

CANADA

COUR SUPÉRIEURE
(Actions collectives)

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

WILSON JEAN-PAUL, résidant et domicilié
au 3350, rue La Durantaye, Saint-Hubert,
Québec, J3Y 0C9;

N°: 500-06-000782-165

Demandeur

c.

UBER TECHNOLOGIES INC., société
ayant son siège social au 182, Howard
Street, local 8 à San Francisco, CA94105
aux États-Unis;

et

UBER B.V., société ayant son siège social
à Vijzelstraat 68, 1017 HL, Amsterdam,
Pays-Bas;

et

RASIER OPERATIONS B.V., société ayant
une place d'affaires au Barbara Strozzi
101, 1083 HN, Amsterdam, Pays-Bas;

et

UBER CANADA INC., société ayant son
domicile au 100, King Street West, bureau
6100, 1 First Canadian Place, Toronto,
province d'Ontario, M5X 1B8;

Défenderesses

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE D'UNE ACTION COLLECTIVE MODIFIÉE
(Art. 583 C.p.c. et suivants)

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE D'UNE ACTION COLLECTIVE, LE DEMANDEUR EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

Introduction

1. Les défenderesses offrent des services de transport de personnes dans plusieurs villes au monde. Elles utilisent une stratégie agressive pour percer un marché et déploient le service Uber avec un mépris total des lois applicables et sans obtenir les permis nécessaires;

2. Le 23 janvier 2017, le juge Mark G. Peacock, j.c.s., accueillait la demande d'autorisation et attribuait à Wilson Jean-Paul le statut de représentant du groupe :

« 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 ».

3. Le demandeur exerce la présente action collective contre les défenderesses pour avoir exercé illégalement des activités d'intermédiaire en service de transport par taxi et avoir participé et facilité des contraventions aux lois encadrant l'industrie du taxi;
4. La présente action collective consiste en une action en dommages-intérêts au nom des chauffeurs de taxi qui ont perdu des revenus importants (...) en raison des agissements illégaux des défenderesses;

I. PRÉSENTATION DES DÉFENDERESSES

5. Les défenderesses sont des sociétés apparentées qui sont détenues directement ou indirectement par Uber Technologies Inc.;
6. Les défenderesses participent à l'offre de services de transport de taxi connus sous le nom d'Uber (le « service Uber »);
7. Les services Uber sont définis comme suit sur le site internet d'Uber:

« Uber révolutionne le monde du transport en mettant en relation utilisateurs et chauffeurs en toute simplicité, grâce à nos applications, nous rendons les villes plus accessibles, offrant une nouvelle solution de transport aux utilisateurs et créant des opportunités de croissance pour les chauffeurs. Depuis sa création en 2009, Uber a connu un développement rapide, lui permettant aujourd'hui d'accompagner au quotidien les habitants de plus de 70 villes ».

tel qu'il appert d'un extrait du site internet d'Uber, pièce **P-1**.

8. Par leurs actions conjointes, les défenderesses ont agi à titre d'intermédiaires en service de transport par taxi, sans détenir de permis, en opérant une répartition de demandes de services de transport par automobile et en effectuant de la publicité pour des chauffeurs ne détenant aucun permis;
9. Les services sont commercialisés sous la marque de commerce Uber détenue par Uber Technologies Inc.;

A. La défenderesse Uber Technologies Inc.

10. Uber Technologies Inc. est le développeur des applications virtuelles Uber et UberPartner utilisées pour le service Uber;
11. Ces applications peuvent être téléchargées gratuitement à partir de plusieurs boutiques en ligne d'applications, notamment *Google Play*, *App Store*, *Blackberry World* (les « boutiques d'applications »);
12. Uber Technologies Inc. présente les applications Uber et UberPartner comme un moyen de transport, tel qu'il appert des extraits des boutiques d'applications, pièce **P-2**;

B. La défenderesse Uber Canada Inc.

13. Uber Canada Inc. se décrit comme une entité de support et de commercialisation, tel qu'il appert du rapport du Registraire des entreprises du Québec, pièce **P-3**;
14. Elle est la seule défenderesse incorporée au Canada;
15. Uber Canada Inc. collabore à la mise en marché du service Uber, est impliquée dans la révision et l'analyse des données des applications, gère les plaintes et peut intervenir pour suspendre des comptes d'utilisateurs;
16. Depuis le 21 octobre 2016, Uber Canada Inc. est la société d'Uber qui est titulaire du permis d'intermédiaire en services de transport par taxi;

C. La défenderesse Rasier Operations B.V.

17. Rasier Operations B.V. est définie comme suit sur le blogue d'Uber:

« Rasier is a wholly owned subsidiary of Uber Technologies Inc. that partners with ridesharing drivers. All ridesharing drivers have a contract with Rasier ».

tel qu'il appert du billet *Ridesharing Insurance Policy* sur le blogue d'Uber, pièce **P-4**.

