

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(Actions collectives)

N° : 500-06-000811-162

DAMA METELLUS

Demandeur

C.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC

Défenderesse

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
(583 C.p.c.)

À L'HONORABLE JUGE SILVANA CONTE, J.C.S., LE DEMANDEUR
EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec a laissé Uber offrir des services de transport rémunéré de personnes en violation des lois en vigueur à l'époque. Il a par la suite, adopté un projet-pilote qui visait à permettre illégalement l'entrée massive de milliers de voitures Uber sur un marché contingenté, tout en maintenant l'iniquité flagrante entre Uber et l'industrie du taxi traditionnel. Finalement, le gouvernement a déposé le projet de loi 17 qui cristallise l'expropriation des propriétaires de taxi qui a débuté graduellement par l'inaction et la négligence du gouvernement pour se solder par l'abolition législative du système de permis de taxi.

Le gouvernement a causé un préjudice global de plusieurs centaines de millions de dollars aux membres du groupe en les expropriant et a contribué par ses agissements aux importantes pertes de revenu des chauffeurs de taxi en raison de la concurrence déloyale d'Uber.

II. LE JUGEMENT D'AUTORISATION

1. Le 31 octobre 2018, l'Honorable juge Mark Peacock a autorisé l'exercice de la présente action collective et a attribué le statut de représentant à Dama Metellus pour représenter les membres du groupe suivant :

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 A2, A5, A8, A11, A12, A25, A30, A36, A38 et ce, depuis le 28 octobre 2013.

2. Le 28 mars 2019, la définition du groupe a été modifiée 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 A1, A2, A3, A5, A8, A11, A12, A14, A17, A24, A25, A30, A36, A38, A34, A54, A55 et A57 et ce, depuis le 28 octobre 2013.

3. Les principales questions de fait et de droit identifiées par le jugement d'autorisation sont les suivantes :

Responsabilité civile

- 1- Est-ce que Uber et ses chauffeurs exercent des activités commerciales sans détenir le ou les permis requis en vertu des lois et règlements qui régissent leurs activités commerciales?
- 2- Est-ce que la défenderesse et le gouvernement du Québec ont permis et toléré que Uber et ses chauffeurs fassent de la concurrence déloyale aux membres du groupe?
- 3- Est-ce que le comportement allégué des défenderesses engage leur responsabilité civile parce que ce comportement constitue :
 - i. Une infraction à l'article 1457 du *Code civil du Québec*?
 - ii. Une infraction à l'article 6 de la *Charte des droits et libertés de la personne*?
 - iii. Une expropriation illégale?
- 4- Si la Cour attribue une responsabilité civile au gouvernement, est-ce que la défense d'immunité d'état existe et si oui, jusqu'où?
- 5- Est-ce que toute défense d'immunité d'état tombe advenant une détermination de mauvaise foi de la part du gouvernement?
- 6- Est-ce que le projet pilote est légal? Si oui, est-ce que la légalité de ce projet affecte la responsabilité civile des défenderesses par rapport aux questions du paragraphe 3?

Causalité

Perte alléguée de revenu

- 1- Est-ce que les activités commerciales de Uber et de ses chauffeurs, si illégales, ont provoqué une perte de revenu des membres du groupe?
- 2- Dans l'affirmative, est-ce que la responsabilité civile des défenderesses est la (ou une) cause d'une perte de revenu pour les membres du groupe :
 - a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
 - b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

Perte alléguée de valeur des permis

- 3- Est-ce que les activités commerciales de Uber et ses chauffeurs, si illégales, ont provoqué une perte de valeur des permis?
- 4- Dans l'affirmative, est-ce que la responsabilité civile des défenderesses est la (ou une) cause de toute perte de valeur des permis :
 - a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
 - b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
- 5- Est-ce qu'un traitement distinct s'impose au cas où le permis aurait été revendu ou non pendant l'une ou l'autre des deux?

