

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

N° : 500-06-000811-162

**COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)**

DAMA METELLUS,

Demandeur

C.

**LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC,**

Défenderesse

**DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION
COLLECTIVE ET POUR ÊTRE DÉCLARÉ REPRÉSENTANT (2017-11-22)**
(Art.571 et ss C.p.c.)

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE SIÉGEANT
EN DIVISION DE PRATIQUE DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL,
LE DEMANDEUR EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:**

LE DEMANDEUR

1. Le demandeur effectue le transport de personne par automobile contre rémunération, en d'autres mots, il offre un service de transport par taxi;
2. Le demandeur conduit son propre véhicule de taxi et offre la location d'un autre véhicule taxi à d'autres chauffeurs;
3. Par conséquent, le demandeur détient un permis de propriétaire de taxi annuel et renouvelable pour l'agglomération A.5 EST de Montréal depuis le 13 avril 2004, le tout tel qu'il appert d'une copie du permis de propriétaire de taxi délivré par la Commission des transports du Québec qui seront communiquées comme pièce au soutien de la présente sous la cote P-1 en liasse;
4. Le demandeur est également titulaire d'un permis de chauffeur de taxi, le tout tel qu'il appert d'une copie du permis de chauffeur de taxi du demandeur qui sera communiquée au soutien de la présente sous la cote P-2;

5. Le demandeur ainsi que les autres détenteurs de permis de taxis et de chauffeurs de taxi doivent respecter la Loi sur les services de transport par taxi, la Loi sur le transport ainsi que les règlements découlant desdites Lois d'ailleurs, la primauté du droit s'appliquant, la défenderesse et le Gouvernement sont également tenus de respecter ces lois;
6. Le demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres qu'il entend représenter;
7. Le demandeur a une connaissance personnelle des faits;
8. Le demandeur est disposé à consacrer le temps nécessaire à la présente affaire pour bien représenter les membres dans le cadre de la présente action collective, et ce, tant au stade de l'autorisation qu'à l'étape du fond;
9. Le demandeur est disposé à collaborer étroitement avec ses procureures;
10. Le demandeur désire obtenir des dommages et intérêts contre la défenderesse et le Gouvernement du Québec pour des recours basés sur l'article 1457 du Code civil du Québec et l'article 6 de la Charte des droits et libertés de la personne;
11. Vu les précédentes allégations, le demandeur est justifié de demander que le statut de représentant lui soit attribué;
12. Le demandeur s'adresse au tribunal en vue d'obtenir l'autorisation d'exercer une action collective contre la défenderesse pour le compte de toutes les personnes morales et physiques titulaires de permis de propriétaires de taxi 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 dans le cadre d'une action collective en dommages-intérêts visant à indemniser la perte de la valeur des permis de propriétaires de taxi et la perte de revenus résultant des actions, des omissions et de la grossière négligence de la défenderesse et du Gouvernement du Québec, et ce, depuis le 28 octobre 2013;

LA DÉFENDERÈSE

13. La défenderesse est chargée de régler et de diriger la défense de l'État québécois dans les recours logés contre elle;
14. En l'espèce, l'action collective pour laquelle le demandeur recherche l'autorisation vise le Gouvernement du Québec et plus précisément le Ministre des Transports ainsi que son ministère;

CITATION ET ANALYSE DES ARTICLES DE LOI ET DE RÈGLEMENTS PERTINENTS AU LITIGE

15. Il apparaît utile de se référer à certains textes législatifs pertinents dans le cadre de la présente demande:

a) «*Loi sur les transports* (L.R.Q. c. T-12)

1. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les expressions et mots suivants signifient:

«moyen de transport»;

a) «moyen de transport»: ce qui sert à faire passer d'un lieu à un autre, sauf l'émission, la transmission et la réception de sons, d'images, de signes, de signaux, de données ou de messages, par fil, câble ou par la voie des ondes ou par tout moyen électrique, électronique, magnétique, électromagnétique ou optique;

«véhicule»;

b) «véhicule»: tout moyen de transport qui, le plus souvent, est autonome;