18. Rasier Operations B.V. octroie la licence d'accès limitée à l'application UberPartner aux chauffeurs l'ayant sollicitée et qui répondent aux critères de sélection des chauffeurs;
19. Rasier Operations B.V. reçoit et traite les paiements effectués par les clients via l'application Uber;

D. La défenderesse Uber B.V.

20. Uber B.V. rend l'application Uber à la disposition des personnes au Québec en octroyant une licence limitée, non exclusive, sans droit de sous-licence, révocable

et non cessible, tel qu'il appert du document *Uber B.V., conditions générales* sur le site internet d'Uber, pièce **P-5**;

21. Uber B.V. est la société qui répartit les appels aux chauffeurs;
22. Uber B.V. est également responsable de rémunérer les chauffeurs en fonction des services qu'ils ont offerts, tel qu'il appert de la section *Payment* de la page *Frequently Asked Questions* du site internet d'Uber, pièce **P-6**;

II. DESCRIPTION DES SERVICES OFFERTS PAR LES DÉFENDERESSES

23. Jusqu'au 16 octobre 2016, le service Uber comprenait le service de transport par taxi effectué par des chauffeurs qui détiennent des permis de chauffeurs de taxi et de propriétaires de taxis et le service UberX;
24. Pendant cette période, UberX a permis à des personnes sans permis de chauffeur de taxi d'exercer des activités de transport par taxi;
25. Le service UberX est défini comme suit sur le site internet d'Uber :

« Mais qu'est-ce que c'est UberX ? C'est une option de covoiturage économique qui vous offre le même service Uber sur demande que vous connaissez et que vous aimez. Les courses avec UberX sont effectuées par des partenaires/chauffeurs soigneusement sélectionnés et appuyés par les pratiques les plus rigoureuses de l'industrie en matière de sécurité. Oh ! Avons-nous mentionné que c'est trente (30) pourcent moins cher qu'un taxi ? »

tel qu'il appert d'un billet *Montréal, votre UberX est en route !* sur le blogue d'Uber, pièce **P-7**.

26. Le service Uber est défini comme suit dans les conditions générales, pièce **P-5** :

« 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)».

27. Les utilisateurs des services Uber se divisent en deux catégories : les clients et les chauffeurs;
28. Les clients utilisent l'application Uber pour pouvoir commander une course alors que les chauffeurs utilisent l'application UberPartner pour recevoir les commandes;

A. L'application Uber

29. L'application Uber est une plate-forme digitale qui permet aux clients de commander une course via l'application installée sur leur téléphone intelligent;
30. Le client doit ouvrir un compte en fournissant ses coordonnées et ses informations sur le moyen de paiement;
31. Le client doit accepter par un simple clic les conditions générales et la politique de confidentialité d'Uber, tel qu'il appert de la page d'inscription sur le site d'Uber, pièce **P-8**;
32. Les conditions générales « régissent l'accès ou l'utilisation (...) d'applications, de sites web, de contenus, de produits et de services (les services) mis à disposition par Uber B.V. », tel qu'il appert des conditions générales de l'application Uber, pièce **P-5**.;
33. Lors de l'utilisation de l'application Uber, le client peut choisir le type de véhicule (UberX, Uber XL ou Uber Sélect) pour la course qu'il commande et voir la localisation des voitures Uber à proximité grâce au système de géolocalisation;
34. Une fois la course complétée, le paiement est débité via l'application Uber qui utilise les informations de paiement du client;
35. Le montant de la course est perçu par Rasier B.V. qui prélève des frais d'utilisation de l'application et rémunère ensuite les chauffeurs;

B. L'application UberPartner

36. Les chauffeurs utilisent l'application UberPartner afin de pouvoir recevoir les demandes de service des clients de l'application Uber;
37. Alors que la loi l'exigeait, Uber n'exigeait pas des chauffeurs de détenir les permis de chauffeur de taxi et de propriétaire de taxi pour devenir un partenaire d'Uber :

« 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 professionnel pour ce faire ».

tel qu'il appert des conditions générales, pièce **P-5**.