Dommmages allégués (Quantum)

- 6- Quel est le quantum de toute perte de revenu et perte de valeur des permis :
 - a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
 - b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
- 7- Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts équivalents à toute perte de revenu et à toute perte de valeur des

permis ainsi qu'aux frais engagés afin de se conformer à la loi et d'exercer leurs activités à l'intérieur du cadre législatif en vigueur :

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

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

8- Les membres ont-ils droit à des dommages punitifs :

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

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

9- Est-ce que le demandeur a le droit d'obtenir une ordonnance d'injonction pour obliger « la défenderesse et [le] Gouvernement du Québec de prendre tous les moyens nécessaires afin de faire cesser toutes formes de violation à la réglementation en vigueur »?

4. L'action collective vise à obtenir des dommages compensatoires pour les pertes de revenu des chauffeurs de taxi causées par les activités d'Uber ainsi que pour la perte de valeur des permis de propriétaires de taxi découlant de l'expropriation par le gouvernement du Québec.

III. LE CADRE LÉGISLATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A. Les objectifs du cadre législatif

5. Tout service de transport rémunéré de personnes par automobile est un service de transport par taxi, sauf exception¹, et constitue un contrat de transport au sens du *Code civil du Québec*².

6. Lors de l'arrivée d'Uber au Québec, l'industrie du taxi était strictement encadrée par le *Code civil du Québec*, la *Loi sur les transports*³, la *Loi concernant les services de transport par taxi*⁴, la réglementation afférente et la réglementation municipale.

¹ Lors de l'arrivée d'Uber, l'article 3 *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c. S-6.01 était en vigueur et prévoyait quelques exceptions. Cet article a été abrogé en 2016 : *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, LQ 2016, c. 22, art. 3.

² Art. 2030 C.c.Q.

³ RLRQ c. T-12 (voir version en vigueur jusqu'au 11 juin 2015).

⁴ RLRQ c. S-6.01 (voir version en vigueur jusqu'au 11 juin 2015).

7. Cet encadrement législatif était nécessaire afin d'« accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts »⁵.
8. 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.
9. La SAAQ, ou à Montréal le Bureau du taxi de Montréal, délivrait les permis de chauffeurs et s'assuraient avant de délivrer un permis à un éventuel chauffeur de taxi, et pour son maintien, de vérifier notamment :
 - 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.
10. Sous réserve des exceptions, l'article 36 al. 1 de la *Loi sur les transports* prévoyait que :

Nonobstant toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il n'est titulaire du permis prescrit à cette fin par règlement.

B. La *Loi concernant les services de transport par taxi*

11. 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.
12. La loi encadrait notamment les propriétaires de taxi, les chauffeurs de taxi et les intermédiaires en services de transport par taxi.
13. 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.

⁵ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c. S-6.01, art. 1 (version en vigueur jusqu'au 11 juin 2015).

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.

[...]

14. 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», une personne qui fournit aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature.

15. 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.

16. 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.

17. La loi contenait des dispositions pénales qui prévoyaient l'imposition d'amende en cas de contravention par une personne, qui « sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile »⁶.

18. Un nouvel article a été adopté par le gouvernement du Québec en 2015⁷ afin de permettre au ministre d'autoriser des projets pilotes:

89.1. Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, à améliorer ou à définir des normes applicables en telle matière. Il peut également, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire, à offrir ou à effectuer des services de transport par taxi selon des normes et des règles

⁶ *Loi sur les services de transport par taxi*, art. 117 al. 1 par. 1. Voir également les articles 99, 112 à 113, 118 et 121.

⁷ *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*, LQ 2015, c. 16, art. 11.

qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ou toute autre loi et règlement dont l'application relève du ministre, 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 ainsi que des règles applicables en matière de protection de la vie privée.

Ces projets pilotes sont établis pour une durée maximale de deux ans que le ministre peut prolonger d'au plus un an. Le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin. Il peut également déterminer, parmi les dispositions du projet pilote, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant. Ce montant ne peut être inférieur à 200 \$ ni supérieur à 3 000 \$.

Les modalités du projet pilote doivent être publiées sur le site Internet du ministère et de la Commission au moins 20 jours avant son entrée en vigueur. L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) ne s'applique pas à un projet pilote édicté en vertu du présent article.