«système de transport»;

c) «système de transport»: système formé de véhicules ou d'autres moyens de transport;

«transporteur»;

d) «transporteur»: une personne qui:

i. transporte directement ou par l'intermédiaire d'un tiers une personne ou un bien par un moyen ou un système de transport;

ii. (sous-paragraphe abrogé);

iii. effectue du courtage en transport; ou

iv. loue des véhicules;

«règlement»;

e) «règlement»: un règlement adopté par le Gouvernement en vertu de la présente loi;

«ministre»;

f) «ministre»: le ministre des Transports;

g) (paragraphe abrogé);

«Commission»;

h) «Commission»: la Commission des transports du Québec instituée par l'article 14;

«explosif»;

i) «explosif»: tout explosif auquel s'applique la Loi sur les explosifs (chapitre E-22);

«matière dangereuse»;

j) «matière dangereuse»: une matière, autre qu'un explosif, désignée comme telle par règlement;

«audience publique»;

k) «audience publique»: une enquête publique de la Commission tenue lors d'une séance à laquelle des personnes sont convoquées;

l) (paragraphe abrogé).

Moyen de transport réputé appartenir à un transporteur.

Au sens de la présente loi et sauf lorsque la Commission agit en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), un moyen de transport est réputé appartenir à un transporteur, non seulement lorsqu'il en est le propriétaire, mais aussi lorsqu'il en est le locataire, le fidéicommissaire, le liquidateur, le séquestre ou le syndic.

Courtage en transport.

Pour l'application de la présente loi, le courtage en transport désigne le fait d'agir comme courtier pour le compte d'un exploitant de véhicules lourds inscrit au Registre du camionnage en vrac.

2. La présente loi s'applique, dans le cadre de la compétence du Québec:

a) aux véhicules et autres moyens ou systèmes de transport, sauf les navires ou aéronefs, qui sont utilisés, qui circulent ou qui sont destinés à circuler dans les limites territoriales du Québec, notamment ceux qui sont régis par le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2);

b) au transport des personnes, des animaux et des choses par terre, par air ou par eau d'un lieu à un autre dans les limites territoriales du Québec au moyen de véhicules visés au paragraphe a, ou par des navires ou aéronefs, à l'exclusion de la navigation;

c) au transport par chemin de fer auquel s'applique la Loi sur les chemins de fer (chapitre C-14.1);

d) au courtage en transport et à la location de véhicules.

Application.

Elle ne s'applique au transport par taxi que dans la mesure prévue par la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01).

(...)

35. La Commission peut, lorsqu'elle est informée qu'un transporteur met en danger la santé ou la sécurité publique, lui interdire d'utiliser le véhicule qu'elle désigne et ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer les plaques et le certificat d'immatriculation de ce véhicule.

(...)

36. 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.

Exception.

Le premier alinéa ne s'applique pas à un organisme public qui, dans le cadre de sa loi constitutive, agit comme transporteur ou fournit des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte.

Exception.

Le premier alinéa ne s'applique également pas à une personne qui effectue un covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais du transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.

Permis non requis.

Le présent article n'a pas non plus pour effet d'obliger un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds, au sens de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), à obtenir un permis en vertu de la présente loi sauf dans la mesure qui y est prévue.

b) Loi sur les services de transport par taxi (L.R.Q. c. S-6.01)

1. La présente loi établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre plus particulièrement les services de transport par taxi, y compris ceux de limousine et de limousine de grand luxe, afin d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts et d'établir certaines règles particulières applicables aux activités des intermédiaires en services de transport par taxi.

