend disponible, au cours d'une semaine, son application mobile au-delà de 150 000 heures, des ajustements à la hausse ou à la baisse de ce bloc heure seront possibles, par modification du Projet pilote, en fonction des résultats préliminaires.**

**Pour l'application du Projet pilote, le jour qui marque le point de départ d'une semaine est le lundi à minuit.**

**Les heures se calculent en additionnant les minutes durant lesquelles chaque partenaire-chauffeur est connecté à l'application mobile du titulaire.**

**4. Le titulaire doit verser au ministre un acompte trimestriel de 1 100 000 \$ représentant les droits exigibles estimés pour un trimestre. Le ministre établit le montant réel des droits exigibles pour le trimestre visé. Si le montant de l'acompte est inférieur au montant réel des droits exigibles pour le trimestre visé, le titulaire doit payer la différence avec le versement de son prochain acompte. Si le montant de l'acompte est supérieur au montant réel des droits exigibles pour le trimestre visé, le titulaire déduit la différence lors du versement de son prochain acompte.**

[16] Le projet pilote a été mis en vigueur après l'introduction de la demande d'autorisation. Pendant l'audition de la demande d'autorisation, les parties ont fait état de l'existence de ce projet pilote et ont déposé les documents législatifs pertinents, sans grand débat.

[17] Dans son plan d'argumentation, M. Jean-Paul ne conteste pas la validité dudit projet pilote<sup>8</sup>. Il est d'avis que les défenderesses sont à tout le moins responsables de compenser les membres du groupe pour les préjudices subis par eux avant l'entrée en vigueur du projet pilote.

[18] Les défenderesses proposent dans leur plan d'argumentation<sup>9</sup> que le Tribunal fonde son analyse du syllogisme de la demande d'autorisation uniquement sur le nouveau régime juridique que constitue le projet pilote.

[19] Le Tribunal n'est pas d'accord avec celles-ci.

[20] L'existence d'une perte n'est pas à confondre avec la quantification de la perte. Par exemple, le fait pour le législateur de légaliser un service jusqu'alors potentiellement illégal pourrait, ou pas, affecter la perte subie. Tout dépend : (a) de la preuve au moment du procès au fond et (b) du moment où le Tribunal considérera les pertes alléguées comment étant cristallisées. Ces questions concernent le fond du litige.

[21] Au stade de l'autorisation, le Tribunal se doit, par prudence, de rester ouvert à l'effet potentiel du projet pilote sur ce litige, sans plus de commentaires.

## **5. Art. 576 (1) : Les questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes**

[22] M. Jean-Paul propose les questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes suivantes :

- 22.1. Est-ce que les activités commerciales des défenderesses sont illégales?
- 22.2. Est-ce que les activités commerciales des défenderesses constituent une forme de concurrence déloyale?
- 22.3. Dans l'affirmative, est-ce que ces activités causent une perte de revenus aux membres du groupe?
- 22.4. Dans l'affirmative, les membres du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts équivalents à cette perte de revenus?

---

<sup>8</sup> Ce projet pilote est évoqué dans une autre demande d'autorisation d'exercer une action collective portant le numéro 500-17-095560-168, où la Procureure générale du Québec est la seule partie défenderesse.

<sup>9</sup> Plan d'argument, par. 4

- 22.5. Quel est le quantum de cette perte de revenus?
- 22.6. Est-ce que les activités commerciales des défenderesses ont provoqué une dévaluation du permis de propriétaire de taxi?
- 22.7. Dans l'affirmative, est-ce que les défenderesses sont responsables de cette dévaluation des permis de propriétaires de taxi?
- 22.8. Dans l'affirmative, est-ce que les membres propriétaires de permis de propriétaire de taxi ont droit à des dommages-intérêts compensatoires équivalents à cette perte de valeur?

[23] Le Tribunal est d'accord que toutes ces questions soulevées sont communes et permettraient d'éviter, ou à tout le moins, réduire la durée de procès individuels.

