

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

(Action collective)
COUR SUPÉRIEURE

DISTRICT DE MONTRÉAL

No.: **500-06-000811-162**

DAMA METELLUS

Demandeur

c.

PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

Défendeur

PLAN D'ARGUMENTATION DU DEMANDEUR

*"Injustice anywhere is a threat to justice everywhere."
Martin Luther King Jr.*

TABLE DES MATIÈRES

I-	INTRODUCTION	3
II-	LES FAITS	4
	A. Chronologie des événements	4
	Les intervenants gouvernementaux.....	4
	L'histoire de la réglementation de l'industrie du taxi au Québec.....	4
	Le marché des permis de propriétaire de taxi avant les faits en litige.....	9
	L'arrivée d'Uber au Québec.....	15
	La Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.....	21
	La Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.....	23
	Le projet pilote et l'Entente entre Uber et le MTQ.....	25
	Le Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi.....	31
	Le Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi.....	34
	Le Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi.....	40
	La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.....	40
	Le Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi.....	44
	La perte totale des membres du groupe.....	54
	B. Les membres du groupe	56
III-	LE CADRE JURIDIQUE	61
	A. Les questions en litige	61
	B. L'expropriation et l'expropriation déguisée	63
	Les permis de taxi constituaient la propriété au sens de l'article 952 C.c.Q.	66
	L'abolition des permis a eu pour effet de déposséder les membres d'un bien.....	70
	C. La détermination d'une indemnité juste en vertu de l'article 952 C.c.Q.	75
	Le principe d'une réparation intégrale et la valeur au propriétaire.....	75
	L'État ne peut pas bénéficier d'une réduction de la valeur à laquelle il a contribué.....	77
	Une indemnité juste en l'espèce est équivalente à la valeur marchande des permis en 2014.....	81
	D. Réponses à certains arguments soulevés par le défendeur	86
	La loi ne contient aucune disposition indiquant l'intention du législateur de priver les membres du groupe de leur droit à une juste indemnité.....	86
	L'article 952 C.c.Q. établit un régime de responsabilité sans faute pour l'expropriation déguisée....	89
	Le demandeur n'a pas besoin de contester la validité de la loi pour obtenir une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q.	91
	Seuls les montants liés à la perte de la valeur des permis peuvent être déduits du montant réclamé.....	94
	E. Les dommages punitifs	96
	L'atteinte était intentionnelle au sens de l'article 49 de la Charte.....	97
	La détermination du quantum des dommages punitifs.....	99
	F. Le recouvrement collectif	100
	Les principes applicables.....	100
	La détermination des montants dus aux membres.....	101
IV-	CONCLUSION	103
V-	ANNEXE A : LISTE DES ACRONYMES	105
VI-	ANNEXE B : RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES DES MEMBRES DU GROUPE	106
VII-	ANNEXE C : DONNÉES CONFIDENTIELLES	107

I- INTRODUCTION

1. Il est inacceptable dans un pays régi par la primauté du droit que le gouvernement prive les citoyens de leurs biens sans une compensation juste, à moins qu'il n'exerce expressément son pouvoir de ce faire. Ce principe est fondamental tant en droit civil qu'en common law. Prétendre le contraire signifierait que le gouvernement n'est lié que par son caprice, et non par la loi.
2. Le gouvernement du Québec a aboli les permis de propriétaire de taxi, dépossédant par le fait même les membres d'un actif qui représentait souvent le fruit du travail de toute leur vie active. Le gouvernement leur a remboursé le coût d'acquisition du permis, une formule improvisée et fondée sur des données bancales ou inexistantes. Le gouvernement savait que cela produirait des iniquités flagrantes. Deux personnes privées d'exactly le même bien recevraient des sommes vastement différentes en compensation.
3. Pour plusieurs membres qui avaient acheté leur permis plus récemment, le coût d'acquisition était proche de la juste valeur marchande, mais pour les membres du groupe qui avaient acheté leur permis il y a plus longtemps, les membres plus âgés, le coût d'acquisition, non actualisé, représentait une fraction de cette valeur.
4. Pour plusieurs membres, leur permis représentait leur plus important actif financier, leur porte d'entrée dans le marché du travail, leur fonds de commerce et leur fonds de retraite.
5. Pour plusieurs d'entre eux, la décision d'acheter un permis figurait parmi les plus importantes de leur vie et, au coût de sacrifices et de travail sans compter les heures, pendant des décennies, représentait la pierre d'assise de leur planification financière.
6. Il est indéniable que pour les détenteurs de permis, leur abolition équivaut à une négation absolue de leur droit de propriété en violation de l'article 952 C.c.Q. Du jour au lendemain, leur principal actif a cessé d'exister.
7. Bien que cela aurait été moralement condamnable, le défendeur aurait pu prévoir que l'indemnisation inégale, incohérente et injuste qu'il a versée soit la seule à laquelle les membres auraient droit. Le défendeur a même envisagé de le faire, mais il ne l'a pas fait. Cette décision, de ne pas spécifier expressément que les réclamations des membres étaient irrecevables, est une décision politique. Il s'agit de la seule décision politique pertinente pour les fins de ce dossier.
8. Les membres se font fiés au fait que nous vivons dans un état de droit et que leurs sacrifices seraient récompensés, car leur bien était en sécurité. Ils se tournent

maintenant vers la Cour supérieure, la gardienne de l'état de droit au Québec, pour obtenir une compensation juste pour l'abolition de leurs biens.

II- LES FAITS

A. Chronologie des événements

9. Les sections suivantes résument les principaux développements législatifs, juridiques, politiques et économiques relatifs au présent litige.

Les intervenants gouvernementaux

10. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTQ) est responsable de l'encadrement légal en matière de services de transport rémunéré de personnes, y compris par taxi, et l'a été pendant toute la période pertinente à la présente action collective.
11. La Commission des transports du Québec (CTQ) est un tribunal administratif et organisme gouvernemental de régulation spécialisé dans le domaine du transport, incluant l'industrie du taxi. La CTQ était notamment responsable de fixer la tarification, d'approuver le transfert de permis de propriétaire de taxi après leur vente et de produire des moyennes trimestrielles et annuelles de la valeur marchande de ces permis.
12. Contrôle routier Québec (CRQ) est un organisme gouvernemental relevant du MTQ dont la mission est de surveiller et de contrôler le transport routier de personnes et de biens au Québec. Le CRQ était notamment responsable de surveiller la légalité du transport par taxi à l'extérieur de l'île de Montréal.
13. Le Bureau de taxi de Montréal (BTM) est une société paramunicipale dont le mandat comprend certaines activités liées à la réglementation de l'industrie du taxi et des permis de taxis sur le territoire de l'île de Montréal. Le BTM était notamment responsable de surveiller la légalité du transport par taxi sur l'île de Montréal.

L'histoire de la réglementation de l'industrie du taxi au Québec

14. En 1973 le gouvernement du Québec décide de légiférer pour pallier la difficulté pour les municipalités de réglementer l'industrie du taxi. En effet, avant les années 1970, les municipalités étaient seules responsables de l'encadrement de l'industrie au Québec¹.

¹ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

15. C'était là un choix très distinct de ce qui se faisait ailleurs au Canada ou en Amérique du Nord. Le Québec se dotait d'un programme étatique enchâssé dans une loi qui allait assurer une viabilité économique de l'industrie du taxi, le même de l'Abitibi à la Gaspésie.
16. C'est à cette époque que le gouvernement a mis en place le système d'agglomérations — des divisions géographiques du territoire du Québec — et a commencé à limiter le nombre de permis de propriétaire de taxi pouvant être attribués dans chacune d'entre elles².
17. Entre 1983 et 2001, l'industrie du taxi était encadrée par la *Loi sur le transport par taxi*³ (*LTT*) qui visait notamment à ouvrir de nouveaux marchés à l'industrie, comme le transport adapté⁴. La *LTT* a également permis à certaines municipalités de proposer leur propre encadrement de l'industrie. Seule la ville de Montréal s'est prévaluée de cette opportunité, ce qui a mené à la création du BTM⁵.
18. Après une série de réformes mineures au fil des ans, le législateur québécois a entrepris une révision en profondeur de l'encadrement légal du transport par automobile en 1999. Comprenant l'importance d'être vigilant et de l'impact direct de ses décisions sur l'écosystème du taxi, cette révision a été précédée d'une large consultation publique⁶, a mené à l'adoption en 2001 de la *Loi concernant les services de transport par taxi (LCSTT)*, qui est entrée en vigueur le 30 juin 2002⁷.
19. Bien qu'ils aient évolué au cours de cette période, la *LCSTT* et le *Règlement sur les services de transport par taxi*⁸ régissaient les permis de chauffeurs de taxi, les permis d'intermédiaires en services de transport ainsi que les permis de propriétaire de taxi jusqu'à 2020⁹. Il est donc important de comprendre la nature

² *Ibid*, p. 12.