19. Cet article a été modifié en 2016⁸. Cet article ne pouvait légalement autoriser le gouvernement à adopter et renouveler un projet pilote qui dans ses effets permettait à Uber d'effectuer, presque sans contrainte, des dizaines de millions de courses de taxi et de s'accaparer ainsi illégalement une part substantielle de la demande de service de taxi. Le gouvernement savait ou devait savoir que ces gestes contribueraient à l'expropriation illégale des permis des propriétaires de taxi.

C. DÉBUT DES SERVICES D'UBER AU QUÉBEC

20. Depuis le 18 octobre 2013, Uber offre ses services à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 18 octobre 2013, pièce **P-1**.
21. Le 28 octobre 2014, Uber a commencé à offrir le service UberX à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 28 octobre 2014, pièce **P-2**.
22. Le 12 février 2015, Uber a commencé à offrir le service UberX à Québec, tel qu'il appert du communiqué de presse du 11 février 2015, pièce **P-3**.
23. Le 12 novembre 2015, Uber a commencé à offrir le service UberX en banlieue de Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 12 novembre 2015, pièce **P-4**.

⁸ *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, LQ 2016, c. 22, art. 34.

24. Le service UberX permet à des personnes sans permis de chauffeur de taxi d'exercer des activités de transport par taxi.

D. Le projet pilote

25. 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-5**.
26. 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.
27. Le projet pilote adopté par le gouvernement du Québec est entré en vigueur le 15 octobre 2016 et permet à Uber d'opérer des services de transport de personnes sans détenir de permis de chauffeurs ni de propriétaire de taxi comme l'exigent les lois et règlements.
28. Le 21 octobre 2016, un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi a été émis à Uber Canada Inc., à la suite du décret n°919-2016 du Ministre des transports du 19 octobre 2016, tel qu'il appert du décret, pièce **P-6**.
29. Le projet pilote et, par le fait même, le permis permettent 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.
30. En vertu du projet pilote, le nombre de voitures en circulation d'Uber n'est pas limité et a permis dans les faits à Uber d'effectuer des millions de courses de taxi.

31. En permettant à Uber de faire autant de courses qu'elle le désire, le gouvernement a agi en contravention aux objectifs du projet pilote tels qu'édictés à l'article 89.1 de la *Loi sur les services de transport par taxi*.
32. De plus, le gouvernement du Québec savait ou ne pouvait ignorer qu'en autorisant l'entrée dans un marché contingenté de milliers de chauffeurs Uber – bien au-delà des besoins d'un projet pilote – les membres du groupe subirait une atteinte injustifiée et intentionnelle à leur droit à la libre jouissance de leur bien.
33. De fait, sous le projet pilote, la baisse de valeur des permis de taxi s'est accentuée, tel qu'il appert de la présentation du gouvernement du Québec du 13 mars 2018, pièce **P-7**.
34. Ce projet pilote ne créera théoriquement plus aucun effet juridique à partir du 14 octobre 2019.

E. Le projet de loi 17

35. Le 20 mars 2019, quelques mois après le jugement autorisant l'action collective, le projet de loi 17 a été déposé par le gouvernement du Québec afin d'assurer la pérennité d'Uber au Québec.
36. Le projet de loi 17 dérègle 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.
37. L'abolition du système de permis a pour effet d'enlever toute valeur aux permis de propriétaire de taxi.
38. Le projet de loi 17 constitue une expropriation des titulaires de permis de propriétaire de taxi.

IV. RESPONSABILITÉ ET FAUTE DE LA DÉFENDERESSE

a. Les fautes de la défenderesse

39. Le gouvernement du Québec a l'obligation notamment de faire respecter ses lois et règlements équitablement et de sanctionner les contrevenants à ces lois et règlements.
40. Le gouvernement a également l'obligation d'indemniser justement toute personne qu'elle exproprie, et ce, préalablement à l'expropriation.

