

**COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)**

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

N° 500-06-000782-165

WILSON JEAN-PAUL

Demandeur

c.

UBER TECHNOLOGIES INC.

-et-

UBER B.V.

-et-

RASIER OPERATIONS B.V.

-et-

UBER CANADA INC.

Défenderesses

DÉFENSE

EN DÉFENSE À LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE D'UNE ACTION COLLECTIVE MODIFIÉE DU DEMANDEUR (LA « DEMANDE »), LES DÉFENDERESSES EXPOSENT CE QUI SUIT :

1. Les défenderesses nient les allégations contenues au paragraphe 1 de la Demande.
2. Quant au paragraphe 2, elles s'en remettent au jugement d'autorisation.
3. Quant aux paragraphes 3 et 4, elles nient les fautes et les préjudices allégués.
4. Elles nient telles que rédigées les allégations aux paragraphes 5 à 22 et réfèrent à la description de leurs activités contenue dans cette défense.
5. Elles nient les paragraphes 23 et 24 de la Demande.

6. Quant aux paragraphes 25 et 26, elles réfèrent à la description des services offerts contenue dans cette défense.
7. Elles nient telles que rédigées les allégations aux paragraphes 27 et 28 de la Demande et réfèrent à la description des applications Uber contenue dans cette défense.
8. Elles nient telles que rédigées les allégations aux paragraphes 29 à 35 de la Demande et réfèrent à la description de l'application Uber telle qu'elle appert de son site internet (voir par exemple : <https://www.uber.com/ca/fr-ca/about/how-does-uber-work/>).
9. Elles nient telle que rédigée l'allégation au paragraphe 36 de la Demande et réfèrent à la description des applications Uber contenue dans cette défense.
10. Elles nient le paragraphe 37 de la Demande.
11. Quant au paragraphe 38, elles réfèrent à la description de la rémunération des partenaires-chauffeurs sur son site internet et nient tout ce qui n'y est pas conforme.
12. Pour ce qui est du paragraphe 39, elles réfèrent à la description d'une course telle qu'elle appert de son site internet.
13. Quant aux paragraphes 40 à 43, elles réfèrent aux communiqués de presse mentionnés et nient tout ce qui n'y est pas conforme.
14. Les défenderesses n'ont pas à prendre position sur les paragraphes 44 à 46, qui ne contiennent aucune allégation de fait mais plutôt des arguments.
15. Les défenderesses ignorent les allégations aux paragraphes 47 et 48 de la Demande.
16. Elles n'ont pas à prendre position sur les paragraphes 49 à 55, qui ne contiennent aucune allégation de fait mais plutôt des arguments.
17. Elles admettent le paragraphe 56 de la Demande.
18. Elles n'ont pas à prendre position sur le paragraphe 57, qui ne contient aucune allégation de fait mais plutôt des arguments.
19. Quant au paragraphe 58, elles admettent que le gouvernement du Québec a suspendu l'entrée en vigueur du Projet de loi 100 en date du 10 juin 2016 et ignorent les allégations quant au reste.
20. Elles nient le paragraphe 59 de la Demande.
21. Quant aux paragraphes 60 à 62.2, elles réfèrent au texte de l'entente, de l'arrêté et du décret en question et nient tout ce qui n'y est pas conforme.

22. Elles nient les allégations au paragraphe 63 de la Demande.
23. Elles nient telles que rédigées les allégations au paragraphe 64 de la Demande et réfèrent plutôt à la description de leurs services telle qu'elle appert de leur site internet.
24. Elles nient les allégations au paragraphe 65.
25. Quant au paragraphe 66, elles réfèrent au texte de l'entente citée et nient ce qui n'y est pas conforme, incluant les conséquences juridiques qu'en tire le demandeur.
26. Elles nient les allégations aux paragraphes 67 à 73 de la Demande.
27. Elles nient les allégations aux paragraphes 74 à 76.
28. Elles nient les allégations aux paragraphes 77 à 80.
29. Elles nient les allégations aux paragraphes 81 à 83.
30. Quant au paragraphe 84, elles réfèrent au jugement d'autorisation et prennent acte des questions retirées.
31. Quant au paragraphe 85, les défenderesses nient que le Tribunal doive répondre par l'affirmative aux questions qui y sont mentionnées.
32. Les défenderesses nient que le demandeur ait droit aux conclusions demandées et réfèrent aux conclusions recherchées par la présente défense.