[24] Cependant, le Tribunal est d'avis que suite à l'entrée en vigueur du projet pilote, ces questions doivent être reformulées :

- 24.1. afin que ce fait juridique soit pris en considération;
- 24.2. pour déterminer si un traitement distinct s'impose au cas où le permis aurait été revendu ou non pendant l'une ou l'autre période.

[25] Le Tribunal propose les questions suivantes <sup>10</sup>:

#### ▪ Faute

25.1 Par le biais de leurs activités commerciales au Québec, les défenderesses sont-elles fautives parce qu'elles contreviennent aux lois québécoises, entre autres, la *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c. S 6.01?

25.2 Si oui, les activités commerciales des défenderesses au Québec constituent-elles une forme de concurrence déloyale?

#### • Perte de revenus

25.3 Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînent une perte de revenus pour les membres du groupe :

- a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
- b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

25.4 Quel est le quantum des pertes de revenus :

- a) des chauffeurs uniquement?

<sup>10</sup> Le Tribunal propose des modifications aux questions à poser, en vertu de sa discrétion judiciaire.

- b) des propriétaires uniquement?
- c) des personnes physiques comme M. Jean-Paul qui sont à la fois chauffeurs et propriétaires?

- **Perte de valeur du permis**

25.5 Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînent une perte de valeur du permis pour les membres du groupe :

- a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
- b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

25.6 Quel est le quantum des pertes de valeur du permis :

- a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15 octobre 2016?
- b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15 octobre 2016?

25.7 Le recouvrement, le cas échéant, doit-il être collectif ou individuel?

## **6. Art. 576 (2) : Les faits paraissent justifier les conclusions recherchées**

### **6.1 Droit applicable**

26 Le seuil de preuve prescrit par cette disposition est peu élevé<sup>11</sup>.

27 Cependant, les allégations de la demande ne doivent pas se limiter à des généralités, mais doivent être suffisamment précises de manière à soutenir efficacement la reconnaissance du droit revendiqué<sup>12</sup>.

28 Les critères d'autorisation doivent bénéficier d'une approche généreuse du Tribunal plutôt que restrictive. En cas de doute, le Tribunal doit pencher en faveur de l'autorisation de l'action collective<sup>13</sup>.

### **6.2 Analyse**

---

<sup>11</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 59.

<sup>12</sup> *Fortier c. Meubles Léon*, 2014 QCCA 195, par. 68-70.

<sup>13</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 60.

### 6.2.1 L'illégalité alléguée des opérations des défenderesses

- 29 Dans son plan d'argumentation, M. Jean-Paul allègue que « **Les activités des défenderesses ont déjà été déterminées comme étant illégales par les tribunaux québécois, interprétation ayant été reprise dans diverses causes les impliquant** »<sup>14</sup>;
- 30 Dans le jugement *Uber Canada inc. v. Agence de revenu du Québec*<sup>15</sup>, le juge Guy Cournoyer de la Cour supérieure est saisi par Uber d'une demande d'annuler les brefs de perquisition et de saisie pour les infractions fiscales alléguées.
- 31 Le juge Cournoyer explique son analyse de la manière suivante:

**[199] Uber plaide que, puisque les chauffeurs UberX n'exploitent pas leur véhicule automobile en vertu d'un tel permis, ces véhicules ne constituent pas des taxis. De plus, les tarifs des chauffeurs UberX ne sont pas établis selon les prix réglementés par la Loi concernant les services de transport par taxi.**

**[200] Ces arguments sont erronés et le juge qui a accordé les mandats de perquisition pouvait conclure qu'Uber voulait aider les chauffeurs UberX à éviter de percevoir et de remettre les taxes conformément à la loi.**

**[201] En effet, la Loi concernant les services de transport par taxi définit clairement le transport par taxi lorsqu'elle prévoit que le transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile doit être autorisé par un permis.**

**[202] Nul ne peut offrir un service de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile sans détenir un permis de taxi.**

**[203] L'argument d'Uber est circulaire lorsqu'elle prétend que, puisque les chauffeurs UberX transportent des personnes à l'aide d'une automobile sans détenir de permis de taxi, ils n'exploitent pas une entreprise de taxi.**

**[204] Or, 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.**

**[205] Il en va de même des obligations fiscales.**

<sup>14</sup> *Uber Canada inc. c. Agence du revenu du Québec* 2016 QCCS 2158, par. 184 à 230; *Regroupement des travailleurs autonomes métallos, section locale 9840 et al. c. Uber Technologies Inc. et al.*, 2016 QCCS 4626.