38. Les chauffeurs sont rémunérés par versement bancaire hebdomadaire par Uber B.V. en fonction des services qu'ils ont offerts, tel qu'il appert de la section *Payment* de la page *Frequently Asked Questions* du site internet d'Uber, pièce **P-6**.

C. Déroulement d'une course avec Uber

39. 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 » (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 secondes pour signifier son acceptation de la requête en appuyant n'importe où sur l'écran;
- e. si le chauffeur qui reçoit une notification n'accepte pas la requête dans le temps imparti de quinze secondes, le serveur enverra automatiquement la requête au second chauffeur le plus près et ainsi de suite;
- f. si le chauffeur qui reçoit 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 lorsque le chauffeur appuie sur « Terminer la course » dans l'application UberPartner; et
- k. le paiement est automatiquement perçu par Rasier B.V. via l'application Uber.

D. Début des services Uber au Québec

40. Depuis le 18 octobre 2013, les défenderesses offrent leurs services à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 18 octobre 2013, pièce **P-9**;
41. Le 28 octobre 2014, les défenderesses ont commencé à offrir le service UberX à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 28 octobre 2014, pièce **P-10**;
42. Le 12 février 2015, les défenderesses ont commencé à offrir le service UberX à Québec, tel qu'il appert du communiqué de presse du 11 février 2015, pièce **P-11**;
43. Le 12 novembre 2015, les défenderesses ont commencé à offrir le service UberX en banlieue de Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 12 novembre 2015, pièce **P-12**;

III. LE CADRE LÉGISLATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A. Les objectifs du cadre législatif

44. Avant l'adoption de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, tout service de transport rémunéré de personnes par automobile était un service de transport par taxi, sauf exception¹, et constituait un contrat de transport au sens du *Code civil du Québec*²;
45. Lors de l'arrivée d'Uber au Québec, l'industrie du taxi était strictement encadrée par le *Code civil du Québec*, *Loi sur les transports*³, la *Loi concernant les services de transport par taxi*⁴, la réglementation afférente et la réglementation municipale;
46. Cet encadrement législatif était nécessaire afin d'« accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts » et « d'assurer une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population »⁵;
47. Différents organismes contribuaient à la mise en œuvre de ces objectifs, dont la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ ») et la Commission des transports du Québec;
48. La SAAQ, ou à Montréal le Bureau du taxi de Montréal, délivrait les permis de chauffeurs et s'assurait avant de délivrer un permis à un éventuel chauffeur de taxi, et pour son maintien, de vérifier notamment :

¹ Art. 3 *Loi sur les transports*.

² Art. 2030 C.c.Q.

³ RLRQ c. T-12.

⁴ RLRQ c. S-6.01.

⁵ Art. 1 *Loi concernant les services de transport par taxi*.

- les antécédents judiciaires;
- l'accomplissement de la formation exigée;
- le résultat favorable aux examens prévus par règlement;
- le respect continu des règlements et des normes applicables à l'industrie du taxi; et
- le bon état et la bonne marche du véhicule.

B. La Loi concernant les services de transport par taxi

49. Lors de l'arrivée d'Uber, la *Loi concernant les services de transport par taxi* contenait les exigences et les devoirs principaux concernant le transport par taxi et encadrait la délivrance des permis;
50. La loi encadrait notamment les propriétaires de taxi, les chauffeurs de taxi et les intermédiaires en services de transport par taxi (« l'intermédiaire »);
51. Elle imposait l'obligation de détenir un permis pour être propriétaire d'une voiture utilisée pour le service de transport par taxi et pour conduire un véhicule pour le service de transport par taxi :
- « 4. 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.
24. 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. »
52. La loi définissait l'intermédiaire comme suit :
- « 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par:
- (...)
- 2° « intermédiaire en services de transport par taxi », toute personne qui fournit, par tout moyen, à des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi ou à des titulaires d'un permis de chauffeur de taxi des services de publicité, de répartition de demandes de services de transport par taxi ou d'autres services de même nature ».
53. L'intermédiaire devait obtenir un permis pour agir à ce titre sur les territoires des villes de Gatineau, Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières;
54. Les activités d'intermédiaire exercées en contravention de la loi et de sa réglementation étaient interdites :

« **50.** Il est interdit de fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature à une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis de chauffeur de taxi ».