2. Pour l'application de la présente loi, on entend par:

«automobile»;

1° «automobile», tout véhicule automobile au sens du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), à l'exception d'un autobus ou d'un minibus;

3. La présente loi ne s'applique pas:

1° au transport visé au troisième alinéa de l'article 36 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);

2° au transport scolaire prévu dans la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3), dans la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis (chapitre I-14), dans la Loi sur l'enseignement privé (chapitre E-9.1) et dans la Loi sur les collèges d'enseignement général et professionnel (chapitre C-29) ou au transport des élèves d'une institution dont le régime d'enseignement est l'objet d'une entente internationale au sens de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1);

3° au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports de personnes qu'il a effectués;

3.1° au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété, en autant que:

a) le raccompagnement de l'automobile de la personne transportée est aussi effectué;

b) le service de raccompagnement est sans intention de faire un gain pécuniaire;

c) la personne morale ou l'organisme concerné maintient, à son siège, un registre permanent des transports effectués dans lequel sont consignés, à l'égard de chaque transport, des renseignements sur l'identité du conducteur, le point d'origine et la destination de la course, ainsi que la distance parcourue;

4° au transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles lorsque les automobiles utilisées sont soumises à la vérification mécanique prévue par un règlement du Gouvernement pris en vertu du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou au transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans lorsque les automobiles utilisées sont inspectées mécaniquement au moins une fois par année;

5° au transport par ambulance ou corbillard.

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.

(...)

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 service 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 qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ou tout 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 service 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.

117. Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, la personne qui:

1° sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile;

2° offre en location une automobile avec les services d'une personne pour la conduire, que le conducteur soit rémunéré ou non, ou détient à la fois des intérêts dans une entreprise qui offre en location une automobile et dans une entreprise qui offre les services d'un conducteur, que ce conducteur soit rémunéré ou non;

(...)

121. Dans toute poursuite, un transport de personnes par automobile est réputé rémunéré, sauf preuve contraire.

c) Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2)

Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots:

«véhicule automobile»: un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien;

«véhicule routier»: un véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin; sont exclus des véhicules routiers les véhicules pouvant circuler uniquement sur rails, les bicyclettes assistées et les fauteuils roulants mûs électriquement; les remorques, les semi-remorques et les essieux amovibles sont assimilés aux véhicules routiers.

16. L'article 2 de la *Loi sur les transports* nous informe que celle-ci s'applique au transport des personnes au moyen de véhicules ou autres moyens de transport qui circulent dans les limites territoriales du Québec;
17. L'article 35 de la *Loi sur les transports* donne le pouvoir à la Commission des transports du Québec, lorsqu'un transporteur met en danger la santé ou la sécurité publique, d'interdire à un transporteur d'utiliser un véhicule et ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer les plaques et le certificat d'immatriculation de ce véhicule (nos soulignés);
18. À la lecture de ces lois et règlements, il est clair que l'un des objectifs du législateur lors de l'adoption de la *Loi sur les transports* est d'encadrer le transport rémunéré de personnes ou de choses notamment pour assurer la sécurité du public;
19. Ensuite, le législateur a voulu encadrer les services de transports par taxi avec la *Loi sur les services de transport par taxi*;
20. Les objectifs poursuivis par la *Loi sur les services de transport par taxi* visent principalement la sécurité des usagers, la qualité des services offerts, et l'établissement de normes relatives à la gestion du secteur du taxi;
21. Les articles 4 et 117(1) de la *Loi sur les services de transport par taxi* reflètent le désir du législateur de ne pas permettre qu'une personne puisse effectuer du transport rémunéré de personnes sans être titulaire d'un permis de taxi;

FAITS DONNANTS OUVERTURE À L'AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE

Les permis

22. L'industrie du taxi est réglementée notamment pour accroître la sécurité des usagers et améliorer la qualité des services offerts;
23. Plus particulièrement, le transport rémunéré de personnes par automobile est encadré et régi par la *Loi concernant les services de transport par taxi*, et les règlements afférents, dont notamment les articles 4 et 24 de ladite loi;
24. Un permis de propriétaire de taxi permet à son titulaire d'offrir ou d'effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile;
25. Un permis de chauffeur de taxi permet à son titulaire de conduire une automobile faisant l'objet d'un permis de propriétaire de taxi afin d'exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine grand luxe;
26. Un permis d'intermédiaire en service de transport par taxi permet à son titulaire de fournir aux propriétaires de taxis des services de publicité et de répartition d'appels;

