

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC**

**COUR SUPÉRIEURE
(ACTION COLLECTIVE)**

No : 200-

JAPIC ZAIM, demeurant et domicilié au 6490 Av
Guy, Ville de Québec, Province de Québec, district
judiciaire de Québec, G1H4L6 251

Et

LISA D'AMICO, demeurant et domiciliée au 4255
rue St-Zotique, appartement 2, Montréal, Province
de Québec, district judiciaire de Montréal, H1T 1L2

Demandeurs

C.

PROCUREURE GENERALE DU QUEBEC, ayant
une place d'affaires au 300 boulevard Jean-Lesage,
Bureau 1.03, en la Ville de Québec, G1K 8K6,
province de Québec, district judiciaire de Montréal,
G1K 8K6;

Et

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
200, chemin Sainte-Foy 7e étage, Québec (Québec)
G1R 5V5

Et

**OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU
QUÉBEC** 309, rue Brock, Drummondville (Québec)
J2B 1C5

Et

**SOCIÉTÉS UBER CANADA INC. et UBER
TECHNOLOGIES INC., (UBER)**, ayant une place
d'affaires au Centre Uber de la Ville de Québec, au

771 rue Saint-Joseph Est, # 301, Ville de Québec, G1K 8B6 (Québec), province de Québec, district judiciaire de Québec; et encore au 303-368, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC), H2Y 1T9.

Et

TÉO TAXI INC., et TAXELCO INC et les sociétés affiliées, (collectivement appelées TÉO ou TÉO TAXIS), 2350, rue Saint-Patrick, Montréal (QC) H3K 1B6, et encore 500-355, rue Sainte-Catherine Ouest, Montréal (QC) H3B 1A5

Et

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM), personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ)1142978254, une organisation dont l'activité principale est la gestion aéroportuaire, et dont le siège social est situé au 800, place Leigh-Capréol, bureau 1000, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H4Y0A5, Canada.

Défendeurs

BUREAU DU TAXI DE MONTRÉAL, 4949, rue Molson, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H1Y 3H6, Canada.

Mis en cause

DEMANDE EN AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR OBTENIR LE STATUT DE REPRÉSENTANTS.

(Articles 571 et suivants du N.C.P.C.)

ET

AVIS D'INTENTION

(Articles 76 et 77 du NCPC)

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU DISTRICT DE QUÉBEC, SIÉGEANT EN DIVISION DE PRATIQUE, LES DEMANDEURS EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

- 1- Les demandeurs désirent obtenir l'autorisation d'exercer une action collective afin de faire interpréter et déclarer le droit par la Cour, à la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle version de la *Loi sur les services de transport par taxi* et de son article 89-1 qui donne le pouvoir au Ministre des transports d'autoriser les projets pilotes, comme celui accordé à Uber, afin de donner un cadre clair, légal et équitable aux projets pilotes autorisés par le Ministre, sans nuire de façon fautive aux détenteurs actuels de permis de propriétaires de taxis, c'est-à-dire en les indemnisant pour les préjudices supportés;
- 2- Ils souhaitent aussi faire dire le droit afin que tous les taxis, quelle que soit leur catégorie, participent bien à égalité au service public du taxi et respectent d'une part la *Loi sur la Protection du Consommateur*, et d'autre part les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite, conformément aux différents engagements pris par le Gouvernement du Québec au titre du respect des principes du développement durable, des Chartes, ainsi que des engagements internationaux du Canada;
- 3- Ils souhaitent enfin faire dire le droit à l'égard des accords dérogatoires fautifs passés entre Uber et Téo Taxi d'une part et Aéroports de Montréal d'autre part, alors que leurs conditions d'accès sont inéquitables à l'égard des autres taxis (et risquent de servir de modèle pour l'aéroport de Québec);

I- LES PARTIES DEMANDERESSES SONT EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DES MEMBRES:

- 4- M. Japic Zaim est un citoyen canadien, résident québécois, propriétaire de permis de taxis et titulaire d'un permis de chauffeur de taxis;
- 5- Il exerce la profession de taxi traditionnel dans la ville de Québec depuis une trentaine d'années;
- 6- Il est diplômé en économie de l'Université de Sarajevo et immigré bosniaque depuis de nombreuses années;
- 7- Il est susceptible d'assurer une représentation adéquate des membres du Groupe des membres de la présente demande en autorisation d'une action collective;
- 8- Mme. Lisa D'Amico est une citoyenne canadienne, résidente québécoise, connue comme une activiste de la société civile, dont l'activité bénévole est orientée vers la défense des droits des personnes vulnérables, handicapées ou à mobilité réduite;
- 9- Elle est la fille d'un chauffeur de taxi d'origine italienne et souhaite défendre, en mémoire de son père, le service public du taxi et la condition économique des propriétaires et chauffeurs de taxis;
- 10- Madame D'Amico est handicapée de naissance;

- 11- Elle a de bonnes connaissances juridiques et d'organisation et beaucoup d'expérience en gestion de dossiers litigieux;
- 12- Madame D'Amico est susceptible d'assurer une représentation adéquate des membres du Groupe de la présente demande en autorisation d'une action collective;
- 13- Les demandeurs ont l'intérêt individuel requis afin de demander à la Cour de faire déclarer leurs droits et constater leurs préjudices, d'une part au regard des activités des projets pilotes fautifs des compagnies Uber et Téo Taxi, ainsi que de tout autre projet pilote au sens de la Loi, en raison des avantages dérogatoires inévitables fautifs vis-à-vis des taxis traditionnels, et d'autre part en raison de la violation fautive accrue des droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite qui ressortent de la nouvelle Loi et de son règlement d'application, ou des Ententes pilotes accordées à Uber et Téo Taxi;
- 14- Ils sont membres du Groupe et sont en mesure de se voir attribuer le statut de représentants et d'assurer une représentation adéquate des autres membres;

II- LA DESCRIPTION ET LA COMPOSITION DU GROUPE POUR LE COMPTE DUQUEL LES DEMANDEURS ENTENDENT AGIR RENDENT DIFFICILE OU PEU PRATIQUE L'APPLICATION DES RÈGLES SUR LE MANDAT D'ESTER EN JUSTICE POUR LE COMPTE D'AUTRUI OU SUR LA JONCTION D'INSTANCE :

- 15- Les demandeurs sollicitent l'autorisation de cette Honorable Cour, afin d'exercer une action collective pour le compte de toutes les personnes faisant partie du Groupe ci-après décrit (« le Groupe ») et dont ils sont eux-mêmes membres, à savoir :
- 16- *«Les personnes, au Québec, qui à la date du 28 octobre 2013 (entrée illégale d'Uber sur le marché québécois), et depuis, étaient propriétaires, et le sont toujours, d'un ou de plusieurs permis de propriétaires de taxis, de permis d'intermédiaires en services de transport par taxis qu'ils soient ou non titulaires au Québec d'un permis de chauffeur de taxi, et d'autre part les personnes handicapées ou à mobilité réduite qui, à la même date, utilisaient et utilisent toujours le service des taxis traditionnels, avec ou sans véhicule adapté, ou encore le service de transport adapté offert par les taxis»;*
- 17- La composition de ce Groupe, qui a vocation à représenter plus d'un millier de personnes rend difficile, ou peu pratique, l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance;

III- LES FAITS ALLÉGUÉS PARAISSENT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES ET DONNERAIENT OUVERTURE À UNE DEMANDE INDIVIDUELLE DE CHACUNE DES PERSONNES DEMANDERESSES :

- 18- Les demandeurs et les membres du Groupe concernés ont un intérêt légitime à faire déclarer le droit des taxis au Québec dans un contexte mouvant et inquiétant

- pour l'avenir, ainsi qu'à faire sanctionner ceux des intimés qui n'ont tenu aucun compte de leurs préoccupations légitimes et du préjudice ainsi subi;
- 19- La profession de taxi connaît au Québec, comme dans le monde entier, un nouveau contexte concurrentiel et une évolution qui pourrait lui être fatale, alors que son équilibre économique québécois est particulièrement précaire;
 - 20- Cette quasi-révolution tient principalement en quatre lettres : Uber.
 - 21- L'«Uberisation», du nom de l'entreprise américaine Uber, est un phénomène économique récent;
 - 22- Uber a mis en œuvre en 2009 une application mobile qui fonctionne désormais dans près de 70 pays et plus de 250 villes en Amérique du nord;
 - 23- L'application Uber permet à des clients d'entrer en contact avec des chauffeurs indépendants utilisant leurs propres voitures, afin d'obtenir un service de transport de même nature que celui fourni par les taxis;
 - 24- Uber a ainsi généralisé à l'échelle planétaire son moyen d'accès à un service de voitures de promenade, propriété de leur chauffeur ou louées par celui-ci, entrant directement en concurrence avec les taxis traditionnels;
 - 25- Les taxis ne sont pas les seuls menacés par des entreprises de type Uber. Le phénomène Uber est mondial, l'«uberisation» de toutes les activités humaines et d'abord des services, est présenté comme incontournable : il consiste en l'attaque frontale des marchés des services par de nouveaux acteurs utilisant à leur avantage les possibilités du numérique, comme par exemple Amazon, Airbnb;
 - 26- Le néologisme d'«Uberisation» est ainsi utilisé pour désigner un nouveau modèle économique lié à l'économie numérique remettant en cause le vieux modèle de l'économie « traditionnelle »;
 - 27- Dans le secteur du transport des personnes, l'«Uberisation», désigne principalement une entreprise qui a l'ambition de payer des particuliers, travailleurs autonomes souvent à temps partiel, pour transporter tout ce qui peut l'être en milieu urbain ou assimilé;

a) Uber et son application pour téléphones mobiles.