i. Négligence face aux violations des lois et règlements par Uber

41. Avant l'entrée en vigueur du projet pilote, le gouvernement du Québec a accepté par son inaction qu'Uber et ses chauffeurs violent les lois et règlements en vigueur en exerçant des services de transports de personnes sans détenir les permis requis.
42. De plus, en ne contraignant pas Uber et ses chauffeurs à payer les frais liés aux permis de taxi et d'intermédiaires en services de transport par taxi exigés par la loi, le gouvernement du Québec a permis à Uber de demander une contrepartie nettement inférieure à celle demandée par les intervenants du milieu du taxi se conformant aux lois.
43. Les tarifs des courses de taxi sont déterminés par décision de la Commission des transports du Québec⁹, mais Uber n'a pas respecté les tarifs imposés par la Commission et chargeait alors des tarifs qui pouvaient être inférieurs à ceux fixés par réglementation, menant ainsi à une concurrence déloyale.
44. En tolérant et ne sanctionnant pas l'exercice des activités d'Uber, le gouvernement du Québec cautionne qu'Uber jouisse d'un avantage déloyal par rapport aux chauffeurs de taxi et aux intermédiaires en services de transport par taxi qui eux se conforment à la loi et aux règlements.
45. En permettant l'entrée massive de voitures Uber sous le couvert d'un projet pilote, le gouvernement a été négligent, a agi de mauvaise foi et a délibérément causé des pertes de revenu et des pertes de valeurs des permis des membres du groupe.
46. Le gouvernement du Québec a donc contribué à la concurrence déloyale d'Uber envers l'industrie du taxi.
47. L'inaction du gouvernement du Québec est assimilable à de la mauvaise foi et constitue une exception à l'immunité de l'État.
48. Le gouvernement du Québec, par sa grossière négligence et par son refus de respecter et de faire respecter les lois du Québec, a toléré, a cautionné, a encouragé et a permis ouvertement ou tacitement à Uber de se livrer à une activité déloyale et illégale.

ii. Expropriation des membres du groupe

⁹ *Recueil des tarifs du transport privé par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 7; *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, art. 60. Voir aussi art. 61-64. Les chauffeurs de taxis doivent appliquer ces tarifs, à moins qu'ils concluent un contrat écrit remplissant quelques conditions : *Règlement sur les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 3, art. 55-58.

49. Dès l'arrivée d'Uber au Québec, alors qu'elle opérait illégalement, l'expropriation des membres du groupe a débuté, car la défenderesse permettait à Uber d'offrir des services de transports de personnes sans détenir les permis requis par la loi.
50. Alors que depuis des décennies la loi impose la détention de permis pour effectuer du transport rémunéré de personnes, ces permis ne sont plus nécessaires depuis l'arrivée d'Uber.
51. Ensuite, le projet pilote a « permis » à Uber d'opérer ses services de transport de personnes sans détenir de permis, mais a par le fait même consolidé l'expropriation des propriétaires de permis de taxi. Le nombre de voitures Uber autorisées à circuler n'est pas public, mais était vraisemblablement considérable et la tarification permise n'était pas celle imposée aux taxis traditionnels, ce qui permettait à Uber d'offrir des tarifs moindres et ainsi effectuer des millions de courses de taxi.
52. À la fin du mois de mars 2018, le gouvernement du Québec déposait son budget annuel. Dans ce budget, le gouvernement décidait unilatéralement de verser une somme de 250 millions de dollars aux propriétaires de permis de taxi afin de couvrir une partie de la perte de valeur de leur permis, tel qu'il appert d'une copie du communiqué du Parti Libéral du Québec du 27 mars 2018, pièce **P-8**.
53. Selon le Gouvernement du Québec, cette somme visait à « aider les propriétaires à poursuivre la transition vers la modernisation de l'industrie » et de réaffirmer « son soutien à l'industrie du taxi »¹⁰.
54. À la fin de l'été 2018, les propriétaires de permis de taxi ont reçu une correspondance du gouvernement les informant de la somme qui leur sera individuellement versée pour les compenser pour la perte de valeur de leurs permis de taxi, tel qu'il appert de la lettre du Gouvernement du Québec du 27 août 2018, pièce **P-9**.
55. Malgré les mentions légales contraires, cette lettre constitue dans les faits un aveu de la responsabilité du Gouvernement du Québec.
56. Finalement, le projet de loi 17 cristallise l'expropriation des membres du groupe qui a commencé dès l'arrivée d'Uber au Québec.
57. En avril 2017, suite au dépôt du projet de loi 17, le Gouvernement du Québec a affirmé dans le cadre d'une campagne publicitaire son intention de proposer, par souci d'équité, « que les personnes titulaires d'un permis de propriétaire de taxi se fassent rembourser le coût d'achat de leur permis », tel qu'il appert de la publicité parue dans le journal Le Devoir le 17 avril 2019, pièce **P-10**.