Le contrôle des permis

27. L'octroi des permis de transport rémunéré des personnes est actuellement géré selon un système de contingentement;
28. Ce système de contingentement vise, d'une part à stabiliser le marché autrement cyclique et précaire ainsi que d'assurer aux chauffeurs une stabilité du revenu, notamment en stabilisant les prix des courses et, d'autres part, à assurer un service sécuritaire aux usagers;
29. Parmi les obligations qui incombent aux titulaires de permis de chauffeur de taxi et qui découlent de la réglementation actuellement en vigueur, notons la vérification d'antécédents judiciaires, les inspections mécaniques obligatoires par des vérificateurs autorisés, ainsi qu'un taux d'alcoolémie permis de 0%, le suivi d'une formation, ainsi qu'une couverture d'assurance;

Uber comme un tiers dans l'industrie du taxi

30. Le 28 octobre 2013, le tiers, ci-après « Uber », s'installe à Montréal;
31. Uber est une compagnie œuvrant dans l'industrie du transport offrant une application pour commander un transport automobile en utilisant un téléphone intelligent;

32. Les demandes de transport automobile de la part des clients sont reçues par les chauffeurs d'Uber sur leurs téléphones intelligents au moyen d'une application nommée UberPartner;
33. Les chauffeurs d'Uber qui répondent à une demande de transport automobile offrent un service de transport rémunéré de personnes par automobile sans être titulaires d'un permis de chauffeur de taxi;
34. Uber offre un service de publicité et de répartition d'appels via sa plate-forme numérique sans être titulaire d'un permis d'intermédiaire en service de transport par taxi;

RESPONSABILITÉ ET FAUTE DE LA DÉFENDERESSE

35. La défenderesse et le Gouvernement du Québec sont responsables de veiller à la sécurité des usagers, de faire respecter ses lois et règlements et de sanctionner les contrevenants aux dits lois et règlements;
36. La défenderesse et le Gouvernement du Québec, qui ont les pouvoirs de sanctionner Uber ainsi que ses chauffeurs, acceptent tacitement, par leur inaction, que ces derniers violent les lois et règlements;
37. En effet, le tiers Uber et ses chauffeurs circulent et offrent des services en contravention directe avec la réglementation en vigueur;
38. Ces tiers qui exercent le métier de chauffeur de taxi en contravention des lois en vigueur, circulent notamment dans la ville de Montréal, sans payer les mêmes frais que les chauffeurs de taxis, et probablement sans payer d'impôt, vu l'absence de réglementation quant à la facturation des services qu'ils rendent;
39. La défenderesse tolère tacitement, par son inaction, ce mode de transport qui cause préjudice au demandeur;
40. La défenderesse tolère tacitement que le tiers Uber se voile derrière l'étiquette de "covoiturage", alors que le covoiturage rémunéré est interdit au Québec hormis les services de transport rémunérés;
41. Les conséquences de cette tolérance est une sécurité réduite pour les usagers puisqu'en opérant à l'extérieur du cadre réglementaire, le tiers Uber et ses chauffeurs ne se conforment pas aux obligations de sécurité qui incombent aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis de chauffeurs de taxi;
42. Cette sécurité réduite est en contradiction évidente avec l'esprit et les objectifs législatifs des dispositions entourant le transport rémunéré au Québec;