- 28- Uber est une entreprise technologique originaire des États-Unis, qui développe et exploite, par le biais de ses filiales nationales, des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport;
- 29- Après avoir procédé à des tests de marché au Québec depuis le 28 octobre 2013, Uber a notamment lancé une application dite de covoiturage à Montréal, le 29 octobre 2014;
- 30- Ce service est arrivé dans la ville de Québec en février 2015;
- 31- Il est offert à Laval et Longueuil depuis novembre 2015;
- 32- Depuis le début de ses opérations, ce service a été contesté par les taxis traditionnels, qui ont constaté qu'il s'agissait d'une concurrence déloyale par des taxis amateurs alors illégaux, conduisant leurs clients où ils le souhaitent, contre rémunération, et provenant de chauffeurs non professionnels agissant dans leur propre véhicule, non détenteurs du permis de propriétaire de taxi ni de chauffeur de taxi et ne payant pas de taxes et impôts pour leurs activités;

33- La réalité de l'application Uber est de permettre à des chauffeurs disponibles au volant de leurs voitures et à des clients en demande de transport de se rencontrer sur le marché;

b) Le transport de personnes par automobile subit ainsi sa révolution

- 34- Le transport de personnes par automobile subit ainsi sa révolution avec l'application Uber, de la même façon que le téléchargement pirate de la musique s'est développé au tournant du siècle avant d'être légalisé, ou encore les particuliers qui louent des chambres aux touristes en concurrençant les hôtels, ou encore les applications Skype et Viber qui se substituent au téléphone ou encore la déréglementation aérienne, ou encore les courriels, qui sont des applications numériques remettant en cause les moyens de communication traditionnels comme les lettres et le service postal, ou enfin la presse écrite numérique et l'édition papier au sens large;
- 35- «Si les clients veulent acheter des livres en tapotant sur leurs ordinateurs, c'est leur droit et nous devons nous adapter», a pu déclarer un grand libraire à propos de l'application Amazon;
- 36- La révolution numérique du capitalisme est en forme de rupture historique avec l'organisation traditionnelle de la société;
- 37- Si l'on observe ce qui se passe dans le monde d'aujourd'hui, il est possible de remarquer que les technologies numériques mobiles et en ligne touchent à presque toutes les sphères de la vie et de l'économie;
- 38- Il existe des multinationales virtuelles sur Internet, qui n'ont plus besoin d'usines pour étaler leur puissance;
- 39- L'arrivée d'Uber fait partie de la « révolution numérique, technologique » qui vient remettre en question les façons traditionnelles de faire;
- 40- L'arrivée du téléphone intelligent et de ses applications, ouvrent la porte à de nouvelles réalités (c'est le cas d'Uber), mais il y a aussi d'autres situations nouvelles, comme par exemple la venue annoncée de l'automobile « autonome » sans chauffeur, la location instantanée de voitures et de bicyclettes, la sous-location de l'espace stationnement chez-soi à louer, la location d'un espace dans sa cour pour le jardinage, etc.;
- 41- Les applications mobiles sont devenues une menace réelle à l'existence même de la profession de taxi traditionnel;
- 42- Les taxis et les consommateurs qui les utilisent, notamment les personnes les plus vulnérables, plus âgées, qui n'utilisent ni téléphone intelligent, ni carte de crédit, le personnel des services publics, les patients qui sont transférés d'un hôpital à un autre, ont beaucoup à craindre des nouvelles technologies dites d'autopartage comme celle d'Uber, susceptibles de supprimer toute rentabilité aux taxis pour assumer des services aussi essentiels par exemple que le transport adapté ou qui disposent de véhicules adaptés aux personnes handicapées;

c) La fin des permis/quotas et de la gestion de l'offre de transport par taxis.

- 43- Les taxis amateurs qui utilisent l'application de la firme Uber le faisaient jusqu'à tout récemment dans un véritable « Far West » réglementaire, puisqu'ils ne détenaient pas de permis, ni de propriétaires de taxi, ni de chauffeur de taxi et n'assumaient aucune de leurs obligations fiscales à l'égard du gouvernement du Québec, qui a fait preuve à cette occasion d'une mansuétude coupable à leur égard;
- 44- Cette situation était fondée essentiellement sur une confusion voulue et entretenue, fondée sur des concepts abstraits éloignés de la réalité, comme l'économie collaborative, celle du partage, du covoiturage ou de l'autopartage;
- 45- Le gouvernement du Québec a laissé faire, manquant à son devoir de faire respecter la Loi sur le transport par taxis et de protection à l'égard de ses administrés;
- 46- Finalement, et depuis le milieu de l'année 2016, une nouvelle *Loi sur les services de transport par taxi* a été votée;
- 47- Cette Loi autorise le Gouvernement du Québec à accepter un projet pilote, comme celui signé avec Uber pour des services qui concurrencent les taxis traditionnels;
- 48- C'est dans ce cadre légal qu'une Entente entre Uber et le Gouvernement a été signée trois ans après l'arrivée d'Uber au Québec, en septembre 2016, avec une entrée en vigueur le 15 octobre 2016, tel qu'il appert de la pièce D-1;
- 49- Cette entente fautive légalise une concurrence à armes inégales, qui plus est, elle n'indemnise pas ceux qui ont perdu de manière durable une partie de leur monopole et de la gestion de l'offre qui les protégeait, ce qui se traduit par une baisse importante de la valeur de leurs permis et de leurs revenus;
- 50- Elle ne les indemnise pas plus pour la concurrence déloyale subie, ni pour leur perte de chiffre d'affaires, ni pour la baisse de la valeur de leurs permis de propriétaire de taxi, subie illégalement pendant plusieurs années depuis la création d'Uber au Québec, alors qu'Uber exploitait un réseau hors de toutes normes professionnelles et fiscales;
- 51- Québec devrait d'ailleurs s'assurer de récupérer rétroactivement les impôts et taxes qu'Uber n'a pas payés dans le passé;
- 52- Les conditions économiques difficiles de la profession de taxi traditionnelle, encore aggravées de façon inéquitable, provoquent ainsi un préjudice considérable pour les titulaires de permis de propriétaires de taxis, et risquent de mettre fin au service public du taxi traditionnel, sans rachat total ou partiel des permis de taxis par le gouvernement, puisque sauf interprétation contraire, les quotas liés à la gestion de l'offre de taxis viennent d'être supprimés;

d) Les taxis avant l'application Uber

- 53- Avant l'arrivée d'Uber, les candidats à l'acquisition de permis de propriétaires de taxis avaient à déboursier, selon la région du Québec, de 100 000 à 200 000\$ environ pour obtenir un permis/quota de taxi dans un système de gestion de l'offre, en plus de l'achat d'une voiture et des autres dépenses reliées à la réglementation, à l'état technique du véhicule, à l'assurance commerciale;

- 54- Les détenteurs de permis de chauffeurs de taxis traditionnels, qui ne disposent pas du permis de propriétaire de taxis, doivent louer leurs véhicules chaque semaine à un propriétaire de permis de taxi, propriétaire du véhicule concerné par le permis (environ 750 \$ de frais), ce qui signifie qu'ils ne font à peu près aucun profit avant trois ou quatre jours de travail;
- 55- Pour faire face à leurs obligations, ces derniers doivent d'ailleurs travailler en moyenne 70 à 80 heures chaque semaine, et ce pour un salaire équivalent à 7 à 8 dollars par heure;
- 56- Ces coûts fixes, reliés à la réglementation, viennent absorber une bonne partie des revenus des taxis, qui, finalement, ont du mal à équilibrer leur budget : les revenus élevés provenant des tarifs règlementés et de l'abondance relative de clientèle sont annulés par des coûts d'exploitation élevés;
- 57- La grille tarifaire des services est fixée par la *Commission des transports du Québec*, qui s'assure que le nombre maximal de permis de propriétaires de taxi pour chaque agglomération est respecté, c'est-à-dire, dans un cadre réglementaire appelé gestion de l'offre, tel qu'il appert de la pièce D-2;
- 58- C'est dans ce contexte que les systèmes Uber et Téo ont été légalisés;

e) La réglementation de l'industrie du taxi, contraignante aussi bien pour les taxis que pour les consommateurs, nécessitait une évolution pour améliorer le service.