ET DANS LE BUT DE RÉTABLIR LES FAITS, LES DÉFENDERESSES AJOUTENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION ET RÉSUMÉ

33. Le recours du demandeur ne procède qu'en lien avec les pertes de revenus alléguées du demandeur et des membres du groupe.
34. Le recours du demandeur a en effet été amendé, suite à l'autorisation reçue du juge Mark G. Peacock le 24 janvier 2017, pour en retirer sa demande en lien avec la perte de valeur alléguée des permis de chauffeurs et de propriétaires de taxi, soit sa demande principale, du point de vue monétaire.
35. La demande concernant la perte de valeur alléguée des permis de chauffeurs et de propriétaires de taxi procède maintenant dans un recours distinct contre le gouvernement du Québec seulement.
36. Les membres du groupe ont par ailleurs déjà touché des sommes totalisant environ 860M\$ aux termes du *Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi* et du *Programme d'aide financière à la*

modernisation des services de transport par taxi, deux programmes gouvernementaux financés en partie par les redevances qu'a payées Uber Canada Inc. en vertu du *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, R.L.R.Q. chap. S-6.01, r 2.3 (le « **Projet pilote** »).

37. Le recours du demandeur vise la période du 28 octobre 2013 jusqu'à l'entrée en vigueur du *Projet pilote*, soit le 15 octobre 2016 (la « **Période visée** »).
38. La théorie du demandeur quant à sa cause d'action restante dans le présent dossier est basée sur une série de fausses prémisses, est sans aucun fondement juridique ou factuel et son recours est voué à l'échec.
39. Les défenderesses font partie du Groupe « **Uber** », une entreprise de technologies qui développe des logiciels innovateurs dont les fonctionnalités inédites altèrent de manière significative et permanente les habitudes de vie et de consommation des utilisateurs.
40. Uber, pendant la Période visée, n'a pas fourni, comme le suggère le demandeur, « des services de transport de personnes ». Uber a plutôt offert une technologie qui permet à des chauffeurs et des passagers d'entrer directement en contact.
41. Aucune des défenderesses n'est chauffeur, ni propriétaire de véhicules offrant un service de transport.
42. Partant, aucune des défenderesses n'est un « concurrent » du demandeur, ni des membres du groupe. Il n'y a pas eu de soi-disant « concurrence déloyale » par les défenderesses vis-à-vis les membres du groupe.
43. Les activités des défenderesses et les applications offertes par elles, loin de contrevenir à la réglementation applicable à l'industrie du taxi pendant la Période visée, étaient si innovatrices et révolutionnaires qu'elles n'étaient pas et n'auraient pas pu être visées ni même anticipées par le cadre législatif invoqué par le demandeur, notamment par la *Loi concernant les services de transports par taxi*, R.L.R.Q. chap. S-6.01 (la « **Loi sur le taxi** »), au moment de son adoption.
44. Non seulement les activités des défenderesses étaient-elles légales, mais elles n'ont causé aucun préjudice au demandeur, ni aux membres du groupe. Les défenderesses ont plutôt mis en marché une solution permettant de saisir des opportunités de courses inexistantes jusqu'alors, que le demandeur et les membres du groupes n'auraient pas pu générer ou effectuer.
45. De plus, tel qu'expliqué plus amplement ci-dessous, le demandeur n'a démontré aucune perte de revenus, ni pour lui-même, ni pour les membres du groupe. Le recours n'a en conséquence aucun mérite et doit être rejeté.