<sup>15</sup> 2016 QCCS 2158 (permission d'appeler refuser, 2016 QCCA 1303), par. 10, 193-195 et 199-207.

**[206] Les chauffeurs UberX ne peuvent être considérés comme des petits fournisseurs qui n'ont pas l'obligation de s'inscrire aux fins de la perception et de la remise des taxes en considérant qu'ils n'exploitent pas une entreprise de taxi, car ils contreviennent à la Loi en ne détenant pas de permis de taxi.**

**[207] On ne peut affirmer que l'on échappe à l'application d'une loi en se fondant sur sa propre délinquance.**

- 32 Le Tribunal n'est pas lié par ce précédent jurisprudentiel, qui ne revêt pas l'autorité de la chose jugée dans la présente affaire. Cependant, le jugement Cournoyer constitue une analyse réfléchie par un juge de la Cour supérieure sur une question d'importance dans la présente affaire.
- 33 À ce stade, ce jugement appuie la thèse du demandeur et établit, à l'étape de l'autorisation, qu'il existe une cause défendable aux mérites.

## 6.2.2 Dommages allégués

- 34 Les défenderesses soutiennent que M. Jean-Paul n'allègue pas les faits qui lui permettent de prouver des pertes de revenus et des pertes concernant la dépréciation de valeur des permis des propriétaires pour leur revente. La Cour d'appel confirme que « plus l'allégation est générale, plus il y a de risque de se rapprocher davantage de l'opinion »<sup>16</sup>.
- 35 Cependant, le Tribunal détermine que la preuve par inférence, ici présente, permet à la demande de franchir le seuil exigé par la jurisprudence en ce qui a trait aux dommages et à la causalité<sup>17</sup>.

### 6.2.2.1 Perte de Revenus

- 36 La demande réclame une majoration de 30% comme indemnité pour perte de revenus, sans préciser comment ce pourcentage est calculé. Cette précision relève du fond du litige.
- 37 Cependant, le demandeur allègue des pertes de revenus « importantes » pour tous les chauffeurs et propriétaires :

**49. Concrètement, en ne payant pas les frais liés aux permis de taxi et d'intermédiaires en services de transport par taxi, les**

<sup>16</sup> *Fortier c. Meubles Léon*, 2014 QCCA 195, par. 69.

<sup>17</sup> La preuve des dommages faite en demande devant le juge Yergeau n'a pas été présentée devant ce Tribunal (voir *Regroupement des travailleurs autonomes métallos, section locale 9840 et al. c. Uber Technologies Inc. et al.*, 2016 QCCS 4626, par. 27-28).

**défenderesses peuvent offrir et permettre à leurs chauffeurs d'offrir un prix nettement inférieur à celui offert par les intervenants du milieu du taxi se conformant aux Lois;**

**50. En conséquence, l'industrie du taxi a perdu une part considérable de sa clientèle attirée par les bas prix offerts par les défenderesses, tel qu'il le sera plus amplement démontré à l'enquête;**

**51. Cette baisse de clientèle a causé une perte de revenus importante aux intervenants de l'industrie du taxi, tel qu'il le sera plus amplement démontré à l'enquête**