- 59- Au moment de l'introduction d'Uber et de Teo Taxis, Montréal est par exemple et théoriquement une ville saturée en nombre de taxis (un pour 417 habitants, en comparaison d'un pour 600 à New York et d'un pour 800 à Toronto) : dans un marché protégé, l'industrie aurait dû être très compétitive dans la métropole;
- 60- En réalité, l'impact de ce système à la concurrence limitée sur les consommateurs est important, puisque loin de permettre une fluidité de l'offre, la gestion de cette offre de taxis sur un marché fermé soumis à des permis-quotas provoquait en réalité les conséquences suivantes :
- 61- -Un service à la qualité inégale, en raison du nombre important de clients;
- 62- -des courses refusées par les taxis, parce que moins payantes;
- 63- -des temps d'attente longs, en raison du nombre insuffisant de taxis réellement disponibles;
- 64- -une augmentation régulière des tarifs : ainsi par exemple les tarifs du taxi à Montréal, en dollars constants, ont progressé de 30% de 1986 à 2010;
- 65- Cette augmentation des coûts a réduit la mobilité et plus particulièrement touché non seulement les personnes les plus démunies ou les plus vulnérables, mais encore les personnes handicapées ou âgées, lorsqu'elles ont le plus besoin des taxis, en hiver ou par mauvais temps;

f) Mais le plébiscite des consommateurs pour Uber et Teo Taxi est inéquitable pour les taxis traditionnels.

- 66- Selon Statistique Canada, près d'un Canadien sur dix a utilisé des services de transport entre particuliers : ainsi cette nouvelle concurrence aux taxis

- traditionnels, la baisse du prix des courses qui en est la conséquence dominante et l'augmentation très importante de leur nombre, répondait, semble-t-il à un besoin, puisque l'arrivée d'Uber sur le marché est plébiscitée par la clientèle;
- 67- Les caractéristiques des services Uber et Téo pour le consommateur sont en premier lieu la quasi-instantanéité de l'offre par la maîtrise des outils numériques, et s'agissant d'Uber, le coût du service plus faible, sauf période de pointe, obtenu par la mutualisation des ressources, la faible part de contrôles et d'infrastructures lourdes (bureaux, services techniques et de supports, etc.) et surtout par l'absence d'investissement d'acquisition du permis de propriétaire de taxi aux conditions du marché, tous éléments qui expliquent son succès foudroyant et constituent une concurrence déloyale inéquitable à l'égard des taxis traditionnels;
- 68- La conséquence de cet engouement a un prix pour les taxis traditionnels : leur baisse de plus de 30% d'activité depuis l'arrivée sauvage d'Uber sur le marché québécois;
- 69- Les conditions de concurrence sont inéquitables et fautives, puisque Uber n'acquiesce ni les permis de taxi aux conditions du marché (et se voit attribuer dans l'Entente de nouveaux permis quasi-gratuits ou à un prix inéquitable), ni n'a payé durant des années les charges fiscales, ni n'a respecté aucune norme de sécurité;
- 70- Cette concurrence sauvage de plus de deux ans a durablement et inéquitablement compromis la santé financière des taxis traditionnels, (le prix des permis de propriétaires de taxis ayant depuis chuté de 30 à 50%, à vérifier à dire d'expert), ce qui remet en cause la viabilité future du service public des taxis si aucune mesure d'équité n'est prise : les permis qui se vendaient aux environs de 200 000\$ à Montréal avant l'arrivée d'Uber, se retrouvent désormais sur le marché à des prix avoisinant les 100 000\$, et alors que le Premier Ministre du Québec a déclaré publiquement fin mars 2017, qu'il était favorable à l'idée de dédommager les propriétaires de taxis dont la valeur des permis s'est effondrée;
- 71- Le taxi traditionnel est structurellement l'antithèse de la philosophie Uber post-moderne d'une société à base d'algorithme, de libre marché et d'absence de réglementation;
- 72- S'agissant d'Uber elle-même, elle capitalise sur les gains financiers importants liés à l'évitement des contraintes réglementaires et législatives de la concurrence classique (l'acquisition d'un permis de propriétaire de taxi);
- 73- Au Québec, lorsque le Gouvernement provincial a établi une Entente, dans le cadre du projet pilote pour le transport de clients avec la multinationale Uber, les propriétaires de permis de taxis, d'intermédiaire en services de transport par taxis et de chauffeur de taxis ont protesté vigoureusement et trouvé la situation injuste et fautive;
- 74- Ils ont en effet investi pour payer chaque permis, alors qu'Uber, et dans une moindre mesure Téo, n'ont pas eu à investir des sommes comparables, en louant leurs permis de façon dérogatoire à la *Loi sur les services de transports par taxi*, grâce à des projets pilotes autorisés par le Ministre dans le cadre de l'article 89-1 de la Loi précitée;

- 75- Les joueurs de l'industrie du taxi traditionnel ont déploré un « régime à deux vitesses » dans le taxi, avec des privilèges pour Uber et Téo Taxi (Taxelco);
- 76- Ils ont proposé un plan de rachat des permis de taxi afin de rendre les règles plus équitables entre les propriétaires des taxis traditionnels, Uber et Teo Taxi (ainsi que pour tout nouveau joueur à venir);
- 77- Contrôlant 40 % du marché du taxi à Montréal, Alexandre Taillefer (Taxelco: Teo Taxi, Taxi Diamond et Taxi Hochelaga) a pu déclarer qu'il est d'avis qu'un « plan de rachat » des permis de taxi devrait être mis à l'étude dans l'industrie du taxi du Québec;
- 78- Il a déclaré publiquement que ce que l'on doit sauver aujourd'hui, c'est tous les gens qui ont emprunté de l'argent, qui ont acheté des permis, parce qu'on a obligé ces gens-là à avoir des quotas pour pouvoir opérer dans l'industrie du taxi;
- 79- La valeur totale des permis de taxi est ainsi estimée publiquement à 1,4G\$: un rachat graduel par des institutions gouvernementales permettrait de compenser au moins partiellement les propriétaires de permis de taxis qui ont été dépouillés d'une grande partie de leurs privilèges;

g) Les privilèges accordés à Uber et à Teo-Taxis par l'aéroport de Montréal, et envisagés à l'aéroport de Québec.

- 80- Les avantages consentis à Teo Taxis sur les conditions d'utilisation des permis de propriétaire de taxis, qui sont loués, constitue également une remise en cause du statut de propriétaire de taxis détenteur d'un permis acheté très cher;
- 81- Les propriétaires de permis de taxi jugent également déloyale les Ententes entre Aéroports de Montréal (ADM), Uber et Téo Taxi, la compagnie de taxis électriques du dragon Alexandre Taillefer;
- 82- Habituellement, pour pouvoir prendre des passagers à l'aéroport, il faut détenir un permis spécial valide qui est attribué par tirage au sort pour un an : en 2015, environ 4200 chauffeurs ont payé 40\$ pour participer au tirage et obtenir l'un des 325 permis octroyés;
- 83- Téo Taxi bénéficie dans le cadre d'un projet-pilote d'un an, d'un endroit spécifique à l'aéroport, avec des bornes de recharge pour une douzaine de véhicules électriques;
- 84- Taxelco, qui gère Téo Taxi, a en effet obtenu une douzaine de places, sans tirage au sort, et sans devoir s'acquitter du tarif annuel de 4167\$ que coûte ce permis spécial;
- 85- Uber bénéficie aussi d'un stationnement privilégié à l'aéroport de Montréal;

h) L'Uberisation du service de taxis, les projets pilotes et les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite.

- 86- L'évolution du contexte numérique sur l'offre de services de taxis ou de taxis Uber ne tient pas compte de façon fautive des droits fondamentaux de se déplacer des personnes handicapées et à mobilité réduite : aucune mention n'est faite de leurs besoins d'accès à un véhicule adapté sans réservation préalable, aucun effort n'est fait , à la faveur de l'évolution du cadre législatif pour mettre le Québec en

conformité avec les engagements internationaux du Canada, les Chartes et les engagements du Québec à l'égard de cette clientèle;

- 87- Les demandeurs et les membres du Groupe concernés ont intérêt à voir déclarer leurs droits à l'égard des nouveaux services de taxis ou assimilés, ainsi qu'à faire sanctionner ceux des intimés qui n'ont tenu aucun compte de leurs préoccupations légitimes et du préjudice ainsi subi;

IV- LES DEMANDES DES MEMBRES SOULÈVENT DES QUESTIONS DE DROIT OU DE FAITS IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES, RELIANT CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE AUX INTIMÉS ET QUE LES DEMANDEURS ENTENDENT FAIRE TRANCHER PAR L'ACTION COLLECTIVE. ELLES SONT LES SUIVANTES :