55. La loi contenait des dispositions pénales qui prévoyaient l'imposition d'amende en cas de contravention par un intermédiaire⁶;

C. Le projet pilote du service Uber

56. Le 10 juin 2016, le gouvernement du Québec adoptait la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, LQ 2016, c. 22, aussi connue comme étant le Projet de loi 100;
57. L'article 34 du Projet de loi 100 modifiait l'article 89.1 de la Loi afin de modifier certains aspects de la discrétion ministérielle dans la mise en place de projets pilotes dans l'industrie du taxi, en plus d'introduire le principe d'équité envers les titulaires actuels de permis dans les considérations que le Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (le « Ministre ») doit observer lors de l'élaboration d'un tel projet pilote;
58. Le 10 juin 2016, le gouvernement suspendait l'entrée en vigueur du Projet de loi 100 jusqu'au 8 septembre 2016 afin de permettre au Ministre de négocier avec Uber l'élaboration et la mise en place d'un projet pilote;
59. Pendant cette période, Uber a continué d'offrir illégalement des services de transport rémunérés de personnes par véhicule automobile ainsi qu'après son entrée en vigueur le 8 septembre 2016.
60. Le 9 septembre 2016, une entente établissant les modalités du projet pilote concernant Uber est intervenue entre le Ministre et Uber (« l'Entente »), tel qu'il appert de l'Entente, pièce **P-13**;
61. Le 30 septembre 2016, l'arrêté numéro 2016-16 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (le « projet pilote ») a été publié dans la Gazette officielle du Québec. Cet arrêté contient le texte du projet pilote découlant de l'Entente;
62. Le 21 octobre 2016, un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi a été émis à Uber Canada Inc., suite au décret n°919-2016 du Ministre des transports du 19 octobre 2016, tel qu'il appert du décret, pièce **P-14**;

⁶ Voir les articles 99, 112 à 113 et 118 *Loi sur les services de transport par taxi*.

62.1. Le projet pilote et le permis permettait à Uber d'offrir ses services dans les agglomérations suivantes :

Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Blainville, Bois-des-Filion, Boisbriand, Boucherville, Brossard, Candiac, Carignan, Chambly, Côte-Saint-Luc, Delson, Deux-Montagnes, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Gatineau, Hampstead, Île-Dorval, Kirkland, L'Ancienne-Lorette, L'Île-Cadieux, L'Île-Perrot, La Prairie, Laval, Longueuil, Lorraine, Mascouche, Montréal, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Oka, Pincourt, Pointe-Calumet, Pointe-Claire, Pointe-des-Cascades, Québec, Rosemère, Saint-Amable, Saint-Augustin-de-Desmaures, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Constant, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Saint-Lambert, Saint-Placide, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sainte-Catherine, Sainte-Julie, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Sainte-Thérèse, Senneville, Terrasse-Vaudreuil, Terrebonne, Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-Lac, Westmount.

62.2. Ce projet pilote a pris fin le 10 octobre 2019 par l'adoption de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, qui a déréglementé l'industrie du taxi en abolissant la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'exigence des permis pour effectuer du transport rémunéré de personnes;

63. Jusqu'au 21 octobre 2016, Uber Canada Inc., par elle-même ou de concert avec les autres défenderesses, agissait à titre d'intermédiaire sans détenir un permis et offrait une répartition de demandes de services de transport par taxi à des chauffeurs et propriétaires sans permis;

IV. LA RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES

A. Les fautes des défenderesses

Les activités illégales d'intermédiaire

64. Le service Uber vise à recevoir les requêtes de service envoyées par les clients via l'application Uber et les redistribuer à des chauffeurs via l'application UberPartner;

65. Ce service est une activité d'intermédiaire de service de transport et de répartition de demande au sens de la loi. Le fait que ces services soient offerts par le biais d'applications mobiles n'en change pas la nature, tel qu'il appert de l'article 3 de l'Arrêté numéro 2015-13 du ministre des Transports en date du 9 novembre 2015, pièce **P-15**;

66. (...) Les défenderesses Uber Canada Inc. et Rasier Operations B.V. ont admis qu'elles opèrent une entreprise de taxis dans une entente intervenue en août 2016 avec le ministre des Finances du Québec, où elles reconnaissent leurs statuts

d'« entreprises de taxis » aux fins de l'application de la *Loi sur la taxe d'accise* et de la *Loi sur la taxe de vente du Québec* :

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 taxis » au Québec aux fins de l'application de la *Loi sur la taxe d'accise* (ci-après « **LTA** ») et de la *Loi sur la taxe de vente du Québec* (ci-après « **LTVQ** »);

tel qu'il appert 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**.