¹⁰ Communiqué du Parti Libéral du Québec du 27 mars 2018, pièce P-8.

58. Cette offre constitue un aveu de Gouvernement du Québec de sa responsabilité pour la perte de valeur des permis de taxi des membres du groupe.
59. Le Gouvernement du Québec a bénéficié et continuera de bénéficier de l'expropriation des membres du groupe, notamment par la perception de redevances.

b. Le préjudice

i. Perte de revenu

60. Les chauffeurs d'Uber ont réussi à fidéliser une clientèle en offrant des services à des coûts inférieurs à ceux des taxis traditionnels, puisque ces derniers doivent se conformer aux lois et règlements, respecter les tarifs fixés par la loi et déboursier une somme pour leur permis.
61. Cette clientèle d'Uber aurait auparavant fait appel aux services des taxis.
62. Les services offerts par Uber entraînent une perte de clientèle et ainsi une perte de revenu à tous les chauffeurs et propriétaires de taxis.
63. Puisque le Gouvernement du Québec n'est pas intervenu pour obliger Uber et ses chauffeurs à respecter la législation et réglementation en vigueur, les chauffeurs et propriétaires de taxi ont subi une perte de revenu.

ii. Baisse des valeurs des permis de taxis

64. En conséquence de l'inaction et de la négligence du gouvernement du Québec et ensuite de l'expropriation, les membres du groupe ont subi un préjudice équivalent à la valeur du permis avant l'arrivée d'Uber au Québec.
65. Le gouvernement du Québec a permis à Uber de contrevenir aux lois et règlements encadrant l'industrie du taxi, ce qui a provoqué une chute de la demande pour les permis de propriétaires de taxi entraînant ainsi inévitablement une baisse de la valeur de ceux-ci.
66. Cette chute s'est poursuivie jusqu'au dépôt du projet de loi 17 qui met fin au système de permis et qui enlève, par le fait même, toute valeur aux permis de propriétaires de taxi.
67. Le comportement de la défenderesse, et en particulier l'adoption et le renouvellement de son projet pilote, constitue une forme d'expropriation des membres du groupe sans indemnisation et sans indication claire dans la loi à cet effet, donnant ainsi droit aux membres du groupe à une indemnisation.

68. Le préjudice subi par les membres du groupe est causé directement par le mépris de la défenderesse de faire appliquer et respecter les lois et ses fautes ainsi que par l'expropriation des titulaires de permis de propriétaires de taxi.
69. Le comportement et l'inaction du gouvernement du Québec tels que décrits aux présentes constituent une atteinte au droit des membres, à la jouissance paisible et à la libre disposition de leurs biens, tel que protégé par l'article 6 de la *Charte des droits et libertés de la personne* et doit être sanctionné par une condamnation à des dommages punitifs.

V. LE RECouvreMENT COLLECTIF DES RÉCLAMATIONS

70. La preuve d'expertise qui sera administrée permettra d'établir une méthode de calcul de la valeur des permis et de la valeur des pertes de revenu.
71. Cette preuve établira de façon suffisamment précise les dommages réclamés pour le préjudice pécuniaire des membres du groupe.
72. Le demandeur demande que les condamnations en dommages soient l'objet d'une ordonnance de recouvrement collectif suivant l'article 595 *C.p.c.*

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR la demande pour obtenir l'autorisation d'exercer 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 A1, A2, A3, A5, A8, A11, A12, A14, A17, A24, A25, A30, A36, A38, A34, A54, A55 et A57 et ce, depuis le 28 octobre 2013.