³ *Loi sur le transport par taxi*, [LRQ, c T-11.1](#) (onglet 66).

⁴ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

⁵ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

⁶ Rapport sur la *Loi concernant les services de transport par taxi*, ministre des Transports, octobre 2005, **pièce P-114**, p. 7.

⁷ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01. [Voir l'historique de la loi sur CanLII](#). Toutes les références à la loi dans cette section se réfèrent à la version en vigueur immédiatement avant les modifications de la loi en lien avec les faits en litige, c-à-d la version en vigueur entre le 15 juin 2012 et le 11 juin 2015 ([lien stable sur CanLII](#)) (onglet 68).

⁸ *Règlement sur les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 3. [Voir l'historique du règlement sur CanLII](#). (onglet 85 et 86). Voir également, à Montréal, *Règlement de la Ville de Montréal sur le transport par taxi*, [RCG10-009](#) (onglet 90)

⁹ Date à laquelle elle a été abrogée et remplacée par la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, [LRQ, ch. T-11.2](#) (onglet 74).

de ce système « hautement réglementé »¹⁰ et l'interaction entre les différents types de permis avant d'aborder les faits contestés.

20. D'emblée, la *Loi sur les transports* prévoyait, et prévoit toujours, qu'il est illégal de fournir des services de transport sans être titulaire du permis approprié, tel que prescrit par la loi ou par règlement¹¹.
21. Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, la *LCSTT* exigeait que la personne l'offrant y soit autorisée par un **permis de propriétaire de taxi**¹². Ce sont ces permis qui ont été éventuellement abolis et qui sont cœur de la présente action collective. Sauf indication contraire, nous utilisons l'expression « permis de propriétaire de taxi » pour référer exclusivement à ces permis transférables.
22. La *LCSTT* prévoyait que tout titulaire de permis de propriétaire de taxi exerçait une activité économique organisée de prestation de services à caractère commercial¹³. Comme mentionné, le permis de propriétaire de taxi et l'automobile qui y était attachée étaient du capital affecté à l'exploitation de cette entreprise¹⁴. L'article 4.1 de la *LCSTT* se lisait comme suit :

<p>4.1. Tout titulaire de permis de propriétaire de taxi est réputé exercer une activité économique organisée de prestation de services à caractère commercial. <u>Sont du capital affecté à l'exploitation de son entreprise, son permis de propriétaire de taxi et l'automobile qui y est attachée.</u></p>	<p>4.1. The holder of a taxi owner's permit is deemed to be carrying on an organized economic activity consisting in providing services of a commercial nature. <u>The taxi owner's permit and the automobile attached to the permit constitute capital appropriated for the operation of an enterprise.</u></p>
---	--
23. Chaque permis de propriétaire de taxi autorisait son titulaire à posséder un seul taxi¹⁵. Un permis de propriétaire ne pouvait pas être délivré ou maintenu si un taxi n'y était attaché¹⁶ et chaque permis était limité à l'agglomération spécifiée dans le permis¹⁷.
24. Comme mentionné, ce système était hautement réglementé. La CTQ avait le pouvoir de fixer des conditions et des restrictions particulières applicables au maintien d'un permis de propriétaire de taxi, selon les besoins du public et de

¹⁰ Témoignage d'André Meloche, 8 avril 2024; Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

¹¹ *Loi sur les transports*, RLRQ c T-12, [art. 36](#) (onglet 66).

¹² *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 4](#) (onglet 68).

¹³ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 4.1](#) (onglet 68).

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Ou une seule limousine ou une seule limousine de grand luxe : *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 5](#), (onglet 68).

¹⁶ Ou une limousine ou une limousine de grand luxe : *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 5, al. 4](#). (onglet 68).

¹⁷ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 6](#) (onglet 68).

l'industrie¹⁸. La CTQ devait autoriser le transfert du permis de propriétaire de taxi et conservait ensuite le pouvoir de restreindre, modifier, suspendre ou révoquer ce permis¹⁹.

25. La *LCSTT* et ses règlements imposaient par ailleurs aux propriétaires de permis de taxi des obligations étendues en matière de conduite, d'enregistrement, d'entretien et d'assurance, entre autres²⁰.
26. Sous la *LCSTT*, un permis de propriétaire de taxi était entièrement distinct d'un **permis de chauffeur de taxi**. Ce dernier permis, qui n'était pas transférable, qui n'avait aucune valeur marchande et qui n'est pas visé par la présente action collective, autorisait son titulaire « à exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe »²¹. L'automobile utilisée devait obligatoirement être attachée à un permis de propriétaire de taxi²².
27. Un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi pouvait seulement exploiter personnellement le taxi auquel l'automobile était attachée s'il était *également* titulaire du permis de chauffeur de taxi²³.
28. Un propriétaire pouvait aussi en confier l'exploitation de son taxi à un titulaire de permis de chauffeur en concluant avec ce dernier un contrat de location ou un contrat de travail prévoyant une rémunération par salaire ou par commission²⁴.
29. Comme l'illustre le témoignage des membres du groupe lors du procès, plusieurs propriétaires de permis de taxi conduisaient leur propre véhicule et détenaient donc les deux permis.
30. Toutefois, certaines personnes ne détenaient que le permis de propriétaire de taxi et ne conduisaient jamais personnellement — elles exploitaient plutôt ce permis en le louant et le véhicule qui y est associé. Plusieurs louaient leur permis les jours ou soirs où ils ne conduisaient pas eux-mêmes. Selon la CTQ, en 2011, 27% des propriétaires de permis louaient leur permis sans l'opérer personnellement, et un autre 20% conduisait et louer leur taxi en même temps²⁵.

¹⁸ *Ibid*, [art. 10](#) (onglet 68).

¹⁹ *Ibid*, [art. 79](#) (onglet 68).

²⁰ Voir par exemple *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 18, al. 3](#), [art. 56](#) (onglet 68).

²¹ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 24, al. 1](#) (onglet 68)

²² *Ibid*.

²³ *Ibid*, [art. 24, al. 2](#), [art. 5, al. 1](#) (onglet 68).

²⁴ *Ibid*, [art. 5, al. 1](#); [art. 24, al. 2](#) (onglet 68)

²⁵ Étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi, CTQ mars 2011, **pièce PGQ-12F**, p. 28. Parmi les témoins, rappelons le témoignage de Dama Metellus, le 5 avril 2024, dont le frère n'opérait pas son taxi et le témoignage de Helga Julmé, le 4 avril 2024, qui n'a jamais travaillé comme chauffeur de taxi.

