

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000811-162

DATE : 9 SEPTEMBRE 2019

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE SILVANA CONTE, J.C.S.

DAMA METELLUS
Demanderesse

c.
LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC
Défenderesse

JUGEMENT

[1] Le demandeur représente les membres d'une action collective qui sont titulaires de permis de propriétaire de taxi et/ou titulaires de permis de chauffeur 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.

[2] L'action collective recherche une compensation équivalente à la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi ainsi que pour les pertes de revenus découlant des activités d'Uber.

[3] Par sa demande interlocutoire visant à préserver l'intégrité du mécanisme de l'action collective, le demandeur demande que le Tribunal déclare inopposable toute offre gouvernementale visant à compenser les membres du groupe pour la perte de

valeur des permis de taxi découlant du projet de loi 17. Les conclusions de la demande se lisent ainsi :

DÉCLARE que tout paiement fait aux membres du groupe dans le cadre de toute entente, tout programme ou toute compensation visant à indemniser les pertes de valeur des permis de propriétaires de taxis découlant du projet de loi 17 ou de toute autre mesure législative ou administrative permettant à Uber ou un autre tiers d'opérer au Québec un service de transport rémunéré de personnes ne pourra être opposable aux membres du groupe dans la présente instance, à moins d'être soumise au Tribunal pour approbation suivant l'article 590 C.p.c.;

DÉCLARE que toute quittance ou renonciation signée par des membres du groupe dans le cadre de toute entente, tout programme ou toute compensation visant à indemniser les pertes de valeur des permis de propriétaires de taxis découlant du projet de loi 17 ou de toute autre mesure législative ou administrative permettant à Uber ou un autre tiers d'opérer au Québec un service de transport rémunéré de personnes ne pourra être opposable aux membres du groupe dans la présente instance à moins d'être soumise au Tribunal pour approbation suivant l'article 590 C.p.c.

[4] Selon le demandeur, toute offre d'indemniser les membres doit être approuvée par le Tribunal selon l'article 590 C.c.Q. afin de décider si la somme offerte, même en règlement partiel de la réclamation, est juste et raisonnable. De plus, il soutient que les membres ont droit de recevoir l'information sur leurs droits et de participer au processus et discussions devant le tribunal avant d'accepter des offres partielles ou totales.

[5] La Procureure générale du Québec conteste la demande de jugement déclaratoire. Elle soutient que l'aide financière n'est pas une transaction, offre réelle ou acquiescement au sens de l'article 590 C.c.Q. et que la demande interlocutoire vise à trancher des questions hypothétiques. De plus, elle ajoute que le Tribunal ne peut pas interférer avec le processus législatif actuellement en cours.

FAITS

[6] Le 15 décembre 2017, le gouvernement met sur pied un comité de travail sur la modernisation de l'industrie du taxi qui avait notamment le mandat d'évaluer la compensation éventuelle à verser aux propriétaires de permis de taxi depuis l'entrée d'Uber sur le marché du taxi au Québec.

[7] À la fin du mois de mars 2018, le gouvernement dépose son budget annuel. Dans ce budget, le gouvernement verse 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 permis¹.

¹ Pièce P-2.

[8] Les membres du comité sur la modernisation sont mandatés pour proposer des méthodes de distribution de l'indemnisation. Les procureurs du demandeur font partie de ce comité.

[9] Les 10 et 15 mai 2018, les procureurs du demandeur rencontrent les représentants du gouvernement afin de discuter de différentes méthodes de distribution de l'indemnisation. Ils transmettent au gouvernement plusieurs scénarios de distribution de l'indemnisation qui ont été élaborés par leur expert.

[10] De mai à août 2018, le gouvernement élabore un programme de distribution de l'indemnisation et procède à la distribution de l'indemnisation². Le programme gouvernemental retient pour l'essentiel l'un des scénarios de distribution proposés par les procureurs en demande.

[11] Le programme gouvernemental tient compte de la valeur des permis au moment de l'entrée d'Uber sur le marché du Québec en octobre 2014 comme point de départ pour déterminer la perte subie par chacun des propriétaires de taxi.

[12] Le 31 octobre 2018, le Tribunal autorise l'exercice d'une action collective contre les défenderesses.

[13] Le 20 mars 2019, le gouvernement dépose le projet de loi 17. Le projet de loi propose l'abolition des permis de propriétaire de taxi et des quotas de permis par agglomération de taxi.

[14] Le 28 mars 2019, le Tribunal ordonne la publication d'avis aux membres suivant l'article 579 C.p.c. et fixe le délai d'exclusion à 30 jours après la dernière publication de l'avis dans les journaux. Les avis aux membres ayant été publiés le 29 mars, la période d'exclusion se termine le 29 avril 2019.

[15] Dans les jours qui ont suivi le dépôt du projet de loi 17, le gouvernement entreprend des discussions avec certains représentants de l'industrie du taxi relativement au projet de loi 17.

[16] Le 8 avril 2019, les procureurs du demandeur apprennent que la compensation à être versée aux propriétaires de permis de taxi a été abordée lors des rencontres avec des représentants de l'industrie du taxi.

[17] Le 15 avril 2019, le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie, monsieur François Bonnardel, annonce son intention de déposer un amendement au projet de loi n° 17 afin de prévoir le versement d'une aide financière aux propriétaires de permis de taxi équivalant au coût d'acquisition des permis. Le communiqué de presse énonce :

² Pièce P-3.