*(soulignement du Tribunal)*

- 38 M. Jean-Paul dépose en preuve de la publicité « en ligne » des défenderesses<sup>18</sup> qui compare les prix suivants entre Uber X et un taxi de Montréal :
- tarif de base : 2,50 \$ v. 3,45 \$;
  - par km : 0,85 \$ v. 1,70 \$
  - par minute : 0,20 \$ v. 0,63 \$
- 39 Les défenderesses allèguent que M. Jean-Paul aurait dû chiffrer au moins ses propres pertes de revenus.
- 40 À ce stade, la preuve par inférence opère (voir par. 48 (3) ci-après). Il s'agit de la présomption qui découle des faits allégués, à ce stade préliminaire, qu'il y a des clients qui, autrefois, étaient des clients potentiels pour les taxis, mais qui maintenant choisiront plutôt le « ride sharing » qu'offrent les défenderesses, en raison, entre autres, de leurs tarifs inférieurs.
- 41 Il faut ici tenir compte d'un certain déséquilibre<sup>19</sup> dans les renseignements, du fait que le calcul des pertes peut nécessiter des renseignements concernant les utilisateurs des services Uber, lesquels renseignements sont en possession de la défense.
- 42 Aux fins de la demande d'autorisation, le Tribunal est satisfait que M. Jean-Paul établit le syllogisme suivant :
- les chauffeurs Uber – qui chargent moins cher que les tarifs règlementés pour taxis et qui ne déboursent aucun montant monétaire pour l'achat de permis de taxi – ont été capables de s'accaparer d'une clientèle certaine qui, auparavant, aurait utilisé les services des taxis;
  - ces services, offerts par les défenderesses, entraînent une perte de clientèle et de revenu pour tous les chauffeurs et propriétaires de

<sup>18</sup> Pièce P-11

<sup>19</sup> *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 76.

taxis, le tout à être établi par une preuve prépondérante au procès<sup>20</sup>.

### 6.2.2.2 Perte de valeur des permis alléguée

- 43 La défense allègue, d'une part, qu'il n'y a pas de dommages tant qu'un propriétaire n'a pas vendu son permis et, d'autre part, qu'aussitôt le projet pilote entré en vigueur, on ne peut prétendre à aucun dommage, car les opérations des défenderesses sont maintenant légales. Par conséquent, toujours selon la défense, les dommages sont hypothétiques et ne satisfont pas au critère de certitude requis par l'art. 1611 C.c.Q.
- 44 Le législateur contrôle le nombre de permis de propriétaires de taxi par agglomération<sup>21</sup>. Ainsi, selon l'industrie du taxi réglementée par le ministère des Transports, l'offre est contrôlée sur le marché.
- 45 Le Tribunal a connaissance d'office du principe de « l'offre et la demande »<sup>22</sup>.
- 46 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 tel 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).
- 47 Dans leur plan d'argumentation, la défense allègue :

**2. Le demandeur simplifie grandement la réalité en omettant de tenir compte de la profonde mutation du secteur du transport de personnes, lequel a notoirement vu arriver plusieurs nouveaux modèles dont le covoiturage urbain, le partage de véhicules (Communauto, Car2go, etc.), les nouveaux modèles de transport rémunéré (dont Teo taxi), l'essor des transports en commun en milieu urbain (prolongement de la « ligne bleue » du métro, ligne d'autobus 747, etc.), la bicyclette (incluant Bixi), etc. Or, le demandeur ne cherche à poursuivre aucun de ces joueurs ni à faire interdire ces nouvelles réalités en raison d'une soi-disant perte de valeur des permis de propriétaire de taxi.**

<sup>20</sup> Infineon Technologies AG c. Option consommateurs, 2013 CSC 59, par. 135.

<sup>21</sup> Règlement concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération de taxi et certaines conditions d'exploitation, c. S-6.01, r.2, Annexe.

<sup>22</sup> Jean-Claude ROYER et Sophie LAVALLÉE, « La preuve civile », 2008 (La Référence), EYB2008PRC5, n°141 ; Terre-Neuve (Conseil du trésor) c. N.A.P.E. [2004] 3. R.C.S. 381, 406, par. 56; R. c. Find [2001] 1 R.C.S. 863, 2001 CSC 32 (CanLII), par. 48. J. Sopinka, S. N. Lederman et A. W. Bryant, *The Law of Evidence in Canada* 4<sup>th</sup> ed. 2014, par. 19.15.