31. Il était possible de détenir plus d'un permis de propriétaire de taxi à la fois²⁶. Dans ces cas, le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi pouvait exploiter un permis personnellement tout en louant l'autre ou les autres à des titulaires de permis de chauffeur de taxi ou d'employer ceux-ci.
32. La *LCSTT* prévoyait également des **permis d'intermédiaire en services de transport par taxi**²⁷. Ce type de permis n'était pas transférable, n'avait aucune valeur marchande²⁸ et ne fait pas l'objet de la présente action collective. Seul un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi avait le droit de fournir aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature²⁹. Les intermédiaires étaient souvent appelés des « *dispatchers* ».
33. La CTQ délivrait un permis d'intermédiaire en services de transport aux personnes et aux sociétés qui remplissaient les conditions prescrites par règlement³⁰. Pour les agglomérations de l'Île de Montréal, c'était le BTM qui avait la compétence de délivrer un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi³¹.
34. Il était 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 »³².
35. La *LCSTT* contenait des dispositions pénales qui prévoyaient l'imposition d'amendes et diverses sanctions administratives en cas de violation, y compris pour ceux 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 »³³.
36. Bref, avant les faits en litige, l'industrie du taxi était étroitement contrôlée par le MTQ, la CTQ, le BTM et d'autres entités publiques — que ce soit pour les titulaires de permis de propriétaire de taxi, les chauffeurs de taxi ou encore les services intermédiaires. M. Metellus a témoigné qu'il ne pouvait même pas changer un pneu

²⁶ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 5, al. 2](#) (onglet 68)

²⁷ *Ibid*, [art. 32 et seq.](#) (onglet 68).

²⁸ Voir notamment Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. iv (p. 7 du PDF).

²⁹ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 34](#) (onglet 68)

³⁰ *Règlement sur les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 3, [art. 7](#) (onglet 85) (lien vers la version en vigueur en 2015, avant l'adoption de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*).

³¹ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 13](#) (onglet 68); *Règlement de la Ville de Montréal sur le transport par taxi*, RCG10-009, [art. 156](#) (onglet 90).

³² *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 50](#). (onglet 68).

³³ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 117](#) (onglet 68). Voir plus généralement les articles [90 à 118](#).

sans suivre une procédure réglementée, car cela pouvait avoir une incidence sur le taximètre³⁴.

Le marché des permis de propriétaire de taxi avant les faits en litige

37. En 1973, le gouvernement a instauré une **gestion de l'offre** dans l'industrie de taxi, en créant les agglomérations, des divisions géographiques du territoire du Québec, et en limitant le nombre de permis de propriétaire de taxi pouvant être attribués dans chacune d'entre elles³⁵. Ces permis, étant transférables, avaient une valeur marchande et pouvaient être achetés, vendus, légués ou hypothéqués selon la loi³⁶.
38. Dès lors, la gestion de l'offre a eu pour effet d'engendrer « le développement d'un **marché secondaire** des permis de taxi délivrés, *qui sont échangés comme des actifs financiers* » et dont la valeur fluctue en fonction de l'offre et de la demande³⁷.
39. Le gouvernement a donc créé, contrôlé et maintenu ce marché pour les permis de propriétaire de taxi, qui étaient considérés des biens en capital en vertu de la loi³⁸. Les lois et règlements applicables à l'industrie du taxi ont encadré ce marché, et contenaient des dispositions visant spécifiquement à gérer la gestion d'offre.
40. La CTQ avait le pouvoir de fixer par règlement le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés pour chaque agglomération, selon les services qu'elle identifiait et, le cas échéant, aux conditions qu'elle déterminait³⁹.
41. À titre d'exemple, il y avait 3919 permis de propriétaire de taxi autorisés dans l'agglomération A.11 (Montréal), 437 permis dans l'agglomération A.36 (Québec), 35 permis dans l'agglomération A.49 (Val-d'Or) et 3 permis dans l'agglomération A.47 (Matagami) en 2013⁴⁰.
42. Avant les faits en litige, la *LCSTT* exigeait que la CTQ, en fixant le nombre de permis dans chaque agglomération, tienne compte d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi pour chaque agglomération concernée. La *LCSTT*

³⁴ Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

³⁵ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

³⁶ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

³⁷ *Ibid* (nos italiques).

³⁸ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 4.1](#) (onglet 68)

³⁹ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 10.1](#) (onglet 68)

⁴⁰ *Règlement concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération de taxi et certaines conditions d'exploitation*, RRQ, c S-6.01, r 2, [Annexe](#) (version en vigueur entre le 10 novembre 2012 et le 31 juillet 2013) (onglet 87)

précisait qu'un tel règlement ne pouvait être adopté qu'après consultation des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés :

10.1. La Commission peut, par règlement, pour chaque agglomération qu'elle indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés selon les services qu'elle identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'elle détermine. Ce nombre, selon son appréciation, doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions qu'elle détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation. Un tel règlement ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés.

10.1. The Commission may make a regulation setting the maximum number of taxi owner's permits that may be issued for each servicing area it specifies, for the services it identifies and subject to the conditions it determines. This number must, in the Commission's judgment, foster a healthy balance, in each servicing area, between the demand for taxi services and the profitability of enterprises holding taxi owner's permits. The conditions established by the Commission may limit the periods of service, the categories of clientele or any other aspect of operation. Such a regulation may be made only after consultation with, in particular, the holders of taxi owner's permits concerned.

43. En 2002, la *LCSTT* a mis fin à la délivrance de nouveaux permis de propriétaire de taxi transférables, « tout en officialisant le statut des permis transférables délivrés *comme étant un capital lié à l'exploitation d'une entreprise* »⁴¹.
44. En conséquence, seuls les permis délivrés avant le 15 novembre 2000 étaient transférables et avaient donc une valeur marchande⁴².
45. En vertu de la *LCSTT*, un permis de propriétaire de taxi délivré⁴³ pour la première fois avant le 15 novembre 2000 était renouvelable sur une base annuelle⁴⁴ et pouvait être cédé, transféré, légué et faire l'objet d'une prise d'intérêt⁴⁵. La cession ou le transfert se faisait avec l'autorisation de la CTQ, qui veillait à ce que le nouvel acquéreur, le créancier hypothécaire ou l'héritier remplisse les conditions prévues par règlement, dont celle du paiement des droits⁴⁶.
46. Comme mentionné, un permis délivré après le 15 novembre 2000 ne conférait pas ces droits⁴⁷, n'était pas transférable, n'était pas renouvelable et était plutôt délivré pour une période maximale de cinq ans⁴⁸. Dans les faits, peu de ces permis ont

⁴¹ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12 (nos italiques).

⁴² *Ibid.*

⁴³ Ou réputé avoir été délivré.

⁴⁴ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 11, al. 3](#) (onglet 68) ; *Règlement sur les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 3, art. [13](#) (onglet 86)

⁴⁵ *Ibid.*, [art. 19, 20](#) (onglet 68)

⁴⁶ *Ibid.*, [art. 20](#) (onglet 68)

⁴⁷ *Ibid.*, [art. 19](#) (onglet 68)

⁴⁸ *Ibid.*, [art. 11](#) (onglet 68)

été émis et ils ne sont pas en jeu dans le présent litige⁴⁹. Dans la région de Montréal, ces permis restreints ont été émis surtout pour augmenter l'offre de transport adapté⁵⁰.

47. Bien que le marché fluctuait en fonction de l'offre et de la demande, la valeur moyenne des permis de propriétaire de taxi a connu une longue période de stabilité entre 2006 et 2014⁵¹.
48. L'achat d'un permis était un investissement majeur pour les membres, nécessitant souvent un financement. Toutefois, peu d'options s'offraient aux personnes qui avaient besoin d'emprunter des fonds pour acquérir ce bien capital dans les années 1980 et 1990.
49. L'industrie du taxi, historiquement un point d'entrée économique pour les nouveaux immigrants, était donc connue pour ses prêteurs prédateurs, qui cherchaient à profiter des acheteurs de la classe ouvrière qui venaient d'arriver dans le pays et n'avaient parfois pas d'autre option pour emprunter⁵². Les taux d'intérêt étaient élevés et les conditions de prêt souvent abusives⁵³.
50. Conscient de la problématique relative à l'accès au financement équitable, le législateur québécois a introduit plusieurs dispositions dans la nouvelle *LCSTT* de 2002 destinées à faciliter l'exercice des recours hypothécaires par les créanciers et à les protéger en cas de défaut des titulaires des permis de propriétaire de taxi de respecter leurs obligations contractuelles⁵⁴. Ces dispositions avaient pour objectif d'attirer les prêteurs institutionnels et d'éliminer les prêteurs usuriers dans l'industrie de taxi⁵⁵.