L'aide financière versée aux propriétaires de taxi, qui atteindrait à terme 770 millions de dollars, est répartie de la façon suivante :

- Un premier montant de 250 millions a été versé en 2018 aux titulaires de permis.
- Une somme supplémentaire de 250 millions a été annoncée en mars 2019 pour les titulaires de permis.
- Suivant l'adoption du projet de loi, une redevance temporaire de 0,90 \$ serait introduite pour chacune des courses effectuées au Québec, et ce, pour une période limitée en fonction du volume de courses. Cette redevance pourrait totaliser 270 millions de dollars, ce qui permettrait, à terme, de dédommager tous les titulaires de permis à la hauteur du coût d'acquisition de leur permis. Une somme de 10 millions est également prévue, à même la redevance temporaire, afin d'accompagner les personnes titulaires de permis ayant des besoins particuliers.

Avec le fonds de modernisation du taxi de 44 millions de dollars provenant des redevances payées par Uber, les propriétaires de permis et leur industrie toucheraient un total de 814 millions en aide financière de toutes sortes, en plus d'avoir accès aux allègements administratifs et fiscaux prévus dans le projet de loi no 17.

[18] Le ministère des Transports fait allusion à une possible quittance partielle qui pourrait être exigée en lien avec l'aide financière dans le microsite informatif www.transports.gouv.qc.ca/taxi. Dans la section questions et réponses, le ministère adresse les conséquences juridiques de l'aide financière ainsi :

L'encaissement du chèque a-t-il des conséquences juridiques?

La compensation est versée sans reconnaissance, du gouvernement, du fait que la baisse de valeur des permis est liée à une faute quelconque de sa part. En revanche, d'un point de vue juridique, l'encaissement du montant par les titulaires de permis de propriétaire de taxi n'implique pas de renoncer à réclamer toute somme supplémentaire, le cas échéant.

(Soulignement du Tribunal)

ANALYSE

[19] L'article 142 C.p.c. énonce ce qui suit :

Art. 142 : La demande en justice peut avoir pour objet d'obtenir, même en l'absence de litige, un jugement déclaratoire déterminant, pour solutionner une difficulté réelle, l'état du demandeur ou un droit, un pouvoir ou une obligation lui résultant d'un acte juridique.

[20] Dans l'arrêt de la Cour d'appel *Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics de la région de Québec c. Hôtel Forestel Val-d'Or inc.*³, la Cour d'appel résume les éléments qui doivent être présents pour permettre le jugement déclaratoire.

[34] La jurisprudence a notamment énoncé qu'il comportait les quatre éléments suivants : (1) une difficulté réelle; (2) un intérêt juridique du demandeur direct et personnel, né et actuel, se rattachant à la difficulté réelle; (3) l'identification de l'écrit source de la difficulté réelle comme l'un de ceux visés par l'article 453 C.p.c. (contrat, testament, tout autre écrit instrumentaire, loi, arrêté en conseil, règlement ou résolution d'une municipalité); (4) un objectif de faire déterminer, pour la solution de cette difficulté réelle, soit son état, soit quelque droit, pouvoir ou obligation résultant de cet écrit énuméré à l'article 453 C.p.c.

[35] Elle a précisé qu'il n'était pas question de permettre la recherche d'une simple opinion ni d'envisager que la demande serve à autre chose qu'à obtenir un jugement susceptible de mettre fin à l'incertitude ou à une controverse entre des parties.

[36] Elle a rappelé qu'un tribunal qui constate qu'on lui demande simplement de donner une opinion ou de rendre un jugement dans un contexte ne permettant pas de mettre fin à l'incertitude ou à une controverse entre des parties peut refuser de prononcer jugement.

[21] Le jugement déclaratoire revêt de l'autorité de la chose jugée et il doit apporter une solution à une difficulté réelle qui est actuelle. Ce n'est pas le cas en l'instance.

[22] Le débat des parties concernant la qualification de l'aide financière comme une transaction, offre réelle ou acquiescement au sens de l'article 590 C.c.Q. est prématuré. Le projet de loi 17 n'a pas été amendé ni adopté et les modalités précises de l'aide financière aux propriétaires de taxi ne sont pas connues.

[23] Dans ces circonstances, l'analyse de l'intention du ministère est un exercice purement théorique et sans utilité. Advenant l'adoption du projet de loi 17 ainsi que la mise en vigueur de l'aide financière proposée, il reviendra au juge du fond de statuer sur les conséquences juridiques de tout paiement fait aux titulaires de permis de taxi sans l'approbation du Tribunal, et ce, lors du débat sur les dommages compensatoires réclamés par les membres pour la perte de valeur des permis de propriétaires de taxi ainsi que pour les pertes de revenus.

[24] Dans ces circonstances, la demande interlocutoire visant à préserver l'intégrité du mécanisme de l'action collective est rejetée sauf recours.

³ 2017 QCCA 250 (CanLII).

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[25] **REJETTE** la demande interlocutoire visant à préserver l'intégrité du mécanisme de l'action collective sauf recours;

[26] **LE TOUT** avec frais de justice à suivre.



SILVANA CONTE, J.C.S.

M^e Wilerne Bernard
B.B.C.H.M. AVOCATS

M^e Marc-Antoine Cloutier
TRIVIUM AVOCATS

M^e André Lespérance
M^e Mathieu Charest-Beaudry
TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs de la demanderesse

M^e Éric Cantin
M^e Anne-Sophie Bordeleau-Roy
BERNARD, ROY (JUSTICE-QUÉBEC)
Ministère de la Justice (DGAJLAJ)
Procureurs de la défenderesse

Date d'audience : 7 juin 2019