- 88- L'article 89-1 de la *Loi sur les services de transport par taxi* et les ententes pour projets pilotes qui en découlent causent-ils des effets préjudiciables aux propriétaires de permis de taxis, aux chauffeurs de taxis et aux intermédiaires en services de transport par taxis?
- 89- L'entente entre le Gouvernement du Québec et Uber respecte-t-elle les droits acquis des propriétaires de permis de taxis, des chauffeurs de taxis et des intermédiaires en services de transport par taxis?
- 90- Cette entente ne constitue-t-elle pas une concurrence déloyale préjudiciable aux taxis traditionnels, en dispensant Uber et ses chauffeurs de l'acquisition de permis de propriétaire de taxis et de chauffeur de taxis, et en rompant ainsi le système de gestion de l'offre du taxi au Québec?
- 91- Dans l'affirmative, ces textes sont-ils licites? Ne risquent-ils pas de remettre en cause la viabilité du service public de taxis au Québec et de paupériser encore plus les taxis traditionnels?
- 92- Si l'arrivée des nouvelles applications numériques est effectivement incontournable, il y a lieu de déclarer le droit permettant la cohabitation équitable des différentes formes de taxi au Québec, y compris ceux de Uber et de Téo Taxis, et d'indemniser les membres du Groupe exerçant le taxi traditionnel, qui sont victimes d'une situation inéquitable voulue et fautive;
- 93- Il est nécessaire de vérifier et de déclarer si l'entente dérogatoire passée entre le Gouvernement du Québec et Uber, ainsi que les différents accords dérogatoires passés entre Uber ou Téo Taxis et Aéroports de Montréal sont bien licites et ne constituent pas une violation des droits acquis des propriétaires de permis de taxis, des chauffeurs de taxis et des intermédiaires en services de transport par taxis;
- 94- Il est aussi nécessaire de vérifier et de juger si les conditions des paiements préalables, par cartes de crédit, du service rendu par les nouvelles applications numériques de type Uber respectent la *Loi sur la protection du consommateur*;
- 95- Enfin, la nouvelle *Loi sur les services de transport par taxi* et son règlement d'application respectent-ils les engagements du Québec à l'égard des personnes handicapées et à mobilité réduite, les engagements internationaux du Canada ainsi que la *Charte canadienne des droits et libertés* et la *Charte des droits et libertés de la personne*?

V- AVIS À LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC.

a) Qu'est-ce qu'un taxi?

96- Pour obtenir le permis de chauffeur de taxi, il est nécessaire d'obtenir un permis de conduire de taxi de la classe 4-C, de passer un examen de santé, puis de suivre des cours dédiés à la conduite d'un taxi et ainsi obtenir le statut de chauffeur de taxi;

97- Pour exploiter un taxi, il convient d'être propriétaire du véhicule de taxi et d'être titulaire du permis, c'est à dire d'acheter un permis de propriétaire, valide seulement sur un territoire donné et une voiture donnée, de posséder le permis de chauffeur de taxi ou bien de louer les services d'un chauffeur de taxi, et à l'inverse, un titulaire d'un permis de chauffeur de taxi doit louer ses services à un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi (en étant contractuel, salarié, ou en louant la voiture du permis de propriétaire);

98- Le chauffeur doit également effectuer une série de vérifications avant le début de chaque quart de service, notamment quant à l'état du véhicule, tel qu'il appert de la pièce D-3, en liasse, pour les trois derniers paragraphes;

b) Uber est devenu au Québec une compagnie d'intermédiaire en services de transport par taxis dans le cadre d'une Entente instituant un projet pilote

99- Depuis le 9 septembre 2016, Uber Canada Inc. est devenue légalement une compagnie de taxis au Québec;

100- En effet, à cette date, était signée entre le ministre des transports du Québec et la société Uber Canada Inc., une Entente de mise en œuvre d'un projet pilote de service de taxis, dérogoire au sens de la Loi concernant les services de transport par taxi, telle que modifiée en 2016 (et qui donne pouvoir au ministre de le faire);

101- Cette Entente avec Uber Canada Inc. autorise cette compagnie, à compter du moment où elle devient titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, et ses partenaire chauffeurs, à offrir ou effectuer des services de transport par taxi de façon dérogoire au taxi traditionnel;

102- Uber Canada Inc. a obtenu au Québec un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, et s'est vu remettre gracieusement par le gouvernement 300 permis de propriétaire de taxi qui ont été créés spécialement pour elle, en dehors des quotas de la gestion de l'offre du nombre de permis de propriétaires de taxis;

103- Elle est donc habilitée, en contrepartie d'une redevance d'utilisation des permis de propriétaire de taxis, à offrir des services de transport par taxi en utilisant ses partenaires chauffeurs (qui contrairement à la Loi sur les services de transport par taxis, ne détiennent pas de permis de chauffeurs de taxi-sauf le permis de conduire 4-c- et sont propriétaires ou locataires de leur véhicule de promenade qu'ils utilisent pour leur service de taxi Uber), selon les termes de la Loi et du projet

pilote dérogatoire, conforme à l'article 89-1 de la Loi et repris dans l'Entente, précitées;

- 104- L'Entente autorise cet essai pilote sur des bases différentes que celles de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et de son règlement d'application, dans «l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts, d'assurer une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi, le tout en s'assurant du respect de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis au moment de la mise en œuvre du projet pilote» : or cet objectif-notamment la gestion de l'offre et l'équité-n'est pas respecté, ni contrôlé par le Gouvernement du Québec, ce qui est constitutif d'une abstention fautive;
- 105- Cette entente n'est en outre pas parfaitement respectée, puisqu'à la date de la présente demande, les données du *Bureau du taxi de Montréal* montrent que 41% des 473 chauffeurs d'Uber contrôlés n'étaient pas conformes et qu'environ 200 constats ont été délivrés;
- 106- La caducité de cette entente doit être constatée par le juge de céans, puisqu'il est spécifié dans ce document : « *Advenant le défaut de se conformer à toutes les règles ou à l'une ou l'autre de celles-ci, l'entente prendra fin automatiquement et Uber devra cesser l'ensemble de ses opérations au Québec, sans autre préavis* »;
- 107- Ce projet pilote permet à des partenaires chauffeurs, qui ne sont ni titulaires du permis de chauffeur de taxi, ni du permis de propriétaire de taxi, d'agir néanmoins en cette qualité, en conduisant un taxi, et ce dans des conditions manifestement loin d'être optimales, sans que le Gouvernement du Québec n'en tire fautivement de conséquences sur la pérennité de l'entente, puisqu'elle devrait être considérée automatiquement comme caduque à la date de la présente demande en justice;
- 108- Les permis de propriétaire de taxi ont été mis à disposition d'Uber Canada Inc. dans des conditions dérogatoires à la Loi, pour la mise en œuvre du projet pilote qui permet assez facilement à tout un chacun de travailler quelques heures par jour comme chauffeur de taxi, dans sa propre voiture, pour compléter ses fins de mois;
- 109- Le projet pilote Uber constitue une concurrence déloyale non équitable, violant le principe d'égalité qui devrait exister entre tous les taxis, quelle qu'en soit la nature, en induisant un préjudice durable au détriment des propriétaires de permis de taxi qui ont acquis un droit d'exercice, assimilable à un quota dans un marché soumis à la gestion de l'offre;
- 110- Non seulement la valeur de leur permis baisse, mais la diminution de leur chiffre d'affaires, qui est la conséquence de l'arrivée d'Uber, leur rend difficile le remboursement du crédit bancaire qui leur a permis d'acheter un permis de propriétaire de taxi;

c) La problématique des taxis dérogatoires dans un marché fermé

- 111- Sommes-nous encore dans un marché soumis à la gestion de l'offre avec des permis/quotas?
- 112- Les projets pilotes Uber et Teo-Taxis sont-ils équitables à l'égard des titulaires des permis traditionnels de propriétaires de taxis?
- 113- Le modèle économique Uber constitue un risque d'élimination des taxis traditionnels, suivant le modèle économique classique dont le prix de revient est plus cher et la réglementation plus contraignante que celles des projets pilotes précités;
- 114- D'autres joueurs comme par exemple Teo Taxis, bénéficient aussi d'avantages dérogatoires avec des mises à disposition de permis de taxis remettant en cause les quotas de la gestion de l'offre;
- 115- Le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, a déclaré qu'il était favorable à l'adoption d'une nouvelle loi autorisant les nouvelles pratiques de l'économie de partage;
- 116- Il a aussi déclaré que l'industrie du taxi ne peut rêver d'une interdiction pure et simple du service de transport fondée sur l'application Uber :
- 117- « Le phénomène lié au progrès technologique ne peut être contenu de façon coercive ou répressive. Mais il peut être encadré de manière à assurer une équité envers les chauffeurs de taxis traditionnels »;
- 118- Selon M. Philippe Couillard, Premier Ministre du Québec : « on comprend ce mouvement de société qui est en train de se faire; on va l'aménager dans un souci d'équité envers tout le monde »;
- 119- M. Couillard a néanmoins ajouté être favorable à l'instauration d'un permis pour les chauffeurs d'Uber, et à une obligation de contracter une assurance commerciale;
- 120- La nouvelle Loi concernant les taxis, ses règlements d'application, et une Entente entre le gouvernement du Québec et Uber, ou les accords dérogatoires accordés à Teo Taxis, tous intervenus en 2016, sont la manifestation de cette approche gouvernementale, qui remet en cause l'organisation en gestion de l'offre du marché des taxis et les permis de propriétaires, qui sont assimilables à des quotas;
- 121- Rien n'est prévu dans ces textes pour encadrer le développement anarchique potentiel du transport de même nature que celui des taxis, qu'ils soient effectués par Uber ou par des organismes à vocation sociale, ou encore spécialisés en transports médicaux, ou enfin directement par des CUISSS;
- 122- D'autres compagnies ont en effet des véhicules et des permis pour faire du transport médical, alors qu'il est manifestement toléré sans aucun cadre juridique, qu'elles fassent aussi des courses aux motifs de loisir ou non médical;
- 123- Pourtant rien n'a été prévu dans les textes précités sur le statut des taxis pour indemniser les propriétaires de permis de taxis, qui ont payé leurs permis, et qui sont en train de perdre la valeur patrimoniale de ce permis, ainsi qu'une partie importante de leur clientèle et de leurs revenus, face à une concurrence qui échappe à la gestion de l'offre, qui n'a pas les mêmes charges, ni les mêmes

contraintes, et dont les tarifs sont majoritairement inférieurs au tarif réglementé des taxis;