43. En refusant de sanctionner ceux qui ne se conforment pas aux lois et règlements applicables en l'espèce, la défenderesse et le Gouvernement du Québec cautionnent 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;
44. Concrètement, en ne les contraignant pas à payer les frais liés aux permis de taxi et d'intermédiaires en services de transport par taxi exigibles par la défenderesse et le Gouvernement du Québec, ces derniers permettent à Uber de demander une contrepartie nettement inférieure à celle demandée par les intervenants du milieu du taxi se conformant aux lois;
45. De plus, la défenderesse et le Gouvernement du Québec fixent les tarifs de course que doivent appliquer les titulaires de permis de chauffeurs de taxi, mais pas les tarifs des chauffeurs d'Uber;
46. Ces prix nettement inférieurs, puisque non réglementés, attirent la clientèle par une concurrence déloyale et entraînent des préjudices monétaires importants pour le demandeur ainsi que les membres du groupe;
47. Tous les préjudices subis par les membres du groupe sont causés directement par la grossière négligence de la défenderesse qui refuse de faire respecter ses propres lois et règlements régissant le transport rémunéré de personnes par automobile;
48. La défenderesse et le Gouvernement du Québec, par leur grossière négligence ou par leur refus de respecter et de faire respecter les lois du Québec, tolèrent, cautionnent, encouragent et permettent ouvertement ou tacitement au tiers et à ses participants de se livrer à une activité déloyale et illégale;

PERTES ET DOMMAGES SUBIS PAR LE DEMANDEUR

Perte de valeur des permis de taxi

49. En ne sanctionnant pas ceux et celles qui exercent cette activité sans se conformer aux lois et règlements applicables en l'espèce, la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont permis une concurrence déloyale qui a eu pour conséquence une baisse significative de la valeur monétaire des permis de propriétaires de taxi;
50. Non seulement la défenderesse et le Gouvernement du Québec n'ont pas agi pour protéger les acteurs de l'industrie du taxi, mais elle cautionne maintenant la concurrence déloyale par le biais du projet pilote, qui a eu pour conséquence de baisser davantage la valeur monétaire des permis de

propriétaires de taxi depuis le 30 septembre 2016 qui sera communiquée au soutien de la présente sous la cote P-3;

51. En effet, en cautionnant ainsi et en autorisant le tiers et ses participants à contrevenir les lois et règlements encadrant l'industrie du taxi, la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont provoqué une chute de la demande pour les permis de propriétaires de taxi, entraînant ainsi inévitablement une baisse de la valeur de ceux-ci;
- 51.1 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;
- 51.2 Le comportement de la défenderesse, et en particulier le projet pilote, constituent 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;

L'OCTROI DE DOMMAGES EST JUSTIFIÉ

52. L'octroi de dommages-intérêts compensatoire est la seule mesure efficace pour réparer le préjudice subi par le demandeur et les membres;

Les questions à faire trancher

Les questions que le demandeur demande à cette Cour de trancher par cette action sont :

53. Est-ce que la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont permis à une entité tierce de transgresser les lois qu'elle a elle-même mises en vigueur ?
- 53.1 Est-ce que le comportement décrit aux présentes du Gouvernement du Québec constitue :
 - a) Une infraction à l'article 1457 du Code civil du Québec?
 - b) Une infraction l'article 6 de la Charte des droits et libertés de la personne?
 - c) Une expropriation illégale?
54. Dans l'affirmative, est-ce que ces activités entraînent une perte de revenus pour les membres du groupe :
 - a) entre le 28 octobre 2013 et l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?

- b) depuis l'entrée en vigueur du projet pilote, le 15 octobre 2016?
55. Est-ce que la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont permis et toléré qu'un tiers fasse de la concurrence déloyale aux propriétaires de permis de taxi ainsi qu'aux chauffeurs de taxi?
56. Dans l'affirmative, est-ce que ces agissements causent une perte de revenus et de valeur de leurs actifs aux 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?
57. Quelle est le quantum de cette perte de revenus et de cette diminution de la valeur de leurs actifs?
- 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?
58. Est-ce que les activités commerciales d'Uber permis et cautionné par la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont provoqué une dévaluation du permis de propriétaire de taxi?
59. Dans l'affirmative, est-ce que la défenderesse et le Gouvernement du Québec sont responsables de cette dévaluation des permis de propriétaires de taxi?
- 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?
60. Est-ce que par ses actions, son inaction et de par sa grossière négligence, la défenderesse et le Gouvernement du Québec ont permis à un tiers d'agir et d'opérer un service de transport par taxi sans détenir le ou les permis nécessaires et requis en vertu de la Loi et de la réglementation qui régit cette industrie?
61. Dans l'affirmative, les membres du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts équivalents à cette perte de revenus, à la perte de valeur sur leur permis de taxi ainsi que les frais engagés afin de se conformer à la loi et d'opérer 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?