48 Le Tribunal considère que le syllogisme à retenir est le suivant :

- 1) les défenderesses exploitent un système de transport qui est illégal, parce qu'elles contreviennent aux lois applicables au transport rémunéré. Cette proposition trouve une certaine justification dans les dispositions de la loi applicables à l'industrie de taxi et le jugement Cournoyer;
- 2) ce système constitue de la concurrence déloyale contre les détenteurs de permis de chauffeurs et de propriétaire de taxis;
- 3) parce que les chauffeurs Uber concurrencent directement l'industrie du taxi pour les usagers<sup>23</sup>, si cette concurrence est illégale (« déloyale »)<sup>24</sup>, il peut y avoir une apparence de causalité concernant les deux pertes : une perte de revenu et une perte dans les valeurs des permis<sup>25</sup>. Vu que la publicité Uber cible cette clientèle, le Tribunal peut inférer qu'une partie de cette clientèle aurait utilisé les services de l'industrie du taxi, en cas d'absence des services Uber. La Cour d'appel confirme que le Tribunal doit considérer une preuve par inférence au stade de l'autorisation<sup>26</sup>.

49 De plus, comme l'écrit la Cour suprême du Canada, « ***Au stade de l'autorisation, le fardeau du requérant n'en est pas un de preuve prépondérante; il lui suffit de faire la démonstration d'un syllogisme juridique qui mènera, si prouvé, à une condamnation. Son fardeau en est donc un de logique et non de preuve***<sup>27</sup> ».

50 Au stade de l'autorisation, la démonstration d'une perte globale est suffisante sans qu'il ne soit nécessaire au demandeur d'établir la perte individuelle subie par chaque membre du groupe<sup>28</sup>.

51 Ainsi, selon le Tribunal, ce critère est satisfait.

## **7. Art. 576 (3) : La non-application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance**

52 Les propriétaires et chauffeurs de taxi impliqués se comptent par milliers<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> Voir les documents publicitaires Uber, Pièces P- 9 et P- 7, p. 2 et suivants « *Uber's app connects you with the closest available Montreal taxi. No longer will you have to wonder about who your driver is, where they are and how long it will be until they arrive...* ».

<sup>24</sup> Cette question – l'illégalité ou non des opérations Uber – est au centre du débat au fond. Les parties ont informé le Tribunal que cette question sera fortement débattue des deux côtés.

<sup>25</sup> La démonstration d'une présomption de causalité s'appuie sur des faits (*Ramacieri c. Bayer inc.*, 2015 QCCS 4881, par. 53-66 – en appel).

<sup>26</sup> *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 76, 91, 93.

<sup>27</sup> *Union des consommateurs c. Bell Canada*, 2012 QCCA 1287, par. 88.

<sup>28</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 125-126.

53 Ainsi, ce critère est satisfait.

## **8. Art. 576 (4) : Le représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres**

54 La Cour suprême du Canada nous rappelle qu'un représentant ne devrait être exclu à moins que ses intérêts (par exemple, par conflit d'intérêts) ou sa compétence soient lacunaires au point tel qu'il mette en péril la survie de l'action<sup>30</sup>.

55 Pour les motifs suivants, le Tribunal confirme que M. Jean-Paul satisfait à ce critère :

1. il est actif dans l'industrie du taxi à Montréal depuis 27 ans, il est détenteur des permis en vigueur et agit à la fois comme chauffeur et comme propriétaire de taxi<sup>31</sup>;
2. il allègue avoir acquis l'entière collaboration du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, qui l'assistera dans ses démarches, notamment en ce qui a trait à la publication du recours et à la gestion du groupe de membres;
3. malgré les exigences de ses occupations, il a assisté à toute l'audition de l'autorisation.