⁴⁹ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, p. 5 : « On dénombre 213 de ces permis qui sont utilisés pour offrir des services réguliers de taxi. Les 352 autres permis non transférables sont restreints au transport pour besoin particulier destiné aux personnes handicapées et à leurs accompagnateurs. »

⁵⁰ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 12.

⁵¹ Présentation du Gouvernement du Québec, 13 mars 2018, **pièce P-7**, page 29, figure 2.

⁵² Rapport sur la *Loi concernant les services de transport par taxi*, ministre des Transports, octobre 2005, **pièce P-114**, p. 13.

⁵³ Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, pp. 25 (Témoignage de Mario Tremblay), 55 (Témoignage d'Hubert Thibault); Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, pp. 31 (Témoignage de Michel Hébert), 42 (Témoignage de Denis Bernier).

⁵⁴ Voir les nouvelles protections pour les créanciers hypothécaires dans la première version de la loi suivant la réforme de 2002 : *Loi concernant les services de transport par taxi*, [RLRQ c S-6.01](#), art. 20-22, art. 80, art. 83 (onglet 67)

⁵⁵ Rapport sur la *Loi concernant les services de transport par taxi*, ministre des Transports, octobre 2005, **pièce P-114**, p. 13; Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 49 (témoignage d'Hubert Thibault).

51. Profitant de ce régime législatif favorable, deux acteurs clés — FinTaxi (une société en commandite créée par le Fonds de solidarité FTQ) et le Mouvement Desjardins — sont entrés sur le marché du financement des permis des propriétaires de taxis au début des années 2000⁵⁶. Avec la stabilité et le contrôle assurés par la CTQ, qui réglementait tous les transferts sur le marché des permis, ces acteurs ont développé une clientèle importante comprenant des milliers de clients, souvent des nouveaux immigrants et leurs familles⁵⁷.
52. Se fiant sur le cadre juridique et réglementaire régissant les activités du taxi pour limiter leur risque financier, les institutions financières comme FinTaxi et Desjardins ont investi des dizaines de millions de dollars en prenant les permis comme garantie.
53. Se voyant comme de véritables partenaires à long terme des propriétaires de permis, FinTaxi visait notamment à « s'assurer que les propriétaires de permis de taxi auront la capacité financière de rembourser leur prêt; assurer la pérennité du transport de taxi; maintenir le patrimoine, qui est le permis de taxi; et assurer une retraite aux propriétaires de taxis »⁵⁸.
54. Par ailleurs, les clients de FinTaxi et Desjardins revenaient ponctuellement afin d'obtenir des avances de fonds qui servaient à d'autres projets financiers, comme l'expansion d'une entreprise, un nouveau véhicule ou l'achat d'une maison familiale⁵⁹. Avant les faits en litige, il n'était pas rare de voir des prêts de plus de 150 000 \$ garantis pour un seul permis de taxi dans l'agglomération A.11 (Montréal)⁶⁰.
55. Ce marché n'était donc ni clandestin ni spéculatif⁶¹. Il n'était pas non plus simplement toléré par les autorités gouvernementales. Au contraire, il a été créé par l'État et maintenu au fil des années avec le soutien législatif, politique et financier de l'État et de grandes institutions financières québécoises.
56. Au début des années 2010, l'industrie du taxi était donc un secteur mature, stable et hautement réglementé. Depuis la création du marché des permis de

⁵⁶ Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 25 (témoignage de Mario Tremblay) et p. 49 (témoignage d'Hubert Thibault).

⁵⁷ Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 49 (témoignage d'Hubert Thibault).

⁵⁸ Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, pp. 31-32 (Témoignage de Michel Hébert).

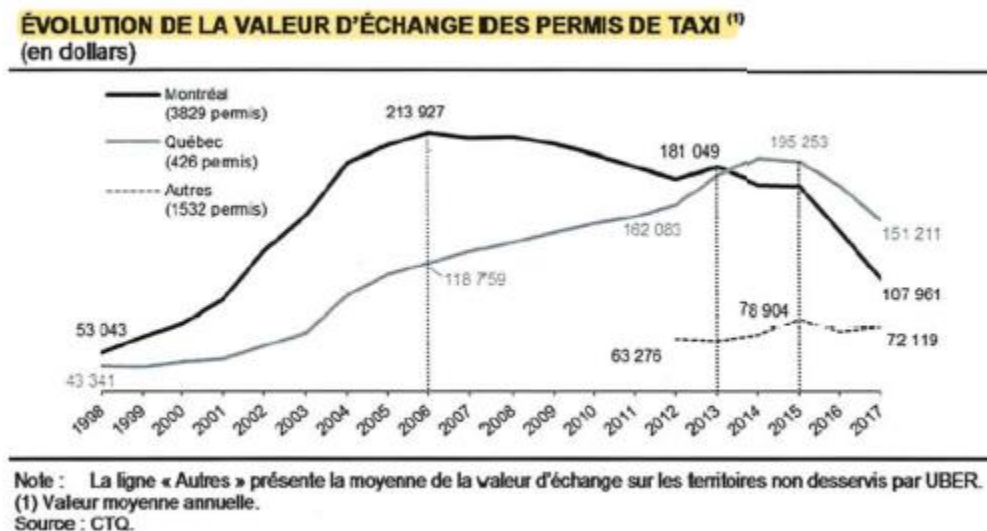
⁵⁹ Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, p. 31 (Témoignage de Michel Hébert).

⁶⁰ Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, pp. 32 (Témoignage de Michel Hébert), 42 (Témoignage de Denis Bernier).

⁶¹ Voir par exemple Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51** : démontrant que la valeur des permis était conforme avec les revenus attendus de l'exploitation de ceux-ci.

propriétaire, leur valeur a connu une longue tendance graduelle haussière sur plus de trois décennies⁶².

57. À titre d'exemple, alors que des permis dans l'agglomération A.11 pouvaient se transiger à 10 500 \$ en 1976⁶³, ces mêmes permis se transigeaient à plus de 210 000 \$ à leur sommet en 2006⁶⁴. Cette longue tendance haussière n'était pas exclusive à cette agglomération, mais plutôt généralisée à l'ensemble de la province, comme le démontre le graphique réalisé par le ministère des Finances⁶⁵ :



58. Le suivi de l'évolution de la valeur des permis était possible grâce au travail minutieux et rigoureux de la CTQ, qui compilait les données de chaque transfert autorisé et qui partageait ses résultats sous forme de tableaux à différents intervenants de l'industrie, dont le MTQ⁶⁶.
59. La fiabilité de ces données a été unanimement reconnue par les témoins interrogés à ce sujet, y compris les témoins experts des parties. Steven Goyette, conseiller expert en statistique à la CTQ et personne responsable de ces données, a expliqué sa méthodologie et l'exercice qualitatif effectué dans le cadre de la production de ces données à la Cour⁶⁷. Les données étaient notamment utilisées par Desjardins qui tenait par ailleurs son propre registre des transactions dans ses

⁶² Témoignage de André Meloche, 5 avril 2024; Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

⁶³ Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 2 avril 2024; 2020-04-24 Lettre 2e programme Jean-Pierre Dérival (0\$), **pièce P-83A** (compensé sur un prix d'acquisition de 9 979 \$).

⁶⁴ Présentation du Gouvernement du Québec, 13 mars 2018, **pièce P-7**, p. 8.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

⁶⁷ *Ibid.*

dossiers de financement⁶⁸. L'objectif ultime était d'assurer que ces informations reflétaient la valeur marchande réelle des permis, par exemple en évacuant les transferts entre personnes liées qui pourraient fausser l'analyse⁶⁹.