124- Rien n'est prévu non plus dans ces textes, pour assurer la pérennité économique des taxis traditionnels dont le statut dans le cadre de la gestion de l'offre du marché, leur permet d'assurer un véritable service public, notamment à l'égard des personnes les plus vulnérables lorsqu'il s'agit de véhicules adaptés de taxis traditionnels ou de transport adapté;

125- Cette abstention gouvernementale à tous égards doit être jugée fautive à l'égard des demandeurs;

d) Le nouveau statut des taxis au Québec.

126- Le nouveau statut des taxis, qui est la conséquence de l'«uberisation», englobe de façon inéquitable dans le même régime juridique, une économie de gestion de l'offre, avec des permis de propriétaires de taxis achetés sur un marché spécialisé, qui sont chers, rares et bénéficient d'une valeur patrimoniale, ainsi qu'une nouvelle catégorie de taxis qui y échappent en bénéficiant de règles dérogatoires (Uber et Teo Taxis).

127- Au Québec, la nouvelle loi pour les taxis et l'Entente entre Uber et le gouvernement du Québec qui s'y est adjointe, ont intégré le service Uber, bénéficiaire de conditions dérogatoires, dans la profession de taxi;

128- Le ver est-il ainsi entré dans le fruit? Va-t-il remettre en cause la rentabilité déjà chancelante d'une profession, celle de taxi traditionnel, en la menaçant de disparition, avec comme conséquence celle de tous les services publics qu'elle rend à la collectivité, comme par exemple le transport adapté, ou en véhicule adapté, pour les personnes handicapées, vulnérables ou à mobilité réduite, ainsi que celui des malades valides entre deux services hospitaliers?

129- Le tarif réglementaire du prix des courses, prévisible et ouvert à tous, restera-t-il régi par la *Commission des transports du Québec*, ou ne risque-t-il pas de disparaître?

130- Les enjeux du nouveau régime des taxis et du projet pilote dérogatoire qui a été accordé à Uber dans le cadre d'une Entente spéciale, posent clairement le problème du défaut d'équité vis-à-vis des détenteurs des permis de propriétaires de taxis, au jour de l'entrée en vigueur de l'Entente précitée;

131- Cette question d'équité se pose également s'agissant des places et accès dérogatoires accordés à Uber et Téo Taxis par Aéroports de Montréal;

132- La *Commission des transports du Québec* a comme mission d'accroître le comportement sécuritaire des transporteurs, de favoriser une offre de services de transport qui répond aux attentes des citoyens et à soutenir l'équité dans l'industrie du transport, le tout dans une perspective de développement durable, tel qu'il appert de la pièce D-4;

133- Il est donc nécessaire que la *Commission des transports du Québec* donne un avis sur la situation des taxis, qui est gravement compromise, ce qui est pourtant sa mission;

e) Nouveaux taxis et protection du consommateur

- 134- Ces nouvelles applications mobiles utilisées par Uber et Théo Taxis, mais aussi par les compagnies de taxis traditionnelles, sont fondées sur un paiement par cartes de crédit;
- 135- L'enregistrement de ces cartes et leur validité sont indispensables pour l'ouverture de comptes permettant l'utilisation de ces applications mobiles;
- 136- Ainsi, une garantie de paiement préalable, ou même un paiement anticipé sont prélevés sur les cartes de crédit des clients qui utilisent l'application;
- 137- Cette situation est-elle compatible avec le droit québécois de la consommation?
- 138- La *Loi sur la protection du consommateur* ne traite pas spécifiquement des courses en taxi, mais la plupart des commerçants sont payés après que le service ait été rendu, ce qui ne semble pas le cas des applications précitées;
- 139- Les applications mobiles Uber et Téo créent-elles des contrats autorisant un paiement avant que le client ne soit arrivé à destination?
- 140- Selon l'article 54-3 de la *Loi sur la protection du consommateur*, le commerçant qui offre de conclure un contrat à distance ou qui conclut un tel contrat ne peut percevoir un paiement partiel ou total du consommateur ou lui offrir de percevoir un tel paiement avant d'exécuter son obligation principale, à moins qu'il ne s'agisse d'un paiement dont le consommateur peut demander la rétrofacturation en vertu de la présente loi ou d'un règlement;
- 141- Le coût d'une course est le montant affiché au taximètre, sauf si les parties concluent un contrat préalable conformément aux dispositions du règlement sur le service des taxis. Aucune clause ou disposition ne prévoit clairement que le chauffeur peut demander d'argent avant la fin d'une course, puisque le montant payable est soit déterminé par contrat, soit celui affiché au taximètre, une fois le client arrivé à destination;
- 142- Le jugement déclaratoire devra indiquer si ce type de paiement préalable par cartes de crédit est conforme à la *Loi sur la protection du consommateur*,

f) Pourquoi l'industrie du taxi traditionnel et du taxi Uber doit légalement offrir un service de transport universel et disponible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, et non seulement un service de transport adapté sur réservation préalable?

- 143- Une première obligation à minima ne semble pas respectée, celle qui résulte de l'article 63 du *Règlement sur les services de transport par taxi*, chapitre S-6.01, a.88, pris en application de la *Loi sur les services de transport par taxi* (chapitre S-6.01, a.88) : le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi qui fournit des services à au moins 20 cocontractants, doit compter dans sa flotte de taxis, qu'ils soient sa propriété ou celle de ces personnes, au moins un taxi accessible aux personnes handicapées;

- 144- En raison du nombre important de véhicules utilisés, qu'ils soient des taxis de droit commun, ou des taxis Uber, les grandes compagnies montréalaises qui sont titulaires du permis d'intermédiaire en services de transport par taxi (comme Téo ou Uber par exemple), devraient en conséquence offrir entre 5% et 25% de leur flotte de taxis actuelle, avec accessibilité aux personnes handicapées, ce qui ne semble absolument pas être le cas en dehors du service spécifique du transport adapté; (Selon que l'on décompte en heures de service ou en nombre de permis).
- 145- Par ailleurs, la *Loi du Québec assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (chapitre E-20.1), définit la personne handicapée comme « toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante, et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes ».
- 146- La Loi dispose en son article 1.1., que « la présente loi vise à assurer l'exercice des droits des personnes handicapées et, par une implication des ministères et de leurs réseaux, des municipalités et des organismes publics, à favoriser leur intégration à la société au même titre que tous les citoyens en prévoyant diverses mesures visant les personnes handicapées et leurs familles, leur milieu de vie ainsi que le développement et l'organisation de ressources et de services à leur égard;
- 147- La Loi institue en son article 2 la constitution d'un organisme sous le nom de « *Office des personnes handicapées du Québec* », chargé notamment de veiller au respect des principes et des règles que la loi édicte, tel qu'il appert de la pièce D-5;
- 148- L'article 21 donne le pouvoir à l'Office de demander à un ministère les renseignements ou les documents relatifs à la mise en œuvre des lois, des politiques et des programmes ayant une incidence particulière sur l'intégration des personnes handicapées.
- 149- Selon l'article 26.a), l'Office peut, à la demande d'une personne handicapée, faire des représentations pour lui assurer l'exercice de ses droits.
- 150- Selon l'article 45, toute personne handicapée qui réside au Québec au sens de la Loi sur l'assurance maladie peut demander à l'Office de voir à la préparation d'un plan de services afin de faciliter son intégration scolaire, professionnelle et sociale.
- 151- Ainsi toute nouvelle Loi ou règlement, la réforme de ces derniers et la rédaction d'une Entente en application de ces textes, nécessitait une étape préalable qui ne semble pas avoir été respectée : ainsi, le ministre chargé de l'application de la *Loi du Québec assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (chapitre E-20.1), aurait dû être consulté, s'agissant des taxis et des taxis Uber, lors de l'élaboration de mesures prévues par les lois et règlements qui pourraient avoir un impact significatif sur les personnes handicapées;
- 152- Il ne ressort pas que le ministre ait été consulté lors de la préparation de l'Entente avec Uber, ni pour la rédaction de la nouvelle *Loi sur le service de transport par taxi* et son règlement d'application;