56 La défense n'a pas contesté les affirmations de M. Jean-Paul.

57 Ainsi, les quatre critères sont satisfaits et l'autorisation est accordée.

## **9. Demande de déclarer la demande irrecevable par rapport à Uber Technologies inc.**

58 Dans sa demande d'autorisation, M. Jean-Paul décrit Uber Technologies inc. comme suit :

**12. *Uber Technologies inc. est le développeur des applications virtuelles Uber et UberPartner dont il est question dans le présent recours;***

---

<sup>29</sup> *Règlement concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération de taxi et certaines conditions d'exploitation*, c. S-6.01, r.2, Annexe.

<sup>30</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 149.

<sup>31</sup> Ex. P-13 et P-14.

13. **Les applications Uber et UberPartner peuvent être téléchargées gratuitement à partir de plusieurs boutiques en ligne d'applications, notamment « Google Play, l'App Store, Blackberry World » (ci-après désignées collectivement comme étant les «boutiques d'applications»);**
14. **Sur les différentes interfaces des boutiques d'applications, Uber Technologies inc. présente et définit les applications Uber et UberPartner comme étant un moyen de transport, tel qu'il appert des extraits des descriptions de l'application Uber et de l'application UberPartner sur les boutiques d'applications, lesquels sont dénoncés en liasse au soutien de la présente demande sous la cote P-2;**

59 Dans son plan d'argumentation, la défense demande d'exclure Uber Technologies inc. de l'action collective, en vertu de deux arguments:

- **le simple fait de pouvoir accéder à partir du Québec, virtuellement, à une boutique en ligne pour télécharger des logiciels n'est pas un facteur de rattachement<sup>32</sup>;**
- **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.**

60 Le premier motif n'est pas retenu parce que la jurisprudence citée par Uber est fondée sur la notion de compétence en *common law* et provient de la Cour fédérale. Au Québec, la compétence de la Cour supérieure est établie par l'art. 3148 C.c.Q. et en particulier dans ce cas-ci, l'art. 3148 (3) étant donné que M. Jean-Paul allègue que les dommages ont été subis par les propriétaires et chauffeurs au Québec :

**3148.** Dans les actions personnelles à caractère patrimonial, les autorités québécoises sont compétentes dans les cas suivants:

1° le défendeur a son domicile ou sa résidence au Québec;

<sup>32</sup> *Club Resorts Ltd. c. Van Breda*, [2012] 1 RCS 572, par. 87; *Desjean c. Intermix Media, inc.*, 2006 CF 1395, 35, confirmé en appel, 2007 CAF 365.

2° le défendeur est une personne morale qui n'est pas domiciliée au Québec, mais y a un établissement et la contestation est relative à son activité au Québec;

3° une faute a été commise au Québec, un préjudice y a été subi, un fait dommageable s'y est produit ou l'une des obligations découlant d'un contrat devait y être exécutée;

4° les parties, par convention, leur ont soumis les litiges nés ou à naître entre elles à l'occasion d'un rapport de droit déterminé;

5° le défendeur a reconnu leur compétence.

Cependant, les autorités québécoises ne sont pas compétentes lorsque les parties ont choisi, par convention, de soumettre les litiges nés ou à naître entre elles, à propos d'un rapport juridique déterminé, à une autorité étrangère ou à un arbitre, à moins que le défendeur n'ait reconnu la compétence des autorités québécoises.

(soulignement par le Tribunal)

- 61 Par rapport au deuxième argument, 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<sup>33</sup>.
- 62 À ce stade, le Tribunal ne peut déterminer que M. Jean-Paul échouera sur cette partie de sa réclamation.
- 63 Ainsi, Uber Technologies inc. doit rester partie à ce litige.

## CONCLUSIONS

### POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

- 64 **ACCUEILLE** la présente Demande pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective;

---

<sup>33</sup> Art. 1457 C.c.Q.

65 **AUTORISE** l'exercice d'une action collective contre les défenderesses solidaires afin de décider des principales questions suivantes et les conclusions qui s'y rattachent, à savoir :

- **Faute**

65.1 Par le biais de leurs activités commerciales au Québec, les défenderesses sont-elles fautives parce qu'elles contreviennent aux lois québécoises, entre autres, la *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c. S 6.01 et ses règlements?