II. LES APPLICATIONS ET LE MODÈLE D’AFFAIRES D’UBER

46. Les activités commerciales d’Uber consistent essentiellement en l’octroi de licences d’accès et d’utilisation pour les logiciels qu’il développe.
47. Durant la Période visée, Uber ne transportait pas de passagers contre rémunération non plus qu’il ne possédait de véhicules utilisés pour le transport rémunéré de passagers et ce, contrairement au demandeur et aux membres du groupe, dont c’était précisément les activités.
48. Uber ne concurrençait pas le demandeur et les membres du groupe.
49. Uber n’offrait pas non plus, au sens de la Loi sur le taxi, de services de publicité, de répartition de demande de services de transport par taxi ou d’autres services de même nature aux utilisateurs des logiciels pour lesquels il octroyait des licences.
50. Les logiciels pertinents en l’espèce sont deux applications mobiles, Uber Rider et Uber Partner (les « **Applications** »).
51. L’Application Uber Rider permet à son utilisateur (le « **Passager** ») de communiquer directement avec un utilisateur d’Uber Partner (le « **Partenaires-Chauffeur** ») pour organiser un déplacement.
52. Le contact entre le Passager et le Partenaire-Chauffeur (ensemble, les « **Utilisateurs** ») se fait par géolocalisation, sans l’aide d’un intermédiaire.
53. Du 28 octobre 2013 au 27 octobre 2014, les Applications ne permettaient aux Passagers que de requérir les services de taxis opérés par des chauffeurs possédant un permis de chauffeur de taxi et utilisant une voiture dont le propriétaire possédait un permis de propriétaire de taxi (« **UberTaxi** ») et ce, sur le seul territoire montréalais.
54. Du 28 octobre 2014 au 15 octobre 2016, toujours sur le seul territoire montréalais, une fonctionnalité additionnelle permettaient aux Passagers et aux Partenaires-Chauffeurs d’organiser des services de covoiturage urbain via les Applications, selon l’une de modalités suivantes :
 - (a) **UberX** : services de covoiturage urbain opérés par des chauffeurs utilisant, dans la majorité des cas, leurs véhicules personnels, permettant de transporter un minimum de quatre (4) passagers;
 - (b) **UberXL** : service de covoiturage urbain aux modalités identiques à UberX offrant des véhicules permettant de transporter un minimum de six (6) passagers; et
 - (c) **UberSelect** : service de covoiturage urbain aux modalités identiques à UberX offrant des véhicules plus haut de gamme.

(ci-après désignées collectivement sous l'appellation « **Uber X** »)

55. Après chaque course, Uber traitait le paiement par carte de crédit effectué par le Passager et transférait les sommes ainsi perçues au Partenaire-Chauffeur, moyennant des frais.
56. Les fonctionnalités UberTaxi et UberX sont ensuite devenues disponibles sur le territoire de la ville de Québec du 12 février 2015 au 15 octobre 2016, puis en banlieue de Montréal du 12 novembre 2015 au 15 octobre 2016.
57. Durant la Période visée, seuls des membres du groupe ont pu agir comme Partenaires-Chauffeurs sur la plateforme UberTaxi; qui plus est, certain des membres du groupe ont aussi agi comme Partenaire-Chauffeur avec UberX, ou comme Passagers avec UberTaxi ou avec UberX.
58. Les membres du groupe ayant eu recours aux Applications pendant la Période visée, que ce soit à titre de Partenaires-Chauffeurs ou de Passagers, ont conclu des ententes avec les défenderesses et sont sujets aux termes de celles-ci.
59. Les défenderesses opposent en conséquence une fin de non-recevoir à tous les membres du groupe qui dénoncent aujourd'hui comme illégales des activités auxquelles ils ont eux-mêmes participé, que ce soit à titre de Partenaires-Chauffeurs ou de Passagers.
60. Par ailleurs, toutes courses que les membres du groupe ont planifiées sur UberTaxi ou UberX puis effectuées doivent être retranchées du recours.
61. De même, les dommages-intérêts réclamés doivent tenir compte de toute indemnité que le demandeur et les membres du groupe ont reçue ou pourraient recevoir de toute source en lien avec les faits allégués dans la Demande.

III. LES DÉFENDERESSES¹

62. La défenderesse Uber Canada Inc. (« **Uber Canada** ») est une compagnie incorporée en vertu des lois canadiennes, dont le siège se situe à Toronto. Uber Canada fournit des services de support administratif locaux aux autres sociétés Uber, notamment en matière d'affaires publiques et de marketing. Uber Canada ne conclut pas d'ententes avec les Utilisateurs.
63. La défenderesse Uber B.V. est une compagnie privée à responsabilité limitée incorporée en vertu des lois néerlandaises, dont le siège se situe à Amsterdam. Uber B.V. est l'entité Uber octroyant des licences aux Passagers pour l'utilisation de la version passager des Applications.

¹ Cette section décrit la situation des défenderesses durant la Période visée.