60. L'expert Boyer s'est fondé sur les données de la CTQ des valeurs trimestrielles de transfert des permis de propriétaire de taxi pour l'ensemble du Québec⁷⁰ afin de calculer la valeur de la perte des membres du groupe, tout comme l'expert Dumais. Le gouvernement s'est fondé sur les mêmes données pour calculer la compensation payable dans le cadre du premier programme d'indemnisation⁷¹.
61. Sur la base de ses calculs, l'Expert Boyer conclut que la valeur moyenne des permis au Québec avant les faits en litige était de 160 861 \$⁷². À Montréal, la valeur se situait entre 185 400 \$ dans A.5, 190 207 \$ dans A.11 et 226 204 \$ dans A.12. Dans la région de Québec, qui comprend les agglomérations A.25 Charlesbourg, A.30 Est de Québec, A.36 Québec et A.38 Sainte-Foy-Sillery, la valeur moyenne pour la même période était de 188 712 \$.
62. Sur la base des valeurs moyennes de transfert entre le juillet 2013 (2013 Q3) et juillet 2014 (2014 Q4), l'expert Boyer conclut que la valeur totale des permis pour l'ensemble du Québec était de 1 208 071 395 \$⁷³, ce qui représente la juste valeur marchande des permis avant l'arrivée d'Uber. L'expert Dumais avalise la méthode utilisée par l'expert Boyer pour arriver à cette évaluation⁷⁴.
63. Cette valeur totale calculée par l'expert Boyer est convergente avec l'ensemble des estimations de la juste valeur marchande des permis déposés calculées par le gouvernement alors qu'il évaluait les scénarios pour compenser la perte de valeur des permis dans le cadre de leur abolition.
64. Le gouvernement évaluation alors la valeur marchande des permis entre 1 272 000 000 \$ et 1 250 000 000 \$ pendant la période 2013-2014⁷⁵, et à

⁶⁸ Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, p. 42 (Témoignage de Denis Bernier); Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 59 (Témoignage de Yvan-Pierre Grimard).

⁶⁹ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

⁷⁰ Fichier Excel ("Valeur permis"), **pièce P-69**.

⁷¹ Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024.

⁷² Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 21, Tableau 3.2 (valeur totale des permis / nombre total de permis).

⁷³ Incluant les équipements : Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 21, Tableau 3.2.

⁷⁴ Rapport d'expertise de Patrice Dumais, **pièce PGQ-12**, par. 149, 160 et 231. Les experts soustraient ensuite de la juste valeur marchande la valeur des équipements n'ayant pas été exclus des données de la CTQ. Selon le témoignage de Steven Goyette, la valeur des équipements est de 3,6%, ce qui représente 43 490 579\$ devant être déduit de la juste valeur marchande, voir Calcul de la perte (avril 2024), **pièce P-13A**.

⁷⁵ Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51**; Tableau du 7 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-55**.

1 220 000 000 \$ avant l'arrivée d'Uber⁷⁶. En fait, la valeur retenue par l'expert Boyer est la plus conservatrice des valeurs en preuve.

L'arrivée d'Uber au Québec

65. Uber est une multinationale américaine qui a mis en œuvre une stratégie globale d'obtenir illégalement accès au marché du transport rémunéré de personnes.
66. Uber, que l'ancien ministre Poëti a décrit en termes peu élogieux, offre une application mobile de mise en contact d'utilisateurs et des chauffeurs de véhicules. L'application permet essentiellement aux utilisateurs de commander un véhicule pour les amener à leur destination.
67. Uber a annoncé pour la première fois sa présence au Québec le 18 octobre 2013⁷⁷. Au début, la compagnie opérait uniquement à Montréal.
68. L'application s'appelait alors « Uber Taxi » et permettait aux utilisateurs de commander un taxi en ligne.
69. Au début, l'application dépendait de la participation de chauffeurs de taxi en règle. Cependant, Uber opérait illégalement depuis son entrée sur le marché québécois, car elle ne détenait aucun permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, ni aucun autre permis qui lui aurait permis d'exercer ces activités⁷⁸.
70. Ce genre de service était déjà offert au Québec par des entreprises légitimes et réglementées. Hailo, un concurrent direct d'Uber qui respectait le cadre légal, a donc écrit au ministre des Transports M. Robert Poëti en septembre 2014 afin de dénoncer les opérations illégales et croissantes d'Uber sur l'île de Montréal⁷⁹.
71. Dans cette même correspondance, Hailo a informé le ministre qu'Uber avait l'intention de lancer un nouveau service⁸⁰ qui serait encore plus illégal « car elle aurait recours à n'importe quel individu pour offrir ces services et non pas des titulaires de permis de propriétaire et de chauffeur de taxi »⁸¹.
72. Une note ministérielle datée du 10 octobre 2014 en réaction à cette correspondance explique qu'Uber opérait illégalement et évoque le danger qu'il ne se développe deux régimes de transport rémunéré de personnes :

⁷⁶ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-52**.

⁷⁷ Uber, Communiqué de presse Uber, 18 octobre 2013, **pièce P-1**.

⁷⁸ Note ministérielle du 17 octobre 2014, **pièce P-18**, p. 1.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Décrit comme « UberPOP » à l'époque mais ultimement appelé « UberX ».

⁸¹ Note ministérielle du 17 octobre 2014, **pièce P-18**, p. 1.

« Il importe d'agir rapidement, car l'absence d'interventions depuis des semaines fait en sorte qu'il se développe deux régimes de transport de personnes rémunérées par automobile. D'un côté, il y a le régime de taxi très encadré et dont les permis peuvent être onéreux selon l'agglomération de taxi. De l'autre, une tolérance est constatée face à une offre de service de transport illégal⁸² ».

73. Sur la base de la note ministérielle P-18, le MTQ a répondu au directeur général de Hailo qu'il entendait identifier les mesures requises pour contrer les différentes formes de transport illégal :

« Le ministère des Transports est déjà bien au fait de l'existence d'UBER à Montréal et cette situation est suivie de près par les autorités. Le Ministère est également en discussion avec ses partenaires, dont le Bureau du taxi de Montréal, responsable de faire appliquer la réglementation sur l'île de Montréal, afin d'identifier les mesures les plus appropriées pour contrer les différentes formes de transport illégal »⁸³.

74. Le 29 octobre 2014, Uber a commencé à offrir le service « UberX » à Montréal⁸⁴.
75. UberX permettait aux utilisateurs d'obtenir des services de transport auprès de personnes conduisant leurs propres véhicules qui n'avaient ni un permis de propriétaire ni un permis de chauffeur de taxi⁸⁵.
76. Uber appelait ces personnes, qui n'obéissaient et n'étaient régies par aucune des règles en vigueur dans l'industrie du taxi, ses « partenaires-chauffeurs »⁸⁶.
77. Uber présentait ses services comme étant « 30 % moins cher qu'un taxi »⁸⁷, ce qui mettait l'industrie du taxi dans une position concurrentielle impossible, puisque les tarifs des taxis étaient strictement réglementés⁸⁸.
78. Plusieurs présidents de coopératives de taxis et autres leaders dans l'industrie de taxi ont écrit au ministre pour dénoncer les activités d'UberX dans la métropole⁸⁹.

⁸² Note ministérielle du 17 octobre 2014, **pièce P-18**, p. 1.

⁸³ Correspondance du 10 septembre 2014, **pièce P-44**, p. 1; Note ministérielle du 17 octobre 2014, **pièce P-18**.

⁸⁴ Note ministérielle du 5 janvier 2015, **pièce P-19**, p. 1.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Voir par ex : Uber, Communiqué de presse, 11 février 2015, **pièce P-3**, p. 2.

⁸⁷ Voir par ex : *Ibid.*; Note ministérielle du 5 janvier 2015, **pièce P-19**, p. 1; Note ministérielle du 9 février 2015, **pièce P-21**, p. 1.

⁸⁸ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.0, [art. 60 et s.](#) (onglet 68)

⁸⁹ Note ministérielle du 5 janvier 2015, **pièce P-19**, p. 1 (voir également la réponse à la lettre : Correspondance du 30 janvier 2015, **pièce P-45**); Note ministérielle du 5 février 2015, **pièce P-20**, p. 1 (voir également la réponse à la lettre : Correspondance du 5 mars 2015, **pièce P-46**); Note ministérielle du 10 décembre 2015, **pièce P-23**, p. 1.

