Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale

3 | 2020

La Directive 2019/1158 du 20 juin 2019 concernant l'équilibre entre vie personnelle et vie privée des parents et des aidants

David contre Goliath en Cour suprême du Canada : *Uber Technologies Inc. c. Heller*

2020 CSC 16

Gilles Trudeau

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rdctss/1024>

DOI : 10.4000/rdctss.1024

ISSN : 2262-9815

Éditeur

Centre de droit comparé du travail et de la sécurité sociale

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2020

Pagination : 168-171

ISSN : 2117-4350

Référence électronique

Gilles Trudeau, « David contre Goliath en Cour suprême du Canada : *Uber Technologies Inc. c. Heller* », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale* [En ligne], 3 | 2020, mis en ligne le 01 novembre 2021, consulté le 11 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/rdctss/1024> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rdctss.1024>

Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

GILLES TRUDEAU

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

DAVID CONTRE GOLIATH EN COUR SUPRÊME DU CANADA : *UBER TECHNOLOGIES INC. C. HELLER*¹

Le 26 juin 2020, la Cour suprême du Canada rendait une décision importante dans le litige opposant M. Heller, un chauffeur-livreur au service d'UberEATS à Toronto, à la multinationale Uber devant les tribunaux ontariens. Par le recours collectif qu'il intentait, M. Heller cherchait à ce que les chauffeurs Uber soient déclarés comme étant des salariés assujettis à la législation du travail ontarienne, ce à quoi Uber s'opposait, considérant ses chauffeurs comme des travailleurs indépendants à leur propre compte.

La décision de la Cour suprême ne tranche pas le fond du litige. Elle constitue néanmoins un jalon important dans le débat judiciaire, puisqu'elle décrète que ce sont les tribunaux ontariens qui devront en décider, et non pas le tribunal d'arbitrage privé prévu par le contrat conclu entre Uber et ses chauffeurs².

LES FAITS ET LE CONTEXTE

La situation de M. Heller reflète celle de tous les chauffeurs qui font de la livraison de repas ou du transport de personnes, en utilisant les applications d'Uber, cette multinationale implantée dans plus de 600 villes et 77 pays.

Pour entrer à son service, M. Heller a dû consentir, sans aucune négociation possible, aux conditions stipulées dans l'entente de service standardisée d'Uber. Selon les termes de la clause compromissoire qu'elle contient, tout différend du chauffeur avec Uber doit être résolu au moyen d'une médiation et d'un arbitrage devant se tenir à Amsterdam, aux Pays-Bas.

Recourir à cette procédure exige le paiement de frais administratifs et d'un dépôt initial de 14 500 \$ US, en plus des honoraires et autres frais de participation. Le total de ces frais représente la majeure partie du revenu annuel de M. Heller, dont le montant, avant déduction des dépenses, varie entre 20 800\$ et 31 200 \$, pour 40 à 50 heures de travail par semaine.

1 2020 CSC 16.

2 Ce litige, avant que soit rendue la décision de la Cour suprême, a fait l'objet des analyses suivantes : U. Coiquaud, « Uber et la réglementation canadienne : état de la jurisprudence », *RDCTSS*, 2019/2, p. 82 ; U. Coiquaud et I. Martin, « Accès à la justice des travailleurs de plateformes numériques : Réponses contrastées des tribunaux canadiens et américains », *RI/IR*, 2019, vol. 74, n°3, p. 577.

En 2017, M. Heller intente un recours collectif contre Uber devant les tribunaux publics ontariens pour violation de la Loi de 2000 sur les normes d'emploi (ci-après LNE)³ de l'Ontario. Uber s'est objecté à la recevabilité du recours et en a demandé le sursis, soutenant que le litige devait être tranché selon les dispositions de la clause compromissoire contenue à l'entente de service. M. Heller invoque la nullité de cette clause, prétendant qu'elle est inique et contraire aux dispositions impératives de la LNE.

Selon le juge de première instance saisi de l'affaire, la question de la validité de la clause d'arbitrage relevait d'un arbitre agissant en vertu de celle-ci⁴.

Rejetant les arguments de M. Heller, le juge s'est aussi prononcé, subsidiairement, en faveur de la validité de la clause. Son jugement a été renversé par une décision unanime de trois juges de la Cour d'appel d'Ontario⁵, qui ont jugé inique la clause d'arbitrage dans la mesure où elle résultait d'un marché injuste et d'une inégalité considérable du pouvoir de négociation respectif des parties. Uber a contesté leur décision auprès de la Cour suprême du Canada.

LA DÉCISION DE LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Se référant à la Loi sur l'arbitrage⁶ de l'Ontario, la Cour suprême décide qu'il lui appartient de se prononcer sur la validité de la clause d'arbitrage contenue dans l'entente de service souscrite entre M. Heller et Uber.