64. Uber B.V. est par ailleurs l'entité Uber octroyant des licences aux Partenaires-Chauffeurs utilisant la plateforme UberTaxi.
65. La défenderesse Rasier Operations B.V. (« **Rasier** ») est une compagnie privée à responsabilité limitée incorporée en vertu des lois néerlandaises, dont le siège se situe à Amsterdam. Rasier est l'entité Uber octroyant des licences aux Partenaires-Chauffeurs utilisant la plateforme UberX.
66. La défenderesse Uber Technologies Inc. (« **UTI** ») est une compagnie incorporée en vertu des lois du Delaware, dont le siège se situe à San Francisco, en Californie. UTI est la société mère de l'ensemble des sociétés constituant Uber. UTI ne conclut pas d'ententes avec les Utilisateurs.

IV. LE DÉFAUT D'ALLÉGUER UNE FAUTE CIVILE

67. Les allégations du demandeur en matière de « faute » se limitent à une énumération de contraventions alléguées à la Loi sur le taxi durant la Période visée. Les défenderesses auraient ainsi :
 - (a) Exercé des activités d'intermédiaires en services de transport par taxi sans détenir le permis requis (para. 67);
 - (b) Agi comme intermédiaires pour des chauffeurs offrant des services de taxi sans détenir les permis requis (paras. 68-70);
 - (c) Offert des services de publicité à des personnes n'étant pas titulaires de permis (para. 71); et
 - (d) Participé sciemment et facilité des contraventions à la Loi sur le taxi par des tiers (para. 72).
68. Les contraventions alléguées semblent toutes reposer sur les articles 34, 50 et 120 de la Loi sur le taxi.
69. Les défenderesses nient avoir contrevenu, ou encore avoir participé ou facilité toute contravention, aux dispositions de la Loi sur le taxi, notamment en ce qu'elles n'agissaient pas comme intermédiaires en services de transport par taxi durant la Période visée.
70. Les défenderesses n'ont jamais été reconnues coupables d'une infraction en vertu de la Loi sur le taxi.
71. Les défenderesses nient par ailleurs avoir admis opérer une entreprise de taxis pour les fins de l'application de la Loi sur le taxi durant la Période visée aux termes de l'*Entente relative aux exigences de conformité fiscale au Québec à l'égard des chauffeurs utilisant les plateformes « uberX », « uberXL », ou « uberSelect »*, pièce P-16 (l'« **Entente** »), cette entente, et toute admission qu'elle pourrait contenir, ne portant expressément que sur l'application de la *Loi sur la taxe*

d'accise, L.R.C. (1985), ch. E-15, et de la *Loi sur la taxe de vente du Québec*, L.R.Q., ch. T-01 et ce, uniquement pour la période postérieure à l'adoption de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, L.R.Q., 2016, chap. 22, le 10 juin 2016 (la « **Loi modifiant diverses dispositions** »).

72. Comme le souligne l'Entente, la *Loi modifiant diverses dispositions* est venue élargir le champs d'application de la *Loi sur le taxi* pour y assujettir les activités des défenderesses.

ATTENDU QUE la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport* (L.R.Q. 2016, c. 22) a été sanctionnée le 10 juin 2016 et, sous réserve de certaines exceptions, entrera en vigueur le 8 septembre 2016.

ATTENDU QUE la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport* (L.R.Q. 2016, c. 22) modifie la *Loi concernant les services de transport par taxi* (R.L.R.Q., c. S-6.01) [...] afin, notamment, de définir l'expression « service de transport par taxi » comme étant, sous réserve de certaines exceptions, tout service de transport rémunéré de personnes par automobile.

ATTENDU QUE les parties sont d'avis que, suivant les modifications législatives mentionnées précédemment, les services de transport offerts par les chauffeurs par l'entremise des plateformes « uberX », « uberXL », « uberSELECT » et de toutes autres plateformes similaires (ci-après les « plateformes ») constituent des « entreprises de taxi » au Québec aux fins de l'application de la *Loi sur la taxe d'accise* [...] et de la *Loi sur la taxe de vente du Québec* [...]