62. Dans l'affirmative, est-ce que les membres propriétaires de permis de propriétaire de taxi ont droit à des dommages-intérêts compensatoires équivalents à cette perte de valeur?
 - 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?
63. Dans l'affirmative, les membres ont-ils droit à des dommages punitif?
 - 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?

Opportunité de l'action collective

64. Il est opportun d'autoriser l'exercice de la présente action collective pour les raisons suivantes :
65. L'action collective est le véhicule procédural le plus approprié afin que les membres puissent faire valoir la réclamation découlant des faits allégués dans la présente requête;
66. Les membres ont tous subi des dommages semblables et la ou les fautes commises par les défenderesses et la responsabilité en résultant sont identiques à l'égard de chacun d'eux;
67. Au surplus, la multiplicité potentielle des recours individuels des membres pourrait résulter en des jugements contradictoires sur des questions de faits et de droit identiques, ce qui serait contraire aux intérêts de la justice;
68. Les membres du groupe ont tous subi les dommages allégués et sont en droit de réclamer les dommages identifiés;
69. Les recours potentiels des membres soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes;
70. Il serait tout aussi impossible et impraticable pour le demandeur d'obtenir un mandat ou une procuration de chacun des membres;
71. Il serait également peu pratique et contraire aux intérêts d'une saine administration de la justice ainsi qu'à l'esprit du *Code de procédure civile* que chacun des membres intente une action individuelle contre la défenderesse;

72. Le nombre important des membres du groupe, précisé plus bas, rend impossible la jonction des demandes en justice individuelles;
73. Les fautes reprochées à la défenderesse et au Gouvernement du Québec qui contreviennent aux lois et règlements applicables à l'industrie du transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, justifient les dommages auxquels prétendent les membres dont fait partie le demandeur;

**LA COMPOSITION DU GROUPE REND DIFFICILE ET PEU PRATIQUE
L'APPLICATION DES ARTICLES 87 OU 35 ET 143 DU CODE DE
PROCÉDURE CIVILE EN CE QUE:**

74. Au 31 décembre 2015 à Montréal, Il y a 4 438 propriétaires de taxis réguliers et 10 353 Chauffeurs de taxi le tout tel qu'il appert d'une version imprimée du site web de la ville de Montréal communiqué au soutien de la présente sous la cote P-4;
75. Le groupe pour le compte duquel le demandeur entend agir est décrit ainsi :

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, en date du 28 octobre 2013.

76. La composition du groupe 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;

District judiciaire du recours

77. Le demandeur propose que le recours collective soit exercé devant la Cour supérieure siégeant dans le district de Montréal, pour les motifs ci-après exposés;
78. La majorité des membres sont domiciliés dans la grande région de Montréal;
79. La cause d'action a, à l'origine, pris naissance dans le district judiciaire de Montréal;

Conclusions recherchées par l'action collective

80. Considérant les faits ci-avant mentionnés et ceux qui feront l'objet de l'action collective, les conclusions de l'action collective seront principalement les suivantes :

POUR CES MOTIFS PLAISE AU TRIBUNAL

ACCORDER l'autorisation d'exercer une action collective;

AUTORISER la présente action collective;

FIXER le district judiciaire de Montréal pour l'audition de cette action collective ou, subsidiairement, **RÉFÉRER** le dossier au juge en chef qui fixera le district judiciaire dans lequel l'action collective sera exercée;

ATTRIBUER à Monsieur Damas Metellus le statut de représentant;

DÉCRIRE le groupe comme suit et lier les membres qui ne s'en sont pas exclus:

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi pour les territoires des agglomérations A11, A12, A5, A2, A8, A25, A30, A36, A38 et ce, en date du 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 propriétaire 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, en date du 28 octobre 2013;

CONDAMNER la défenderesse et au Gouvernement du Québec à payer aux membres du groupe une somme équivalente à la perte de revenus subie par eux en raison des actions, des omission, du cautionnement et de la grossière négligence de ces derniers, 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 le 28 octobre 2013;