Elle s'adresse par la suite au premier argument de M. Heller selon lequel la clause d'arbitrage est nulle pour cause d'iniquité. L'iniquité est une doctrine trouvant son origine de l'*equity* (par opposition à la *Common Law*), qui est aujourd'hui admise en droit canadien et permet d'annuler un contrat inéquitable, fruit de l'inégalité du pouvoir de négociation.

Deux conditions sont nécessaires à son application : une disproportion réelle dans le pouvoir de négociation des parties impliquées et une transaction injuste, qui désavantage indûment la partie la plus vulnérable.

Pour la Cour suprême, il existait une inégalité de pouvoir de négociation manifeste entre Uber et M. Heller. La clause d'arbitrage était en effet incluse dans un contrat-type dont le chauffeur n'avait pu négocier aucun des termes. Il ne pouvait que l'accepter ou la refuser. M. Heller, « livreur de repas à Toronto », était fortement désavantagé face à la multinationale quant aux connaissances juridiques nécessaires à l'appréciation du contenu contractuel qui lui avait été proposé.

De plus, la clause compromissoire ne contenait aucune information relative aux coûts de la médiation et de l'arbitrage susceptible de survenir à Amsterdam. Ainsi, même s'il avait lu en détail les 14 pages du contrat avant de cliquer sur la mention « J'accepte » dans l'application Uber à laquelle il lui avait fallu accéder,

3 L.O. 2000, c. 41 [ci-après la LNE]. Étant une entreprise de livraison locale, UberEATS est assujettie à la législation du travail de chaque province canadienne où elle fait affaire ; en l'espèce la province de l'Ontario.

4 *Heller v. Uber Technologies Inc.*, 2018 ONSC 718.

5 *Heller v. Uber Technologies Inc.*, 2019 ONCA 1.

6 L.O. 2000, c. 17.

jamais M. Heller n'aurait pu soupçonner qu'il « [...] y avait un obstacle de 14 500 \$ US à franchir pour avoir accès à une réparation »⁷.

Selon la Cour, il ne fait aucun doute que la clause compromissoire est profondément désavantageuse pour M. Heller. Le paiement de 14 500 \$ pour accéder à la procédure de médiation et d'arbitrage est du même niveau que son revenu annuel et ne prend en compte ni les frais éventuels de déplacement, d'hébergement et de représentation juridique, ni la perte de revenu.

En outre, ces frais de justice sont nettement disproportionnés par rapport à la valeur de la sentence arbitrale que M. Heller était raisonnablement en mesure d'envisager au moment de la conclusion du contrat. Qui plus est, la clause identifie le droit néerlandais - celui du ressort d'origine d'Uber - comme étant celui qui doit s'appliquer et Amsterdam comme lieu de l'arbitrage.

Ce n'est qu'après avoir rempli ces conditions préalables abusives que M. Heller peut escompter obtenir une décision de justice pour faire valoir ses droits substantiels en application du contrat. Ceux-ci sont, de ce fait, complètement illusoire. Pour la Cour : « Aucune personne raisonnable ayant compris et apprécié les conséquences de la clause d'arbitrage ne l'aurait acceptée »⁸.

La Cour déclare la clause d'arbitrage inique et, en conséquence, nulle. Cependant, compte tenu de la divisibilité du contrat, la nullité de la clause compromissoire n'affecte pas, en soi, la validité de l'ensemble de celui-ci.

De plus, au vu de ses conclusions sur l'iniquité de la clause d'arbitrage, la Cour suprême s'abstient de se prononcer sur le second argument que faisait valoir M. Heller pour conclure à sa nullité, à savoir qu'elle a pour effet de soustraire les parties à l'application des mesures de protection impératives de la LNE.

Conclusion

Cette décision ne résout pas la question principale soulevée par le recours collectif intenté par M. Heller contre Uber.

La requalification des chauffeurs de la multinationale en salariés assujettis à la législation du travail devra attendre, le cas échéant, qu'aboutisse la longue démarche judiciaire entreprise par M. Heller, si celle-ci réussit à surmonter les nombreuses embûches qui se dresseront inmanquablement pour stopper sa progression.

Espoir irréaliste ? La réponse dépendra des juges saisis de la cause, et de leur volonté à faire évoluer - ou à interpréter différemment - les critères du salariat que la législation nationale du travail tarde à modifier et à adapter aux caractéristiques de la « gig économie »⁹.

7 *Uber Technologies Inc. c. Heller*, 2020 CSC 16, § 93.

8 *Ibid.*, § 95.

9 Voir à ce propos les expériences nationales relatées dans le numéro de la *Revue de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale*, 2019/ 2, consacré à l'ubérisation du travail et publié sous la direction d'Isabelle Daugareilh et d'Allison Fiorentino.

Entre-temps, c'est en mobilisant une doctrine de droit commun, mais aussi leur propre sens de l'équité et de la justice, que les juges canadiens ont dénoncé le montage contractuel qu'Uber impose à ses chauffeurs, et le caractère abusif de la clause compromissaire qu'ils sont contraints d'accepter pour les priver d'accès aux tribunaux étatiques.