(nos soulignements)

73. Au contraire de ce qu'avance le demandeur, les défenderesses soumettent que le législateur a plutôt reconnu l'inapplicabilité de la *Loi sur le taxi* à leurs activités, durant la Période visée, en modifiant d'abord la *Loi* pour y ajouter l'article 89.1 le 12 mai 2015, en modifiant à nouveau le même article par l'adoption de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, L.Q., 2016 chap. 22 le 10 juin 2016, en prenant ensuite l'arrêté 2016-16 le 30 septembre 2016 pour les assujettir à certaines dispositions similaires à celles de la *Loi sur le taxi* dans le cadre d'un projet-pilote, puis en légiférant pour rendre ces dispositions permanentes par l'adoption le 10 octobre 2019 de la *Loi concernant le transport rémunéré des personnes par automobile*, R.L.Q. chap. T-11.2.

74. Les défenderesses soumettent subsidiairement que le demandeur assimile à tort une non-conformité statutaire à la commission d'une faute génératrice de responsabilité civile. Or, cette dernière ne peut résulter que de la violation indépendante de la norme de conduite de la personne raisonnable applicable.
75. Le demandeur n'allègue ni ne met en preuve aucune telle norme de conduite ni violation d'une telle norme de conduite en l'instance.
76. Durant la Période visée, les articles 34, 50 et 120 de la Loi sur le taxi, qui imposaient, essentiellement :
- (a) aux intermédiaires en services de transport par taxi d'être titulaires d'un permis et ne de faire affaire qu'avec des titulaires de permis de propriétaire ou de chauffeur de taxi (la « **Titularisation** »); et
 - (b) de ne pas accomplir ou omettre d'accomplir quelque chose en vue d'aider une personne à commettre une infraction à la Loi sur le taxi, ou encore de conseiller à une personne de la commettre, de l'y encourager ou l'y inciter;
- n'établissait pas une norme de conduite susceptible d'engager la responsabilité civile des défenderesses envers le demandeur et les membres du groupe, la Titularisation ne constituant alors qu'une exigence statutaire sans lien avec la survenance ou non d'une conduite fautive dans un cas spécifique.
77. En d'autres termes, si Uber doit être qualifiée d'intermédiaire en services de taxi en vertu de la Loi sur le taxi, ce qu'elle nie, le fait qu'elle n'ait pas détenu de permis d'intermédiaire durant la Période visée ne peut pas constituer une faute civile génératrice de responsabilité envers les membres du groupe, en l'absence d'un quelconque manquement à une norme de conduite.
78. La Loi sur le taxi, en posant des exigences de Titularisation, visait plutôt à réduire les risques que des fautes civiles ne soient commises dans le cours des activités du taxi.
79. L'objectif du législateur était d'assurer la protection du public et la promotion de ses intérêts en matière de transport, et non pas les intérêts économiques personnels poursuivis par le demandeur et les membres du groupe dans le cadre du présent recours.
80. Or, le demandeur et les membres du groupes tentent en l'instance de faire valoir des intérêts économiques personnels qui s'opposent à ceux du public en matière de transports de personnes.
81. Les activités reprochées aux défenderesses s'inscrivaient, quant à elles, pleinement dans le sens des objectifs visés par la Loi sur le taxi et offraient un potentiel extraordinaire pour favoriser leur réalisation.
82. Cette reconnaissance, et le désir du législateur de voir se poursuivre les activités des défenderesses, apparaissent de l'ensemble des actes et déclarations du

législateur énumérés au paragraphe 73 des présentes. L'ajout des plateformes technologiques telles qu'Uber au cadre législatif existant confirme cette reconnaissance et ce désir du législateur.

83. Ce n'est par ailleurs qu'en 2016, de façon concomitante à l'adoption du Projet pilote, que le législateur a introduit dans la Loi sur le taxi l'objectif d'« assurer une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population ».
84. Les défenderesses nient en conséquence avoir contrevenu de quelque manière que ce soit à la Loi sur le taxi ou avoir autrement commis toute faute civile.
85. Depuis son intégration au cadre législatif existant, Uber a obtenu un permis d'intermédiaire en services de transports par taxi et se qualifie désormais de répondant d'un système de transport.