79. Une note ministérielle de janvier 2015 rédigée par France Dompierre en réponse à une de ces demandes conclut que “[l]es services d’UBER et d’UBER X contreviennent à l’encadrement légal en matière de transport rémunéré de personnes par automobile » et qu’ils agissaient notamment en violation directe des articles 4, 24, 34, 50, 117 et 118 de la *LCSTT*⁹⁰.
80. Bien que madame Dompierre identifie une série de mécanismes juridiques disponibles pour faire appliquer la *LCSTT*, elle écrit que les entités publiques ne sont pas intervenues pour empêcher les activités d’Uber⁹¹. Elle conclut : « Il devient difficile de défendre l’inaction gouvernementale alors qu’il s’agit d’une situation évidente de transport illégal pratiqué quotidiennement, au vu et au su de tous »⁹².
81. Trois semaines plus tard, le 5 février 2015, madame Dompierre réitère dans une autre note ministérielle que « UBER et les individus qui offrent leurs services de chauffeurs par l’intermédiaire de cette application sont illégaux »⁹³.
82. Cette note est suivie d’une autre, datée le 9 février 2015, faisant référence à une rencontre qui a eu lieu le 16 décembre 2014 entre les représentants d’Uber et les autorités politiques du MTQ, à laquelle la Direction du transport terrestre des personnes (DTTP) n’assistait pas⁹⁴.
83. La note dénonce à nouveau les opérations illégales d’Uber, insiste sur le fait qu’il n’est pas impossible pour Uber de se conformer à la loi au Québec (comme n’importe quel autre intermédiaire), et explique que le comportement illicite d’Uber est global et que peu importe le cadre légal, Uber n’entend pas s’y conformer :

« La Loi concernant les services de transport par taxi ne nuit pas aux avancées technologiques.

Il est légal de répartir les services de transport rémunéré de personnes à l’aide d’une application pour téléphone intelligent ou tout autre moyen.

Partout où UBER s’implante, l’entreprise conteste la réglementation en place. UBER vise la déréglementation du transport des personnes. À Montréal, malgré des rencontres avec le BTM, UBER a toujours refusé d’obtenir un permis d’intermédiaire, malgré la facilité pour en obtenir un. À ce propos, la DTTP n’a pas identifié de pistes de solutions « qui faciliteront la conformité d’UBER dans le cadre réglementaire existant », puisque cette entreprise, à notre connaissance, entend agir en marge de ce cadre. L’instauration, au cours des derniers mois, d’un service de transport rémunéré qui ne respecte pas les règles

⁹⁰ Note ministérielle du 5 janvier 2015, **pièce P-19**, p. 1.

⁹¹ *Ibid.*

⁹² *Ibid.*

⁹³ Note ministérielle du 5 février 2015, **pièce P-20**, p. 1.

⁹⁴ Note ministérielle du 9 février 2015, **pièce P-21**, p. 1.

en place rend la situation difficile pour l'industrie du taxi qui doit respecter des lois et règlements pour faire le même type d'activité »⁹⁵.

84. Quelques jours plus tard, Uber commence à offrir le service UberX à Québec. Dans le communiqué de presse annonçant son arrivée, Uber affirme qu'elle était déjà présente dans plus de 280 villes à travers le monde, qu'elle avait « complété des millions de courses partout sur la planète » et comptait « des centaines de milliers de partenaires chauffeurs et des millions d'utilisateurs »⁹⁶. Uber a commencé à opérer à Gatineau le mois suivant⁹⁷.
85. Le 13 février 2015, le ministre Poëti écrit une note d'information intitulée « Questions du 12 février 2015 : Transport illégal - Covoiturage et Uber X »⁹⁸. Cette note réitère que les activités d'Uber au Québec sont clairement illégales et qu'elles ne peuvent être assimilées à du « covoiturage »⁹⁹. La note décrit certaines réformes proposées qui permettraient une application plus efficace et rapide de la loi pour contrer ses activités illégales¹⁰⁰.
86. Le 13 mars 2015, Martin Breault, Directeur du Service de transport terrestre des personnes, écrit une note ministérielle détaillée en réponse à la demande des autorités du MTQ du Québec pour un portrait de la situation et divers scénarios afin d'aborder la problématique du transport illégal effectué par Uber¹⁰¹.
87. En écho à la note du 9 février 2015, qui rappelait que ce n'était pas la loi, mais le non-respect de celle-ci par Uber qui constituait la source du problème, Breault écrit qu'Uber a adopté « la stratégie d'utilisation des médias et de la désinformation », et observe que « [l]e discours d'UBER porte sur le fait qu'il ne s'agit pas de services de taxi et que la réglementation est dépassée parce qu'elle empêche les technologies de s'implanter, alors que c'est complètement faux »¹⁰².
88. Dans la note P-22, M. Breault identifie plusieurs pistes de solutions pour les prochaines étapes au MTQ, mettant en évidence un choix fondamental : dans certaines juridictions, comme en Corée du Sud et en Belgique, les lois en vigueur étaient rigoureusement appliquées et Uber et ses chauffeurs étaient poursuivis pour transport illégal. Dans d'autres juridictions, comme la Californie et la

⁹⁵ Note ministérielle du 9 février 2015, **pièce P-21**, p. 1.

⁹⁶ Uber, Communiqué de presse, 11 février 2015, **pièce P-3**, p. 2.

⁹⁷ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 1; Uber, Communiqué de presse, 11 février 2015, **pièce P-3**.

⁹⁸ Note d'information du 13 février 2015, **pièce P-42**.

⁹⁹ *Ibid*, pp. 1-2.

¹⁰⁰ *Ibid*, p. 1, faisant référence au projet de loi 36, discuté dans la prochaine section.

¹⁰¹ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**.

¹⁰² Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 1. Voir également à la p. 4 où, en référant au permis d'intermédiaire, l'on exprime que « par ailleurs, UBER ne souhaite pas obtenir un tel permis, malgré la facilité pour en obtenir un ».

Pennsylvanie, la réglementation a été adaptée pour permettre et faciliter les activités d'Uber¹⁰³. L'État devait décider s'il permettait ou non à Uber d'opérer au Québec.

89. M. Breault a proposé que le gouvernement du Québec pouvait envisager soit (1) le *statu quo* de la tolérance face à une conduite illégale flagrante, stratégie que le ministre Poëti considérait inacceptable¹⁰⁴; (2) des interventions significatives pour faire respecter les lois déjà en vigueur; et (3) l'adoption de nouvelles règles pour légaliser les activités d'Uber dans la province¹⁰⁵.
90. Malgré la conduite manifestement illégale d'Uber, M. Breault admet dans la note P-22 que « [l]es interventions de contrôle par les organismes responsables [CRQ et le Bureau du taxi de Montréal (BTM)] sont toutefois minimales »¹⁰⁶ et que ces interventions « ont peu d'impact sur UBER et les chauffeurs qui y sont affiliés »¹⁰⁷. Il ajoute qu'« [i]l y a absence d'actions concertées concernant le transport illégal entre les ministères et les organismes concernés »¹⁰⁸. En même temps, il concède que « le cadre réglementaire actuel est très rigide » et ne permet pas aux propriétaires de taxis, qui, contrairement à Uber, respectaient la loi, de réagir de manière créative aux changements dans l'industrie¹⁰⁹.
91. Breault souligne que l'industrie du taxi a fermement condamné la tolérance du gouvernement face à l'entrée illégale d'Uber, « ce qu'elle qualifie comme une absence d'intervention et crie à l'injustice devant cette concurrence déloyale »¹¹⁰.
92. Il observe également qu'une conséquence évidente du défaut par le gouvernement de faire respecter la loi par Uber serait une « diminution probable de la valeur des permis »¹¹¹.
93. Cette considération est réitérée plus loin dans la note :

« En effet, les permis de propriétaire de taxi pourraient connaître une baisse majeure de leur valeur, étant donné la compétition engendrée par les personnes qui offrent des services de transport rémunéré sans permis »¹¹².