CONDAMNER la défenderesse à des dommages punitif (...) de 1000.00 \$ 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 (...) se conformer au présent jugement, **CONDAMNER** la défenderesse à verser aux membres du groupe une somme de 200.00\$ par jour jusqu'à respect du présent jugement;

DÉTERMINER la date ultime à laquelle un membre du groupe ne pourra s'exclure de celui-ci, conformément à la loi;

DISPENSER le demandeur de fournir caution;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'Avis et les frais d'experts;

Publication d'un avis

81. Le demandeur demande au Tribunal d'ordonner que toutes les informations en rapport avec l'action collective destinées aux membres du groupe soient publiées dans le journal de Montréal ou le quotidien La Presse;
82. Les faits allégués aux présentes paraissent justifier les conclusions recherchées;

POUR CES MOTIFS PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR la demande pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective;

AUTORISER la présente action collective;

FIXER le district judiciaire de Montréal pour l'audition de cette action collective ou, subsidiairement, **RÉFÉRER** le dossier au juge en chef qui fixera le district judiciaire dans lequel l'action collective sera exercée;

ATTRIBUER à Monsieur Damas Metellus le statut de représentant

DÉCRIRE le groupe comme suit et Lier les membres qui ne s'en sont pas exclus:

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de chauffeurs de taxi pour les territoires des agglomérations A11, A12, A5, A2, A8, A25, A30, A36, A38 et ce, en date du 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 propriétaire 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, en date du 28 octobre 2013;

CONDAMNER la défenderesse et le Gouvernement du Québec à payer aux membres du groupe une somme équivalente à la perte de revenus subie par eux en raison des actions, des omission, du cautionnement et de la grossière négligence de ces derniers, 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 le 28 octobre 2013;

CONDAMNER la défenderesse à des dommages punitif de l'ordre de 1000.00 \$ 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;

DÉTERMINER la date ultime à laquelle un membre du groupe ne pourra s'exclure de celui-ci, conformément à la loi;

DISPENSER le demandeur de fournir caution;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'Avis et les frais d'experts.

Montréal le 22 novembre 2017

Montréal le 22 novembre 2017

Bernard Boucher Cadet Hauzi & Moussignac
Me Wilerne BERNARD
BERNARD, BOUCHER, CADET, HAUZI &
MOUSSIGNAC
Procureure du demandeur

Bernard Boucher Cadet Hauzi & Moussignac
Me Myriam MOUSSIGNAC
BERNARD, BOUCHER, CADET, HAUZI &
MOUSSIGNAC
Procureure du demandeur

Montréal le 22 novembre 2017

Montréal le 22 novembre 2017

Trudel Johnston L'espérance
Me Bruce W. JOHNSTON
TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs-conseils du demandeur

Deveau Avocats
Me Marc-Antoine CLOUTIER
DEVEAU AVOCATS
Procureurs-conseils du demandeur

(ACTION COLLECTIVE)
COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MONTRÉAL

DAMAS METELLUS

Demandeur

C.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Défenderesse

Notre dossier: 1375-2

BT 1415

DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION
D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET
POUR ÊTRE DÉCLARÉ REPRÉSENTANT
(2017-11-22)
(Art.571 et ss C.p.c.)

ORIGINAL

Noms des avocats: M^e Bruce W. Johnston
 M^e André Lespérance
 Me 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

Andréanne Bérubé

From: Andréanne Bérubé <andreamanne@tjl.quebec>
Sent: 22 novembre 2017 16:19
To: eric.cantin@justice.gouv.qc.ca; rima.kayssi@justice.gouv.qc.ca;
bernardroy@justice.gouv.qc.ca; wilernebernard@hotmail.com;
myriammooussignac@hotmail.com
Cc: Gabrielle Gagné; Bruce W. Johnston; André Lespérance; MACloutier@deveau.qc.ca
Subject: NOTIFICATION PAR COURRIEL : Metellus c. La Procureure générale du Québec /
500-06-000811-162
Attachments: 2017-11-22 Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective.pdf
Importance: High

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(*Action collective*)

N° : 500-06-000811-162

DAMA METELLUS,

Demandeur

c.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC,

Défenderesse

Notification par courriel / Notification by email (Articles 110 et 134 C.p.c.)