V. L'ABSENCE DE PERTE DE REVENUS

86. Le demandeur et les membres du groupe allèguent, aux paragraphes 77 et 78 de la Demande, des pertes de revenus qui auraient, selon eux, été causées par une diminution de leur clientèle durant la Période visée.
87. Le demandeur ne s'est pas déchargé de son fardeau de prouver une diminution de sa clientèle, c'est-à-dire du nombre de courses, ou de celle des membres du groupe.
88. Le demandeur omet par ailleurs de spécifier que ses revenus et ceux des membres du groupe correspondent au produit du nombre de courses effectuées et de la valeur de ces courses.
89. Or, entre 2013 et 2016, la valeur totale des courses de taxi a augmenté de 23,7% pour la région du Grand Montréal et de 3,5% pour la région de la capitale nationale et de l'Outaouais, le tout tel qu'il appert d'un document de Finances Québec intitulé *Données sur l'industrie du taxi au Québec* de Finances Québec et daté du 13 mars 2018, dont copie est communiquée comme pièce **Uber-1**.
90. Le demandeur n'a dans les faits subi aucune perte de revenus pendant la Période visée, ni même dans les trois années qui ont suivi, le tout tel qu'il appert des résumés de ses déclarations de revenus fédérales pour les années 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019, dont copies sont communiquées au soutien des présentes, en liasse, comme pièce **Uber-2**.
91. En comparant le revenu annuel brut du demandeur pour l'année de référence 2013, lorsque la plateforme UberTaxi est devenue disponible à Montréal, à son revenu annuel brut des années qui suivent, on constate ce qui suit :
 - (a) 2014 : + 46,1 %;

- (b) 2015 : + 5,6 %;
 - (c) 2016 : + 18,1 %;
 - (d) 2017 : + 16,5 %;
 - (e) 2018 : - 9,7 %;
 - (f) 2019 : + 7,2 %;
 - (g) variation annuelle moyenne pour la Période visée : + 13,9 %;
 - (h) variation annuelle moyenne pour les années 2017 à 2019, postérieures à l'entrée en vigueur du *Projet pilote* et à la Période visée : + 4,6 %.
92. Or, le demandeur reproche notamment aux défenderesses de lui avoir causé des pertes de revenus en opérant sans être titulaire d'un permis d'intermédiaire.
93. Un constat similaire peut être tiré des données disponibles pour l'ensemble des membres du groupe dont les revenus ont soit augmenté, ou sont demeurés les mêmes, durant la Période visée, le tout tel qu'il appert d'un document de travail de Finances Québec, daté du 22 février 2018, dont copie est communiquée comme pièce **Uber-3**.
94. Rappelons que pour Montréal, seul UberTaxi était disponible en 2013 et 2014. UberX est venu s'y ajouter pendant la Période visée pour 2015 et 2016. Pour Québec, UberTaxi et UberX n'ont été disponibles pendant la Période visée que pour les années 2015 et 2016.
95. À partir de l'année 2013, lorsque la plateforme UberTaxi est devenue disponible à Montréal, les revenus annuels bruts des détenteurs de permis de chauffeurs de taxi ont varié comme suit :

Années	Grand Montréal	Régions Québec/Outaouais
2014	+ 5,5 %	+ 1,2 %
2015	+ 3,3 %	- 2,5 %
2016	+ 3,6 %	- 1,6 %
Moyenne annuelle	+ 4,1 %	- 1 %

96. Les détenteurs de permis de propriétaires de taxi ont, quant à eux, vu leurs revenus annuels bruts varier comme suit à compter de 2013 :

Années	Grand Montréal	Régions Québec/Outaouais
2014	+ 2,2 %	+ 2,3 %
2015	+ 1,3 %	+ 2,5 %
2016	+ 3,3 %	+ 1,8 %
Moyenne annuelle	+ 2,3 %	+ 2,2 %

97. Il appert donc que, dans la mesure où les activités des défenderesses ont eu un impact sur les revenus du demandeur et des membres du groupe, ce qui est nié, celui-ci a été positif ou essentiellement neutre.
98. Les défenderesses nient que le demandeur ou les membres du groupe aient encouru des pertes de revenus ou qu'ils aient subi quelque préjudice que ce soit.
99. Les dommages allégués par le demandeur et les membres du groupe sont, subsidiairement, grossièrement exagérés, et ne sont soutenus par aucune preuve fiable.