67. Or, jusqu'au 21 octobre 2016, Uber a contrevenu à la loi en exerçant des activités d'intermédiaire sans détenir le permis requis;
68. De plus, Uber a contrevenu à la loi en agissant comme intermédiaire pour ses partenaires du service UberX;
69. Ces partenaires sont des chauffeurs qui ont offert et fourni un service de transport par taxi sans détenir un permis de chauffeur de taxi ou de propriétaire de taxi;
70. Ces chauffeurs ont effectué illégalement un service de transport par taxi par le biais des activités d'intermédiaire des défenderesses;
71. Les défenderesses ont offert et fourni des services de publicité à des personnes qui ne sont pas titulaires de permis, tel qu'il appert des copies des publicités, pièce **P-17**;
72. Partant, les défenderesses ont participé sciemment et ont facilité des contraventions à la loi;
73. Les défenderesses ont exercé illégalement les activités d'intermédiaire jusqu'au 21 octobre 2016 dans le cas de la défenderesse Uber Canada Inc., tel qu'il appert du relevé de recherche de client de la Commission des transports du Québec, pièce **P-18**;

La concurrence déloyale

74. En négligeant de se conformer aux lois et règlements applicables, les défenderesses ont joui d'un avantage concurrentiel déloyal par rapport aux chauffeurs de taxi et aux intermédiaires en services de transport par taxi qui eux s'y conformaient;
75. Concrètement, en ne payant pas les frais liés aux permis de taxi et d'intermédiaires en services de transport par taxi, les défenderesses pouvaient offrir et permettre à

leurs chauffeurs d'offrir un prix nettement inférieur à celui offert par les intervenants du milieu du taxi qui se sont conformés aux lois;

76. Les défenderesses ont effectué une concurrence déloyale en offrant illégalement le service Uber;

B. Le préjudice

77. En conséquence des fautes des défenderesses, les membres du groupe ont perdu une part considérable de leur clientèle attirée par les bas prix offerts par les défenderesses, tel qu'il le sera démontré à l'enquête;

78. Cette baisse de clientèle a causé une perte de revenus importante aux membres du groupe, tel qu'il le sera démontré à l'enquête;

79. (...)

80. Tous les préjudices subis par les membres du groupe sont causés directement par le mépris des défenderesses à l'égard des lois et leurs fautes;

V. LES MODES DE RECOUVREMENT DES RÉCLAMATIONS

81. La preuve d'expertise qui sera administrée permettra d'établir une méthode de calcul des dommages découlant des fautes des défenderesses;

82. Cette preuve établira de façon suffisamment précise les dommages réclamés pour le préjudice pécuniaire des membres du groupe;

83. Les demandeurs demandent que les condamnations en dommages soient l'objet d'une ordonnance de recouvrement collectif suivant l'article 595 C.p.c.;

VI. LES QUESTIONS COLLECTIVES

84. Les principales questions de faits et de droit à être traitées collectivement dans le cadre de l'action collective sont les suivantes :

Faute

1. Par le biais de leurs activités commerciales au Québec, les défenderesses solidaires sont-elles fautives parce qu'elles ont contrevenu aux lois québécoises, entre autres, la *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c. S 6.01 et ses règlements?
2. Si oui, les activités commerciales des défenderesses solidaires constituaient-elles une forme de concurrence déloyale envers les membres du groupe?

Perte de revenus

3. Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînaient 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. (...)
 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?

(...)
 5. (...)
 - a. (...)
 - b. (...)
 6. (...)
 - a. (...)
 - b. (...)
 7. Le recouvrement, le cas échéant, doit-il être collectif ou individuel?
85. Les demandeurs soumettent respectueusement que le Tribunal doit répondre par l'affirmative à chacune de ces questions;

PAR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la demande introductive d'instance d'une action collective;

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.

(...)

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;

ORDONNER que toutes les réclamations des membres soient recouvrées collectivement;

DISPENSER le demandeur de fournir caution;

LE TOUT avec les entiers frais;

Montréal, le 28 février 2020

Brossard, le 28 février 2020



TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs du demandeur



TRIVIUM AVOCATS
Procureurs du demandeur