- 153- Enfin, un jugement déclaratoire est indispensable pour le respect d'un véritable exercice du droit à l'égalité s'agissant des taxis et des taxis Uber : dans le mémoire préparé par l'Office précité, intitulé « À part entière, pour un véritable exercice du droit à l'égalité », il est décrit une « *Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées* »;
- 154- Cette politique a été approuvée par le Conseil des ministres du 4 juin 2009;
- 155- Elle fait donc partie intégrante du droit positif québécois.
- 156- Il est spécifié au paragraphe 5.3 de ce document l'impératif de « concevoir des lois, des politiques, des programmes et des services sans obstacles ».
- 157- Pour y parvenir, des actions doivent être entreprises pour prévenir d'éventuels obstacles à la participation sociale des personnes handicapées lors de la révision et de l'élaboration des lois;
- 158- Tous les organismes devraient s'assurer, au moment de la conception de leurs lois, leurs politiques, leurs programmes et leurs services, des conditions permettant aux personnes handicapées d'y avoir pleinement accès;
- 159- Dans bien des cas, c'est à la suite des interventions de l'Office que des rattrapages ont été amorcés et que des oublis de départ ont été corrigés;
- 160- «Il faut prendre en compte, de façon systématique, les besoins et les caractéristiques des personnes handicapées, au moment de concevoir les lois, les politiques, les programmes et les services à portée générale»;
- 161- Comme leviers à utiliser à cet égard, on retient notamment l'analyse de l'impact des mesures décidées et la sensibilisation ainsi que la formation du personnel chargé d'élaborer les lois, les politiques et les programmes publics. Il est aussi prôné l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de transport;
- 162- Dans le même état d'esprit, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* de l'ONU, prise en conformité avec les fondements du développement durable et que le Canada a ratifiée, a institué de nouveaux objectifs de développement durable pour l'horizon 2030 :
- 163- «Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables»;
- 164- Le Gouvernement du Québec a également reconnu, dans sa nouvelle *Stratégie de développement durable 2015-2020*, publiée en novembre 2015, que l'accessibilité des personnes handicapées est un élément indissociable de la notion de développement durable;
- 165- Ce document qui fait partie du droit positif, prévoit notamment que l'accessibilité universelle doit être visée afin de permettre à tous d'exercer leurs droits et d'avoir la possibilité de travailler;
- 166- Le service public du taxi, rendu par des entreprises privées dotées des permis appropriés à l'ensemble de la population, est essentiel pour certaines populations vulnérables comme les personnes âgées ou handicapées;
- 167- Son encadrement juridique aurait dû garantir ces droits fondamentaux, conformément d'ailleurs à la *Charte québécoise des droits et libertés de la personne* et à la *Charte canadienne des droits et libertés*;

- 168- Dans le rapport du *Bureau de la concurrence du Canada* en date du 26 novembre 2015, il est fait mention de la nécessaire modernisation de la réglementation régissant l'industrie canadienne du taxi, tel qu'il appert de la pièce D-6;
- 169- Selon l'organisme québécois Kéroul, il est précisé, dans un commentaire de ce texte, qu'un pourcentage donné de véhicules plus accessibles n'est pas suffisant, si le service offert aux personnes handicapées n'est pas disponible de façon équivalente au service offert au reste de la population, tel qu'il appert de la pièce D-7;
- 170- En vérité, ni la Loi québécoise sur les services de transport par taxi, ni sa réglementation d'application, ni l'Entente signée avec Uber, ou celle signée avec Téo Taxis, ne respectent les engagements du Gouvernement du Québec, ni ceux du Canada, ni les Conventions internationales auxquelles le Canada est partie, lorsqu'il s'agit de rendre ce service plus accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite;
- g) La violation des droits fondamentaux garantis au Québec, s'agissant du droit des personnes handicapées et à mobilité réduite à l'égard du service de taxis et du service de taxis Uber;
- 171- Le nouvel encadrement légal des activités du taxi au Québec (Loi et Règlement sur le service de transport par taxis au Québec), et l'Entente qui a été souscrite entre le Gouvernement et Uber au Québec (ou celle signée avec Téo Taxis) portent atteinte au droit d'accessibilité au service, de la catégorie des personnes handicapées et à mobilité réduite, puisqu'il n'existe pas de mesures spécifiques pour faciliter effectivement l'accessibilité des catégories de personnes désignées aux services de taxis et de taxis Uber;
- 172- Aucune disposition en leur faveur n'a été intégrée dans les textes précités, contrairement aux objectifs de la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'ONU, ratifiée par le Canada, ni de ceux établis par la Stratégie de développement durable et la Politique du Gouvernement du Québec, pour accroître la participation sociale des personnes handicapées, s'agissant ici de l'accessibilité du service de taxi et du service de taxis Uber ;
- 173- Il s'agit là d'une discrimination à l'égard de toute une catégorie de personnes;
- 174- Dans un arrêt de la Cour Suprême du Canada, en date du 2 février 1989, *Andrew c. Law Society of British Columbia*, il a été jugé, qu'une règle qui exclut toute une catégorie de personnes, porte atteinte et viole le droit à l'égalité protégé par le paragraphe 15 (1) de la Charte canadienne des droits et libertés.
- 175- Le Gouvernement du Québec n'a pas justifié cette atteinte aux droits fondamentaux garantis notamment en vertu de l'article premier de la Charte canadienne;

h) La nécessité d'une action déclaratoire

- 176- La cohabitation des taxis traditionnels et d'Uber, voire de Teo Taxis ou de tout autre joueur pilote ou dérogatoire, issu des nouvelles technologies numériques, n'est pas possible si l'inégalité entre les joueurs persiste;
- 177- La *Loi sur les services de transport par taxi*, son article 89-1 sur les projets pilotes, et l'*Entente entre le Gouvernement du Québec et Uber*, ne créent pas une concurrence loyale et équitable entre les différentes formes de taxi;
- 178- Les demandeurs sont en droit de solliciter un jugement déclaratoire afin d'interpréter les textes précités et d'établir par jugement un cadre clair pour une concurrence loyale et équitable entre les taxis traditionnels et les nouvelles formes numériques de taxis, qu'ils soient dérogatoires par les projets pilotes (Uber, Theo), ou concurrents innomés des taxis, comme les compagnies de transports médicaux qui acceptent de faire des déplacements à vocation de promenade ou de loisirs, sans personnel médical à bord et/ou dans des véhicules privés de promenades, ou comme par exemple le service dénommé «Nez Rouge»;
- 179- Les droits et les devoirs de chaque catégorie de taxi doivent être fixés et les frontières clairement établies;
- 180- La question de la gestion de l'offre par le contingentement est-elle encore un des principes légaux, ou s'agit-il d'une des interprétations possibles? Comment appliquer les textes législatifs et règlementaires actuels du Québec de façon équitable pour tous les joueurs tout en suivant l'évolution de la profession engendrée par les nouvelles technologies?
- 181- La Cour devrait fixer par jugement interprétatif un cadre équitable pour permettre la cohabitation de toutes les formes de taxis, en considérant les nouvelles technologies numériques existantes et à venir;

i) La nécessaire intervention du Juge

- 182- Cette situation juridique chaotique nécessite l'intervention judiciaire pour faire déterminer par le juge comment interpréter la nouvelle *Loi sur les services de transports par taxi* et notamment de contrôler la légalité de son article 89-1 et ses conformité et cohérence avec l'ensemble du texte, ainsi que de vérifier la légalité de l'Entente entre Uber et le Gouvernement du Québec, ainsi que de façon plus large, afin de prononcer un jugement déclaratoire susceptible d'assurer l'équité des projets pilotes (Uber, Teo Taxi ou d'autres joueurs à venir) envers les titulaires de permis de propriétaires de taxis et les permis de chauffeurs de taxis, d'assurer la pérennité du service public assuré par les taxis traditionnels, d'éviter les litiges, et de permettre que les nouvelles règles du jeu de la profession de taxi soient claires dans un contexte changeant;
- 183- Le système contingenté de la gestion de l'offre des taxis est mis à mal par les nouveaux dispositifs, en infraction apparente à la loi sur les transports, à la loi concernant les services de transport par taxi, au règlement sur les services de transport par taxi;

- 184- S'il est impossible de lutter contre cette évolution technologique, il est essentiel et urgent de déclarer le droit dans ce contexte nouveau, en interprétant le cadre législatif et réglementaire dans un esprit d'équité à l'égard des titulaires de permis de taxi traditionnels (propriétaires et chauffeurs): il est impossible de laisser la situation perdurer, il y a urgence;
- 185- Le service public des taxis et sa viabilité économique sont en question, ainsi que tous les services d'intérêt général qu'ils assument, et en premier lieu celui du transport adapté et plus encore, l'accès universel au service public du taxi traditionnel, ou de type Uber, pour toute personne, quelle que soit son état et sans réservation préalable, en application des Lois, règlement, Ententes, projets pilotes et traités et conventions internationales, ou simplement en application des engagements du gouvernement du Québec;
- 186- Les préjudices encourus sont sérieux : la concurrence est déloyale, il est nécessaire de protéger les membres du Groupe et de les indemniser;
- 187- L'absence d'accès facilité au service de taxi traditionnel ou de type Uber pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, tant dans la Loi que dans les Ententes n'est pas acceptable. Il est là aussi nécessaire de protéger les membres du Groupe concernés.