65.2 Si oui, les activités commerciales des défenderesses au Québec constituent-elles une forme de concurrence déloyale envers les membres du groupe?

- **Perte de revenus**

65.3 Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînent une perte de revenus pour les membres du groupe :

a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

65.4 Quel est le quantum des pertes de revenus :

a) des chauffeurs uniquement?

b) des propriétaires uniquement?

c) des personnes physiques comme M. Jean-Paul qui sont à la fois chauffeurs et propriétaires?

- **Perte de valeur du permis**

65.5 Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînent une perte de valeur du permis pour les membres du groupe :

a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

65.6 Quel est le quantum des pertes de valeur du permis :

a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15 octobre 2016?

b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15

octobre 2016?

65.7 Le recouvrement, le cas échéant, doit-il être collectif ou individuel?

66 **ATTRIBUE** à Jean-Paul le statut de représentant, aux fins d'exercer l'action collective pour le compte du groupe ci-après décrit :

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi pour les territoires des agglomérations A11, A12, A2, A5, A8, A25, A30, A36, A38 et ce, depuis le 28 octobre 2013 jusqu'à la date d'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15 octobre 2016;

67 **IDENTIFIE** les conclusions recherchées par l'action collective comme étant les suivantes:

a. **ACCUEILLIR** la demande pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective;

b. **DÉCRIRE** le groupe comme suit :

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi pour les territoires des agglomérations A11, A12, A2, A5, A8, A25, A30, A36, A38 et ce, depuis le 28 octobre 2013 jusqu'à la date d'entrée en vigueur du projet pilote, soit le 15 octobre 2016;

c. **CONDAMNER** solidairement les défenderesses à payer aux membres du groupe qui sont propriétaires d'un permis de propriétaire de taxi une somme équivalente à la perte de valeur des permis de propriétaires de taxi avec en sus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévus à l'article 1619 du *Code civil du Québec* et ce, depuis la date d'assignation;

d. **CONDAMNER** solidairement les défenderesses à payer aux membres du groupe une somme équivalente à la perte de revenus subie par eux en raison des actions des défenderesses, majorée de trente pour cent (30%) avec en sus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévus à l'article 1619 du *Code civil du Québec* et ce, depuis la date d'assignation;

e. **ORDONNER** que toutes les réclamations des membres soient recouvrées collectivement;

- f. **DISPENSER** le demandeur de fournir caution;
- g. **LE TOUT** avec les entiers frais de justice;

- 68 **DÉCLARE** que tous les membres du groupe qui n'ont pas demandé d'être exclus du groupe dans le délai prescrit, sont liés par tout jugement à rendre sur l'action collective à intenter;
- 69 **FIXE** le délai pour demander l'exclusion du groupe à 30 jours de la date de publication de l'avis aux membres, à partir de laquelle les membres du groupe qui n'auront pas demandé l'exclusion du groupe seront liés par tous les jugements qui seront rendus dans l'action collective;
- 70 **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres du groupe selon les modalités à être déterminées par le soussigné, le tout conformément aux articles 576 et 579 *C.p.c.*; et **CONVOQUE** les parties à une audience dont la date sera fixée ultérieurement, afin de discuter des questions de l'avis aux membres du groupe et des frais connexes;
- 71 LE TOUT AVEC FRAIS DE JUSTICE.**

---

**MARK G. PEACOCK, J.C.S.**

*Me Marc-Antoine Cloutier*

*Me Carl-Olivier Rouleau*

*Me Benoit Morissette*

DEVEAU GAGNÉ LEFEBVRE TREMBLAY ET ASSOCIÉS

Avocats du demandeur

*Me François Giroux*

*Me Kristian Brabander*

*Me Gabriel Query*

McCARTHY TÉTRAULT

Avocats des défenderesses

Date d'audience : 7 novembre 2016