VI. L'ABSENCE DE LIEN CAUSAL ENTRE LA FAUTE ET LE PRÉJUDICE ALLÉGUÉS

100. Les défenderesses réitèrent que les pertes de revenus alléguées ne peuvent résulter de la seule contravention d'une disposition de la Loi sur le taxi, par ailleurs niée, dans la mesure où celle-ci ne stipulait pas de normes de conduite autonomes dont la violation aurait été susceptible d'engager leur responsabilité civile.
101. Dans l'hypothèse contraire, la contravention à une norme de conduite reflétée par une disposition de la Loi sur le taxi ne pouvait pas être la cause directe et immédiate d'une perte de revenus pour les titulaires de permis de chauffeur ou de propriétaire de taxis. La Loi sur le taxi ne visait pas les intérêts économiques personnels du demandeur et des membres du groupe.
102. Les défenderesses soumettent subsidiairement que le demandeur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve quant aux allégations qu'il porte aux paragraphes 74 à 76 de sa Demande relativement à la concurrence à laquelle elles se seraient adonnées, dont elles nient l'existence.
103. Les défenderesses rappellent que les Applications qu'elles ont mises sur le marché sont des logiciels, non pas des services de transport de personnes.

104. L'utilisation des Applications par les Utilisateurs a généré un nouveau marché et une nouvelle demande de courses en modifiant radicalement les préférences et habitudes des consommateurs. Cette nouvelle demande de courses est le produit indirect des innovations technologiques majeures intégrées dans les Applications par les défenderesses.
105. Les Partenaires-Chauffeurs ont ainsi bénéficié, durant la Période visée, d'une solution leur permettant d'offrir une expérience différant substantiellement, de par sa nature, de l'offre de service du demandeur et des membres du groupe, considérant ses avantages pratiques marqués et distincts, dont les suivants :
- (a) Le fait pour les Passagers de voir, dès l'ouverture d'une application d'utilisation simple et intuitive, les Partenaires-Chauffeurs à proximité (incluant leur nom, photo, évaluation générale en tant que chauffeur et le modèle de voiture) et le délai d'attente;
 - (b) La réception par le Passager d'une estimation du prix du trajet dès l'entrée des points de départ et d'arrivée d'une course dans l'application, avant même que le Partenaire-Chauffeur ne soit contacté;
 - (c) La capacité pour les Passagers d'entrer en contact directement et presque immédiatement avec un Partenaire-Chauffeur pour convenir d'une course;
 - (d) La géolocalisation permettant au Passager tant de fixer ou de modifier le point de départ et d'arrivée d'une course, de voir en direct les déplacements du véhicule vers l'un ou l'autre de ces points, que de déterminer le trajet le plus rapide;
 - (e) La possibilité pour le Passager d'entrer en contact, au besoin, avec le Partenaire-Chauffeur par téléphone ou par texte, et vice versa, avant l'arrivée du véhicule;
 - (f) La notification automatique par message texte de l'arrivée du Partenaire-Chauffeur;
 - (g) L'évaluation mutuelles des Utilisateurs, tant des Partenaires-Chauffeurs par les Passagers que des Passagers par les Partenaires-Chauffeurs, selon un système de pointage à cinq étoiles, qui permettaient à l'ensemble des Utilisateurs de décider, sur la base des expériences de ceux les ayant précédé, s'ils souhaitaient convenir d'une course ensemble; et
 - (h) Le paiement automatique par carte de crédit sans contact via les Applications et la production instantanée d'un reçu pouvant être consulté immédiatement sur le web.
106. L'intérêt pratique pour les Utilisateurs des avantages susmentionnés est indéniable et considérable, indépendamment du prix proposé. Certains membres du groupe ont, à ce titre, eux-mêmes eu recours à UberTaxi à titre de Partenaires-Chauffeurs durant la Période visée pour générer des courses.