POUR TOUS CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCEUILLIR la présente demande en autorisation d'action collective, fondée sur une action déclaratoire et en dommages contre les intimés, en vertu de la *Loi sur les services de transport par taxi*, l'entente entre Uber et le Gouvernement du Québec, les autres ententes et projets pilotes au sens de la loi précitée, les Chartes, les engagements internationaux du Canada et les politiques du Gouvernement du Québec en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite;

ATTRIBUER aux demandeurs le statut de représentants aux fins d'exercer la présente action collective;

DÉCRIRE le Groupe formé des personnes physiques et morales comme suit :

«Les personnes, au Québec, qui à la date du 28 octobre 2013 (entrée illégale d'Uber sur le marché québécois), et depuis, étaient propriétaires, et le sont toujours, d'un ou de plusieurs permis de propriétaires de taxis, de permis d'intermédiaires en services de transport par taxis qu'ils soient ou non titulaires au Québec d'un permis de chauffeur de taxi, et d'autre part les personnes handicapées ou à mobilité réduite qui, à la même date, utilisaient et utilisent toujours le service des taxis traditionnels, avec ou sans véhicule adapté, ou encore le service de transport adapté offert par les taxis»;

IDENTIFIER comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

L'article 89-1 de la *Loi sur les services de transport par taxi* et les ententes pour projets pilotes qui en découlent causent-ils des effets préjudiciables aux propriétaires de permis de taxis, aux chauffeurs de taxis et aux intermédiaires en services de transport par taxis?

L'entente entre le Gouvernement du Québec et Uber respecte-t-elle les droits acquis des propriétaires de permis de taxis, des chauffeurs de taxis et des intermédiaires en services de transport par taxis?

Cette entente ne constitue-t-elle pas une concurrence déloyale préjudiciable aux taxis traditionnels, en dispensant Uber et ses chauffeurs de l'acquisition de permis de propriétaire de taxis et de chauffeur de taxis, et en rompant ainsi le système de gestion de l'offre du taxi au Québec?

Dans l'affirmative, ces textes sont-ils licites? Ne risquent-ils pas de remettre en cause la viabilité du service public de taxis au Québec et de paupériser encore plus les taxis traditionnels?

Si l'arrivée des nouvelles applications numériques est effectivement incontournable, il y a lieu de déclarer le droit permettant la cohabitation équitable des différentes formes de taxi au Québec, y compris ceux de Uber et de Téo Taxis, et d'indemniser les membres du Groupe exerçant le taxi traditionnel;

Il est nécessaire de vérifier et de déclarer si l'entente dérogatoire passée entre le Gouvernement du Québec et Uber, ainsi que les différents accords dérogatoires passés entre Uber ou Téo Taxis et Aéroports de Montréal sont bien licites et ne constituent pas une violation des droits acquis des propriétaires de permis de taxis, des chauffeurs de taxis et des intermédiaires en services de transport par taxis;

Il est aussi nécessaire de vérifier et de juger si les conditions des paiements préalables, par cartes de crédit, du service rendu par les nouvelles applications numériques de type Uber respectent la *Loi sur la protection du consommateur*,

Enfin, la nouvelle *Loi sur les services de transport par taxi* et son règlement d'application respectent-ils les engagements du Québec à l'égard des personnes handicapées et à mobilité réduite, qu'il s'agisse des engagements internationaux du Canada, de la Charte canadienne des droits et libertés ou de la Charte des droits et libertés de la personne?

Le silence, à l'égard des droits fondamentaux à la mobilité, au déplacement et à l'insertion dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite, de la nouvelle *Loi sur les services de transport par taxis*, de son règlement d'application et de l'entente pilote Uber, à l'égard de leurs droits fondamentaux à la mobilité, ne constituent-ils pas un effet préjudiciable discriminatoire?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées :

DÉCLARER que la caducité automatique de l'entente entre Uber et le Gouvernement du Québec est acquise;

ORDONNER à Uber de cesser l'ensemble de ses opérations au Québec, sans autre préavis;

ORDONNER à la *Commission des transports du Québec* de donner un avis sur le caractère équitable ou non de la cohabitation entre les taxis classiques et les autres formes de taxis, dans l'attente du jugement à intervenir;

DÉCLARER que tous les services d'Uber, de Teo Taxi, ou de même nature, doivent être considérés comme des taxis et devraient subir les mêmes contraintes que les taxis traditionnels,

DÉCLARER que l'égalité des contraintes et situations devraient s'appliquer à toutes les formes ou catégories de taxis, conformément au droit à l'égalité consacré dans les Chartes des droits et libertés et que toute pratique contraire est discriminante et fautive;

DÉCLARER que la profession de taxi doit bénéficier de conditions d'exercice équitables ou équivalentes au Québec, qu'il s'agisse du taxi traditionnel, des taxis Uber, de Teo Taxis ou de tout autre joueur existant ou à intervenir et que toute pratique contraire est fautive;

DÉCLARER en conséquence inapplicables constitutionnellement, invalides ou inopérantes, et fautives, les dispositions de la *Loi sur les transports par taxi*, son article 89-1, son règlement d'application, le ou les ententes signées par le gouvernement du Québec au titre de projets pilotes de taxis, qui brisent le système de gestion de l'offre des permis de taxi illégales et sont inéquitables à l'égard des propriétaires de permis de taxis, non seulement pour des raisons constitutionnelles, mais aussi en raison de leur caractère contradictoire avec les objectifs initiaux de la *Loi sur les transports par taxi* (Ententes Uber et Téo Taxi);

DÉCLARER en interprétant les textes en vigueur, quelle est la règle claire et équitable qui permettra une cohabitation juste de tous les types de taxi au Québec;

DÉCLARER, pour les même raisons, inapplicables constitutionnellement, invalides ou inopérantes, et fautives, les ententes d'accès dérogatoires accordées à Uber et Téo Taxis par Aéroports de Montréal;

DÉCLARER que la *Loi sur les transports par taxi*, son règlement d'application et l'Entente entre le Gouvernement du Québec et la société Uber sont fautifs en ce qu'ils ne respectent pas le droit des consommateurs d'une part et des personnes handicapées ou à mobilité réduite d'autre part, et le jugement déclaratoire devrait

dire si l'utilisation obligatoire d'une carte de crédit ne constitue pas une discrimination fautive à l'égard des consommateurs les plus vulnérables;

DÉCLARER que les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite devront être respectés, en jugeant:

-Que, conformément à la *Loi sur les services de transport par taxi* et son règlement d'application, tous les intermédiaires en services de taxi ou assimilés, ainsi que les propriétaires de permis de taxis disposant de plusieurs voitures, devront disposer effectivement d'un quota de véhicules aménagés pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et que toute pratique contraire est fautive;

-Que conformément :

- d'une part aux Chartes canadienne et québécoise des droits et liberté, ainsi qu'aux engagements internationaux du Canada, s'agissant des droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite;

- et d'autre part aux engagements du Gouvernement du Québec à l'égard des personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de faciliter leur insertion sociale et faciliter leurs déplacements, le Gouvernement du Québec aurait dû prévoir, tant dans la *Loi sur les services de transport par taxi* que dans son règlement d'application, ainsi que dans chaque entente accordée concernant un projet pilote de taxis, que les joueurs concernés disposent d'un service comportant des véhicules aménagés pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, disponibles sans réservation préalable, et que toute pratique contraire est fautive;

DÉCLARER que tous les taxis, traditionnels, Uber ou assimilés, doivent respecter la *Loi sur la protection du consommateur* et ne percevoir un paiement pour le service rendu qu'à la fin de chaque course, et que toute pratique contraire est fautive;

ORDONNER que conformément au souhait de la demanderesse dans la présente procédure, l'*Office des personnes handicapées du Québec* prépare pour toutes les personnes handicapées membres du Groupe, un plan de services destiné au respect des droits fondamentaux de se déplacer des personnes handicapées ou à mobilité réduite, qui devra être respecté par l'industrie du taxi au sens large, y compris les nouvelles compagnies technologiques comme Uber et Téo Taxi ou assimilées, et qui s'imposera à tous les joueurs concernés dans l'attente du jugement à intervenir dans la présente procédure;

ORDONNER aux intimés de rendre le service de taxis et de taxis UBER accessible sans discrimination, en mettant à disposition de la clientèle des personnes handicapées et à mobilité réduite des véhicules aménagés en nombre suffisant raisonnable, et que toute pratique contraire est fautive;

-à indemniser le demandeur et les membres du Groupe qui sont propriétaires de permis de taxis pour les pertes de valeur de leurs permis depuis l'entrée d'Uber ou de tout service équivalent sur le marché québécois offrant des services comparables aux taxis, pour un montant de 1\$ sauf à parfaire à dire d'expert;

-à indemniser les propriétaires de permis de taxis et les chauffeurs de taxi pour leurs pertes de chiffre d'affaires subies, que ce soit durant les trois années ayant précédé la légalisation des services Uber ou depuis, et de tout autre service équivalent, offrant des services comparables aux taxis, pour un montant de 1\$ sauf à parfaire à dire d'expert;