¹⁰³ *Ibid*, p. 1: Il est noté qu'« [i]l est toutefois observé qu'UBER ne respecte pas nécessairement la nouvelle réglementation, puisqu'il souhaite opérer dans un cadre complètement déréglementé ». Voir également à la p. 8 : « En effet, les états américains ayant voulu alléger leur réglementation voient maintenant UBER ne pas respecter celle-ci, en tout ou en partie (ex. : Californie, Pennsylvanie) ».

¹⁰⁴ Témoignage de Robert Poëti, 5 avril 2024.

¹⁰⁵ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 2.

¹⁰⁶ *Ibid*, pp. 1, 4.

¹⁰⁷ *Ibid*, pp. 2, 4.

¹⁰⁸ *Ibid*.

¹⁰⁹ *Ibid*, pp. 3, 5.

¹¹⁰ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 1.

¹¹¹ *Ibid*, p. 4.

¹¹² *Ibid*, p. 6.

94. L'ensemble de ces considérations ont fait que le maintien du statu quo n'était pas privilégié par le DTTP¹¹³. Le ministre Poëti, un policier de carrière qui était outré par l'illégalité patente des activités de Uber, a témoigné au procès avoir été choqué par cette « option » et que le gouvernement ne pouvait sérieusement la considérer considérant l'impact sur les milliers de chauffeurs et propriétaires de taxi¹¹⁴.
95. Le DTTP a plutôt recommandé une approche qui renforcerait l'application de la loi et augmenterait les sanctions et les pouvoirs des organismes publics à cet effet¹¹⁵. Il a également recommandé que « la Direction des affaires juridiques devrait se pencher sur la possibilité de faire une demande d'injonction à la Cour supérieure du Québec, afin de mettre fin aux activités d'intermédiaire en services de taxi d'UBER »¹¹⁶.
96. Dans une perspective à plus long terme, la note explore la possibilité d'une réforme réglementaire et juridique majeure pour assouplir l'encadrement de l'industrie du taxi de manière à permettre à Uber d'opérer légalement¹¹⁷. Même à ce stade préliminaire, l'impact potentiel sur les titulaires des permis de propriétaire de taxi était un élément central des réflexions présentées.
97. Par exemple, dans la note ministérielle P-22, Breault explore la possibilité à long terme de redessiner les agglomérations de taxis » ou de créer des « méga-agglomérations »¹¹⁸. Elle décrit ces agglomérations comme étant « nécessaires pour établir un quota qui permet de garantir un niveau de services adéquat pour la clientèle et un revenu suffisant pour l'industrie du taxi » et explique que les modifications apportées au système doivent donc être équilibrées afin de respecter la valeur marchande des permis¹¹⁹.
98. Il ressort clairement de la note que l'abolition des permis de propriétaire de taxi n'était même pas envisagée à l'époque. La proposition consistait plutôt à abolir et à remplacer les permis de chauffeur et les permis d'intermédiaire (« qui n'a pas de valeur marchande »¹²⁰), tout en réservant certains privilèges aux titulaires de permis de propriétaire de taxi et en réorganisant le système des agglomérations¹²¹.

¹¹³ *Ibid*, pp. 2, 4.

¹¹⁴ Témoignage de Robert Poëti, 5 avril 2024.

¹¹⁵ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, pp. 2, 4.

¹¹⁶ *Ibid*, p. 2.

¹¹⁷ *Ibid*, pp. 2, 5-8.

¹¹⁸ *Ibid*, p. 6.

¹¹⁹ *Ibid*, p. 6, nous notons par exemple la suggestion que « le gouvernement pourrait aussi ajouter aux pouvoirs de la CTQ celui de transférer des permis d'une agglomération à une autre, afin d'équilibrer l'offre ».

¹²⁰ *Ibid*, p. 7.

¹²¹ *Ibid*, pp. 4-7.

99. M. Breault indique qu'à cette époque, la CTQ estimait la valeur des permis de propriétaire de taxi à environ 1,3 milliard de dollars, renforçant ainsi la nécessité de prendre en compte les impacts potentiels sur ce marché dans la prise de décision du gouvernement¹²².
100. Malgré le fait que M. Breault reconnaît dans P-22 qu'Uber agissait en violation délibérée des règles applicables, que le mépris de l'entreprise pour les lois locales était de notoriété internationale, et qu'en ce qui concerne un permis d'intermédiaire, « UBER ne souhaite pas obtenir un tel permis, malgré la facilité pour en obtenir un »¹²³ un conseiller politique du ministre a écrit à Uber le 23 avril 2015 pour l'inviter poliment à suivre les règles pour obtenir un permis d'intermédiaire¹²⁴.
101. Le 12 novembre 2015, Uber a commencé à offrir le service UberX en banlieue de Montréal¹²⁵.

La Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif

102. Le 12 mai 2015, le projet de loi n° 36, intitulé la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*, a été présenté à l'Assemblée nationale¹²⁶. Il est adopté et sanctionné un mois plus tard, le 12 juin 2015.
103. Cette loi a modifié les lois applicables à l'industrie du taxi afin de conférer au ministre « le pouvoir de mettre en œuvre des projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, à améliorer ou à définir de nouvelles normes applicables en cette matière »¹²⁷.
104. À cet égard, elle a ajouté l'article 89.1 à la *LCSTT*¹²⁸, qui permettait au ministre d'autoriser la mise en œuvre d'un tel projet pilote pour une période limitée et sous réserve de certaines conditions.
105. Cependant, aucun projet pilote n'a été adopté en lien avec Uber à cette époque. Ces modifications n'ont eu aucun impact sur la légalité ou l'expansion des activités

¹²² *Ibid*, p. 2.

¹²³ *Ibid*, p. 4.

¹²⁴ Correspondance du 23 avril 2015, **pièce P-47**, p. 1.

¹²⁵ Uber, Communiqué de presse, 12 novembre 2015, **pièce P-4**.

¹²⁶ *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*, [LQ 2015, c 16](#).

¹²⁷ *Ibid*.

¹²⁸ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, [art. 89.1](#) (version en vigueur suite à l'adoption de la Loi 36, soit entre le 12 juin 2015 et le 9 juin 2016) (onglet 69).

d'Uber au Québec. Uber a continué à opérer illégalement dans la province pendant cette période.

106. Dans le cadre des débats parlementaires sur ce projet de Loi, le ministre Poëti, a affirmé que le gouvernement n'avait aucunement l'intention de légaliser par un projet pilote du transport illégal et que la valeur des permis pourrait baisser si rien n'était fait¹²⁹ :

« J'ai été très clair, dès l'ouverture de cette commission, avec les oppositions, autant la première opposition officielle, que la deuxième opposition, que les gens de Québec solidaire, il n'est pas de l'intention d'aucune façon de légaliser par un projet pilote du transport illégal, il y a quelque chose moi qui est inconcevable dans ça. Mais il y a eu une perception. A vous entendre, les perceptions sont plus vraies que la réalité; c'est faux. Je m'inscris en faux sur les perceptions. Moi, je travaille sur des faits.

(...)

Quant au permis de propriétaire-chauffeur de taxi, moi, je comprends que vous êtes inquiets, mais la réalité – parce que je reviens aux faits, et ça, c'est ma nature - sur la valeur totale des permis de taxi au Québec, c'est 1,3 milliard de dollars. Il y a, à Montréal, 4 794 titulaires de permis. La valeur moyenne des permis est 191 000 \$, le nombre de chauffeurs, 11 600; région de Québec, 640, valeur des permis, 161 000 \$, nombre de chauffeurs, 1 600. À ce jour, il n'y a pas de baisse d'évaluation du prix ou de la valeur d'un permis. Est-ce que ça pourrait se produire si on ne fait rien? La réponse, c'est oui, ce pourquoi j'ai aussi, d'emblée, à l'ouverture de cette commission, demandé d'organiser un comité, un forum, un regroupement des gens du taxi pour qu'on puisse discuter vraiment de quelle façon on peut faire mieux et de quelle façon on peut travailler ensemble. C'est dans cet esprit d'ouverture que je le fais. Vous avez évidemment cette grande inquiétude sur le projet pilote, mais moi, j'ai aussi assuré les oppositions qu'on va offrir un amendement, dès le début du volet article par article, pour vous rassurer sur ce sujet-là. » (Nous soulignons)

107. À l'occasion « des consultations particulières tenues » en juin 2015 sur cette loi, le ministre Poëti a organisé une rencontre au Palais des congrès de Montréal avec les représentants de l'industrie du transport par taxi « afin de discuter des moyens à mettre en place pour améliorer la qualité des services »¹³⁰. Le mot d'ouverture du ministre commence en reconnaissant que « le statu quo n'est plus une option viable pour l'industrie du transport par taxi »¹³¹.