107. Le demandeur, dans son interrogatoire au préalable, a reconnu que les fonctionnalités des Applications n'avaient toujours pas été adoptées par l'industrie du taxi et ce, plusieurs années après leur entrée sur le marché.
108. Les défenderesses ajoutent que toute comparaison entre la structure de leurs coûts d'opérations et celle du demandeur et des membres du groupe, toute relation entre ces « économies » et les frais chargés pour l'utilisation des Applications, et toute relation entre les frais chargés pour l'utilisation des Applications et le nombre de courses effectuées par le demandeur et les membres du groupe durant la Période visée, est spéculative et ne peut mener aux conclusions que les membres du groupe cherchent à en tirer.
109. Le demandeur et les membres du groupes ne se sont pas non plus déchargés de leur fardeau de prouver qu'ils auraient eu la capacité de desservir la nouvelle demande générée suite à la mise en marché des Applications, à supposer que leurs services aient pu se substituer à ceux des Partenaires-Chauffeurs, ce qui est nié.
110. Les limites de l'offre de transport par taxi, qui est essentiellement fixe, sont particulièrement évidentes en période d'achalandage.
111. La tarification dynamique permise par les Applications, quant à elle, permet de répondre aux hausses ponctuelles de la demande en incitant plus de Partenaires-Chauffeurs à prendre la route pour y répondre.
112. Le demandeur et les membres du groupe ne peuvent prétendre avoir perdu des courses qui, en l'absence des Applications, n'auraient tout simplement pas eu lieu.
113. En outre, le demandeur et les membres du groupe omettent ou négligent de considérer l'impact, durant la Période visée, qu'ont pu avoir sur leurs activités et leurs revenus plusieurs facteurs extrinsèques, dont:
 - (a) le partage de véhicules (Communauto, car2go, etc.);
 - (b) les nouveaux modèles de co-voiturage urbain (dont Teo Taxi);
 - (c) l'essor des transports en commun en milieu urbain (prolongement de la « ligne orange » du métro, ligne d'autobus 747 vers l'aéroport, etc.);
 - (d) la bicyclette (incluant Bixi et le développement du réseau cycliste);
 - (e) la compétition au sein même de l'industrie du taxi, notamment entre les divers intermédiaires en services de transport par taxi;
 - (f) l'augmentation importante du nombre de véhicules personnels sur les routes; et

- (g) la mauvaise presse relative à l'expérience des usagers auprès de l'industrie traditionnelle du taxi.
114. Le demandeur et les membres du groupe omettent ou négligent par ailleurs de considérer que, du 18 octobre 2013 au 27 octobre 2014, seule la fonction UberTaxi était disponible et ce, sur le seul territoire montréalais, de sorte que seuls des membres du groupe ont pu offrir des services de transport de personnes par l'entremise des Applications durant cette période.
115. De même, certains des membres du groupe ont nécessairement agi comme Partenaires-Chauffeurs avec UberTaxi, si ce n'est avec UberX, ou ont eu recours à UberTaxi ou à UberX à titre de Passagers durant la Période visée. Il doivent de ce seul fait se faire opposer une fin de non-recevoir, ayant eux-mêmes recouru à la plateforme qu'ils dénoncent.
116. Le demandeur et les membres du groupe ne peuvent pas réclamer de dommages pour des courses qu'ils ont eux-mêmes effectuées et dont ils ont bénéficié en utilisant les Applications.
117. Les défenderesses nient, en conséquence, que le demandeur et les membres du groupe aient subi des pertes de revenus du fait de leurs activités durant la Période visée.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL DE :

ACCUEILLIR la défense;

REJETER la demande introductive d'instance d'une action collective modifiée du demandeur;

LE TOUT avec frais de justice.

Montréal, le 15 juillet 2021

McCarthy Tétrault sncrl srl

MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocats des défenderesses,
**Uber Technologies Inc., Uber B.V., Rasier
Operations B.V. et Uber Canada Inc.**

N° 500-06-000782-165
COUR SUPÉRIEURE (actions collectives)
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
LOCALITÉ : MONTRÉAL

WILSON JEAN-PAUL

Demandeur

c.

UBER TECHNOLOGIES INC.
UBER B.V.
RASIER OPERATIONS B.V.
UBER CANADA INC.

Défenderesses

DÉFENSE

ORIGINAL

Mes Gabriel Querry / François Giroux / Kristian Brabander /
Maude Mercier / Nicolas Deslandres/ 514 397-4431 / 5638 /
4273 / 4142 / 4239
Notre référence : 214717-483190

BC0847

McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocats • Agents de brevets et marques de commerce
Barristers & Solicitors • Patent & Trade-mark Agents

Bureau 2500
1000, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 0A2
Tél. : 514 397-4100
Télec. : 514 875-6246

Notifications par courriel : Notification@mccarthy.ca