EXPÉDITEUR / FROM :

Trudel Johnston & Lespérance

750, Côte de la Place d'Armes, bureau 90
Montréal (Québec) H2Y 2X8
Téléphone / Telephone : 514 871-8385 poste 202
Télécopieur / Fax : 514 871-8800

M^e Bruce W. Johnston
Courriel : bruce@tjl.quebec

Notre dossier / Our file : 1375-2
Mes Éric Cantin et Rima Kayssi

DESTINATAIRES / TO :

Bernard Roy (Justice-Québec)
1 rue Notre-Dame E , bureau 8.00
Montréal (Québec) H2Y 1B6
Téléphone / Telephone : 514-393-2336
Courriels : eric.cantin@justice.gouv.qc.ca,
rima.kayssi@justice.gouv.qc.ca et
bernardroy@justice.gouv.qc.ca

Mes Wilerne Bernard et Myriam Moussignac
B.B.C.H.M. Avocats
84 rue Notre-Dame Ouest, 2e étage
Montréal QC H2Y 1S6
Téléphone / : (514) 940-3055 poste 201
Courriels : wilernebernard@hotmail.com
et myriammoussignac@hotmail.com

LIEU ET DATE DE L'ENVOI/PLACE AND DATE OF TRANSMISSION : Montréal, le 22 novembre 2017 /
Montreal, November 22, 2017

DOCUMENTS :

- **DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR ÊTRE DÉSIGNÉ COMME REPRÉSENTANT (2017-11-22) (Art.571 et ss C.p.c.)**
-

NOMBRE DE PAGES (sans le bordereau) / NUMBER OF PAGES (excluding transmission slip) :
19 pages.

MISE EN GARDE / CAUTION :

LE PRÉSENT COURRIEL PEUT ÊTRE CONFIDENTIEL ET PROTÉGÉ PAR UN PRIVILÈGE EN DROIT. SI VOUS L'AVEZ REÇU PAR ERREUR, IL VOUS EST INTERDIT DE LE COMMUNIQUER, DE LE COPIER, DE LE DISTRIBUER OU DE L'UTILISER. Veuillez nous en informer sans délai et le supprimer de vos réseaux. CET ENVOI CONSTITUE UNE NOTIFICATION AU SENS DE L'ARTICLE 134 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE. SI VOUS AVEZ REÇU CETTE NOTIFICATION PAR ERREUR, Veuillez nous appeler immédiatement. MERCI. SI VOUS NE RECEVEZ PAS TOUTES LES PAGES, APPELEZ-NOUS LE PLUS TÔT POSSIBLE.

THIS EMAIL MAY BE CONFIDENTIAL AND PROTECTED BY A PRIVILEGE IN LAW. IF YOU HAVE RECEIVED IT BY ERROR, IT IS PROHIBITED TO COMMUNICATE IT, COPY IT, DISTRIBUTE IT OR USE IT. PLEASE INFORM US WITHOUT DELAY AND DELETE IT FROM YOUR NETWORKS. THIS EMAIL CONSTITUTES A NOTIFICATION WITHIN THE MEANING OF ARTICLE 134 OF THE CODE OF CIVIL PROCEDURE. IF YOU HAVE RECEIVED THIS NOTIFICATION BY ERROR, PLEASE CALL US IMMEDIATELY. THANK YOU. IF YOU DO NOT RECEIVE ALL PAGES, CALL US AS SOON AS POSSIBLE.



Andréanne Bérubé
Technicienne juridique / Paralegal
Trudel Johnston & Lespérance
750, Côte de la Place d'Armes
Bureau 90, Montréal QC H2Y 2X8

T. 514 871-8385 poste 201

F. 514 871-8800

tjl.quebec