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

CONDAMNER la défenderesse et le gouvernement du Québec à payer aux membres du groupe une somme équivalente à la perte de revenu 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;

CONDAMNER la défenderesse à des dommages punitifs de l'ordre de 1 000,00 \$ par membre;

ORDONNER à la défenderesse et au gouvernement du Québec de prendre tous les moyens nécessaires afin de faire cesser toutes formes de violation à la réglementation en vigueur, et ce, 30 jours suivant le présent jugement à intervenir et ce nonobstant appel;

À DÉFAUT de ne pas se conformer au présent jugement, **CONDAMNER** la défenderesse le Gouvernement du Québec à verser aux membres du groupe une somme de 200.00\$ par jour jusqu'à respect du présent jugement;

ORDONNER que toutes les réclamations des membres soient recouvrées collectivement;

DISPENSER le demandeur de fournir caution;

LE TOUT avec les entiers frais de justice, y compris les frais d'Avis et les frais d'experts;

Montréal, le 18 juin 2019

Montréal, le 18 juin 2019

Myriam Moussignac

MYRIAM MOUSSIGNAC
WILERNE BERNARD
Procureures du demandeur

Trudel Johnston & Lespérance

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs-conseils du demandeur

Montréal, le 18 juin 2019

Trivium Avocats.

TRIVIUM AVOCATS
Procureurs-conseils du demandeur

AVIS D'ASSIGNATION
(Articles 145 et suivants C.p.c.)

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la **Cour supérieure du Québec du district judiciaire de Montréal** la présente demande introductive d'instance.

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au Palais de justice de Montréal situé au

**1, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B6**

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 demandeur 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 :

- PIÈCE P-1:** Communiqué de presse du 18 octobre 2013.
- PIÈCE P-2:** Communiqué de presse du 28 octobre 2014.
- PIÈCE P-3 :** Communiqué de presse du 11 février 2015.
- PIÈCE P-4 :** Communiqué de presse du 12 novembre 2015.
- PIÈCE P-5 :** Entente établissant les modalités du projet pilote.
- PIÈCE P-6 :** Décret n°919-2016 du 19 octobre 2016.

- PIÈCE P-7 :** Présentation du Gouvernement du Québec du 13 mars 2018.
- PIÈCE P-8 :** Communiqué du Parti Libéral du Québec du 27 mars 2018.
- PIÈCE P-9 :** Lettre du Gouvernement du Québec du 27 août 2018.
- PIÈCE P-10 :** Publicité parue dans le journal Le Devoir le 17 avril 2019.

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.

Montréal, le 18 juin 2019

Myriam Moussignac

MYRIAM MOUSSIGNAC
WILERNE BERNARD
Procureures du demandeur

Montréal, le 18 juin 2019

Trudel Johnston et Lespérance

TRUDEL JOHNSTON ET LESPÉRANCE
Procureurs-conseil du demandeur

Montréal, le 18 juin 2019

Trivium Avocats.

TRIVIUM AVOCATS
Procureurs-conseils du demandeur


AVIS DE PRÉSENTATION
(Article 574 C.p.c.)

À : **PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC**
A/s de Mes Éric Cantin et Anne-Sophie Bordeleau-Roy
1, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B6

PRENEZ AVIS que la *Demande Introductive d'Instance* sera présentée devant l'Honorable Silvana Conte, j.c.s. au Palais de justice de Montréal, situé au 1 rue Notre-Dame Est, à une date, heure et salle à être déterminée.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

Montréal, le 18 juin 2019



MYRIAM MOUSSIGNAC
WILERNE BERNARD
Procureures du demandeur

Montréal, le 18 juin 2019



TRUDEL JOHNSTON ET L'ESPÉRANCE
Procureurs-conseil du demandeur

Montréal, le 18 juin 2019



TRIVIUM AVOCATS
Procureurs-conseils du demandeur

No. : 500-06-000811-162

(Actions collectives)
COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MONTRÉAL

DAMAS METELLUS

Demandeur

c.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Défenderesse

N/D: 1375-2

BT 1415

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

ORIGINAL

Noms des avocats: M^e Bruce W. Johnston
M^e André Lespérance
M^e Mathieu Charest-Beaudry

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE S.E.N.C.

750, Côte de la Place d'Armes, bureau 90

Montréal (Québec) H2Y 2X8

Tél : 514 871-8385

Fax : 514 871-8800

bruce@tjl.quebec

andre@tjl.quebec

mathieu@tjl.quebec