CONDAMNER Uber à indemniser solidairement les propriétaires de permis de taxi, et les chauffeurs de taxis, conjointement avec la Procureure Générale du Québec, en raison de la perte de valeur de leurs permis et de chiffre d'affaires, pour un montant de 1\$ sauf à parfaire à dire d'expert;

CONDAMNER Téo Taxi, Uber et Aéroports de Montréal à indemniser solidairement les propriétaires de permis de taxi, et les chauffeurs de taxis, conjointement avec la Procureure Générale du Québec, pour la perte de valeur de leurs permis et/ou leur perte de chiffre d'affaires, causée par les ententes dérogatoires souscrites avec Aéroports de Montréal pour un montant de 1\$ sauf à parfaire à dire d'expert;

CONDAMNER la Procureure Générale du Québec à payer la somme de 1\$ sauf à parfaire à titre de dommages punitifs, à la demanderesse et à chacun des membres du Groupe qui sont des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en raison de l'abstention fautive du Gouvernement du Québec à protéger leurs droits fondamentaux à la mobilité dans le service de taxis;

CONDAMNER la Procureure Générale du Québec, Uber et Téo Taxi, à indemniser solidairement les personnes handicapées ou à mobilité réduite, conjointement avec le gouvernement du Québec, pour avoir omis ou négligé de prévoir une offre de nouveaux services de taxis accessible et adaptée à cette clientèle spécifique, alors que cette offre nouvelle menace le service public des taxis traditionnels, pour un montant de 1\$ sauf à parfaire à dire d'expert;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des Membres;

ORDONNER que toutes les réclamations des membres soient recouvrées collectivement;

DISPENSER les demandeurs de fournir caution;

LE TOUT avec les entiers frais de justice, dépens, y compris les frais d'avis, les frais de gestion des réclamations et, s'il en est, les frais d'expert, y compris les

coûts des expertises requises pour établir la valeur totale des réclamations et le montant des ordonnances de recouvrement collectif;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les Membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue par la loi;

FIXER le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de publication de l'avis aux Membres, délai à l'expiration duquel les Membres du Groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;

ORDONNER que l'Avis aux membres rédigé selon les termes indiqués ci-après soit rendu public dans les trente (30) jours du jugement à intervenir sur la demande en autorisation de la manière qui sera déterminée par les parties ou le Tribunal;

RENDRE toute autre ordonnance, y compris interlocutoire ou de sauvegarde, que le Tribunal estime nécessaire en vue de la protection des intérêts des Membres;

RÉFÉRER le dossier au Juge en chef pour la détermination du district dans lequel la demande en autorisation d'action collective devra être exercée et désignation du Juge pour l'entendre;

ORDONNER au greffier de cette Cour, dans le cas où la demande en autorisation d'action collective devrait être exercée dans un autre district, de transmettre le dossier, dès décision du juge en chef, au greffier de cet autre district.

LE TOUT avec dépens, y compris les frais d'avis.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

MONTREAL, le 29 mars 2017

Me Gérard Samet

COLAS MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY

CMKZ, COLAS, MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY

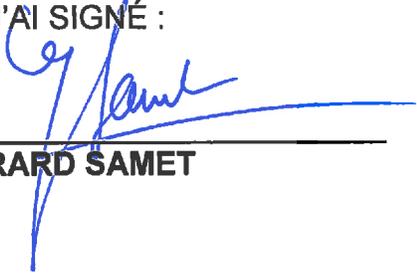
Procureurs du demandeur

DÉCLARATION SOLENNELLE

Je, soussigné, **GÉRARD SAMET**, avocat, exerçant ma profession au 2020, Boulevard Robert-Bourassa, bureau 1920, Montréal (Québec) H3A 2A5, affirme solennellement ce qui suit :

1. Je suis le procureur en la présente instance ;
2. Tous les faits allégués dans la présente demande introductive d'instance en autorisation d'action collective sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :



GÉRARD SAMET

Affirmé solennellement devant moi,
À Montréal ce 30 mars 2017



Commissaire à l'assermentation
Pour le Québec



AVIS D'ASSIGNATION

(Articles 145 et suivants C.p.c.)

À :

PROCUREURE GENERALE DU QUEBEC, ayant une place d'affaires au 300 boulevard Jean-Lesage, Bureau 1.03, en la Ville de Québec, G1K 8K6, province de Québec, district judiciaire de Montréal, G1K 8K6;

Et

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
200, chemin Sainte-Foy 7e étage, Québec (Québec)
G1R 5V5

Et

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC 309, rue Brock, Drummondville (Québec)
J2B 1C5

Et

SOCIÉTÉS UBER CANADA INC. et UBER TECHNOLOGIES INC., (UBER), ayant une place d'affaires au Centre Uber de la Ville de Québec, au 771 rue Saint-Joseph Est, # 301, Ville de Québec, G1K 8B6 (Québec), province de Québec, district judiciaire de Québec; et encore au 303-368, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC), H2Y 1T9.

Et

TÉO TAXI INC., et TAXELCO INC et les sociétés affiliées, (collectivement appelées TÉO ou TÉO TAXIS), 2350, rue Saint-Patrick, Montréal (QC) H3K 1B6, et encore 500-355, rue Sainte-Catherine Ouest, Montréal (QC) H3B 1A5

Et

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM), personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ)1142978254, une organisation dont l'activité principale est la gestion aéroportuaire, et dont le siège social est situé au 800, place Leigh-Capréol, bureau 1000, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H4Y0A5, Canada.

Défendeurs

BUREAU DU TAXI DE MONTRÉAL, 4949, rue Moïson, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H1Y 3H6, Canada.

Mis en cause

Dépôt d'une demande en justice

PRENEZ AVIS que la présente demande introductive d'instance en autorisation d'intenter une action collective et pour l'obtention du statut de représentants, a été déposée et sera présentée pour adjudication devant cette Honorable Cour Supérieure, au Palais de justice de Québec, 300, boulevard Jean-Lesage, en la ville de Québec, (QC), G1K 8K6, district judiciaire de Québec, à la date fixée par le juge coordinateur de la chambre des actions collectives.

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au Palais de justice de Québec, 300, boulevard Jean-Lesage, en la ville de Québec, (QC), G1K 8K6, district judiciaire de Québec, dans les 15 jours de la signification de la présente demande ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat du ou des demandeurs ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-même.

Défaut de répondre

Si vous ne répondez pas dans le délai prévu, de 15 ou de 30 jours, selon le cas, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai et vous pourriez, selon les circonstances, être tenu au paiement des frais de justice.

Contenu de la réponse

Dans votre réponse, vous devez indiquer votre intention, soit :

- de convenir du règlement de l'affaire ;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend ;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les trois mois de cette signification ;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

Changement de district judiciaire

Vous pouvez demander au tribunal le renvoi de cette demande introductive d'instance dans le district où est situé votre domicile ou, à défaut, votre résidence ou, le domicile que vous avez élu ou convenu avec le demandeur.

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce

renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

Transfert de la demande à la Division des petites créances

Si vous avez la capacité d'agir comme demandeur suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

Convocation à une conférence de gestion

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

PIÈCES AU SOUTIEN DE LA DEMANDE

Au soutien de sa demande introductive d'instance, la partie demanderesse invoque les pièces suivantes :

D-1 : Entente Uber/Gouvernement du Québec ;

D-2 : Grille tarifaire des services de taxi fixée par la Commission des transports du Québec;

D-3 : Conditions et formalités à respecter pour être un taxi traditionnel ;

D-4 : La Commission des transports du Québec et sa mission ;

D-5 : L'Office des personnes handicapées du Québec ;

D-6 : Rapport du Bureau de la concurrence du Canada;

D-7 : Rapport Kéroul

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

S'il s'agit d'une demande présentée en cours d'instance ou d'une demande visée par les Livres III, V, à l'exception de celles portant sur les matières familiales mentionnées à l'article 409, ou VI du Code, la préparation d'un protocole de l'instance n'est pas requise ; toutefois, une telle demande doit être accompagnée d'un avis indiquant la date et l'heure de sa présentation.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE

MONTREAL, le 29 mars 2017

Me Gérard Samet



COLAS, MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY

CMKZ, COLAS, MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY

Procureurs du demandeur

No : 200-

CHAMBRE

DES

ACTIONS COLLECTIVES

COUR SUPÉRIEURE

DISTRICT DE QUÉBEC

JAPIC ZAIM et ALS

Demandeur

C.

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Et

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Et

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU

QUÉBEC

Et

UBER et ALS

Défendeurs

ORIGINAL

N/d : JAPIC ZAIM c/ PGQ et UBER BC 3924

ET ALS

Me Gérard Samet gerardsamet@gmail.com

Colas Moreira Kazandjian Zikovsky s.e.n.c.r.l./LLP

2020, Boul. Robert-Bourassa, Bureau 1920

Montréal (Québec) H3A 2A5

Téléphone: (514) 288-2726

Télécopieur: (514) 813-3211