¹²⁹ Débats parlementaires, Projet de loi 36: 4 juin 2015, **pièce P-14D**, p. 3.

¹³⁰ Consultation sur l'industrie du transport par taxi, Compte rendu, 8 juillet 2015, **pièce P-87**, p. 3.

¹³¹ *Ibid*, p. 3.

La Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi

108. À l'hiver 2016, le gouvernement a annoncé son intention de tenir des audiences en commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile et a convoqué une série de consultations publiques au cours des mois suivants. Le ministre Poëti est toutefois remplacé par M. Jacques Daoust en janvier 2016.
109. Le 12 mai 2016, le gouvernement a présenté le projet de loi n° 100, intitulé la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*¹³² citant les changements observés à l'échelle mondiale dans l'industrie du taxi avec l'arrivée de nouvelles technologies. La loi a été adoptée le 10 juin 2016 par l'Assemblée nationale.
110. Cette loi a modifié la portée de l'article 89.1, adopté l'année d'avant, en prévoyant que le ministre pouvait autoriser un projet pilote applicable aux titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, comportant des normes et des règles différentes de celles prévues par toute loi et tout règlement dont l'application relève du ministre. La version précédente de l'article 89.1 ne permettait pas ce type d'exception pour les titulaires de permis d'intermédiaire et la nouvelle version de l'article conférait au ministre un pouvoir beaucoup plus large de déroger aux lois et règlements relevant de sa compétence¹³³.
111. Le ministre Daoust soulignait toutefois l'intention du gouvernement d'assurer l'équité envers les propriétaires de permis de taxi¹³⁴ :
- M. Daoust : (...) Alors, le principe étant simplement, M. le Président, d'introduire cette règle d'équité là qui a toujours été celle qui a prévalu quand le premier ministre en a parlé en Chambre, quand j'en ai parlé. Une des bases sur lesquelles on a fait ces amendements-là puis qu'on a fait le projet de loi... on en a une des trois qui était d'être équitable. Et c'est pour ça qu'on veut introduire ici la notion que, s'il y a des projets pilotes, ils vont se faire de façon équitable envers les titulaires qui exploitent tout permis au moment de la mise en œuvre du projet pilote. Voilà.
112. Selon le ministre Daoust, le principe d'équité était fondamental envers les artisans du taxi, souvent des immigrants surqualifiés, qui ont fait confiance à l'État

¹³² *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, L.Q. 2016, ch. 22.

¹³³ Comparer la version en vigueur [entre le 12 juin 2015 et le 9 juin 2016](#) et la version en vigueur [entre le 10 juin 2016 et le 7 sept. 2016](#) : [Comparateur législatif de CanLII](#).

¹³⁴ Débats parlementaires Projet de loi 100, 9 juin 2016, **Pièce P-15L**, p. 2.

québécois et ont acheté un droit de travail pour faire vivre leurs familles et pour assurer leur retraite¹³⁵ :

« M. Daoust : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Dorval. Écoutez, dans les grandes préoccupations qu'avait le gouvernement quand il a élaboré son projet de loi, une des grandes préoccupations, c'était une valeur qui n'est pas unique au Québec mais qui est propre au Québec, c'est celle de l'équité avec les personnes, ceux et celles qui se sont acheté un droit de travail, ceux et celles qui à l'intérieur d'un marché de gestion de l'offre ont décidé qu'ils voulaient en faire partie, ils voulaient s'acheter un emploi.

Une des choses que j'ai dites aujourd'hui qui est assez significative, c'est qu'au niveau de l'industrie du taxi — on parle de 22 000 personnes — on a une forte population d'immigrants, d'immigrantes qui ont des qualifications bien supérieures à ce qui est requis pour faire du taxi et pour qui c'est la seule façon d'entrer au Québec en première génération. Ces gens-là se sont acheté un droit de travail, ils ont fait confiance à l'État du Québec, et le nœud du problème dans lequel nous évoluons actuellement, c'est justement ce problème-là, de dire : Comment est-ce que je fais pour être équitable?

Alors, moi, ce que j'aimerais connaître... Puis je comprends le libéralisme du Conseil du patronat, j'en ai été membre, mais comment on fait pour, comme société, être équitables vis-à-vis de personnes qui ont payé par prudence à travers les années pour un revenu de retraite, un droit qui a une valeur monnayable, ou encore qui se sont endettées pour être capables de trouver un gagne-pain pour leurs familles? (...) » (Nous soulignons)

113. Le ministre Daoust a exprimé en commission parlementaire que la notion d'équité telle que comprise par le gouvernement en adoptant l'article 89.1 prenait pour acquis qu'il ne pouvait se départir d'un système non seulement permis, mais encouragé par le gouvernement, sans payer pour la valeur des permis. Il a posé la question rhétorique : est-ce que les Québécois veulent payer un milliard de dollars pour permettre à une multinationale étrangère d'opérer au Québec :

M. Daoust : (...) Puis on ne s'oppose pas à la venue d'Uber, bien au contraire. Ce que l'on dit par contre, c'est qu'on a des règles chez nous et des règles de respect, des règles d'équité à l'endroit des gens dans un système que nous avons permis, que nous avons même encouragé avec les années et, on en a convenu, vous l'avez fait d'entrée de jeu, un système qui coûterait cher à se départir. Et je ne pense pas que les Québécois sont prêts à payer 1 milliard de dollars pour accueillir une société étrangère pour qu'elle puisse s'installer chez nous¹³⁶.

¹³⁵ Débats parlementaires, Projet de loi 100, 24 mai 2016, **Pièce P-15C**, p. 2. Voir également Débats parlementaires (séance extraordinaire) Projet de loi 100, 10 juin 2016, **Pièce P-15M2**, p. 11759. Voir aussi Débats parlementaires, Projet de loi 100, 25 mai 2016, **pièce P-15D**, p. 2, Débats parlementaires, Projet de loi 100, 26 mai 2016, **pièce P-15E**, p. 23.

¹³⁶ Débats parlementaires PL 100 (en liasse): 26 mai 2016, **pièce P-15E**, p. 23.

114. À compter du 10 juin 2016¹³⁷, le ministre des Transports avait donc le pouvoir de mettre en œuvre de nouveaux projets pilotes en conformité avec cette disposition, c'est-à-dire dans le respect de l'équité envers les propriétaires de permis de taxi.
115. Le ministre Daoust est à son tour remplacé par M. Laurent Lessard en août 2016.

Le projet pilote et l'Entente entre Uber et le MTQ

116. Le 9 septembre 2016, le ministre Lessard et Uber ont signé une entente établissant les modalités d'un projet pilote d'une durée d'un an afin de permettre à Uber d'opérer au Québec¹³⁸.
117. Le préambule de cette entente incluait des dispositions expresses relatives à la protection de l'équité envers les titulaires de permis de propriétaire de taxi :

ATTENDU les principes qui guident les décisions gouvernementales en matière d'autorisation de projet pilote :

- « L'équité concurrentielle;
- L'absence d'impacts majeurs sur l'équilibre de la valeur des permis;
- L'amélioration des services aux utilisateurs;
- L'intégration des nouvelles technologies;
- La transparence dans la tarification;
- Les mesures assurant la sécurité des utilisateurs;
- Le maintien de la notion d'un seul régime de transport rémunéré de personnes »¹³⁹.

118. Dix jours plus tard, le 19 septembre 2016, le demandeur a déposé sa Demande d'autorisation d'exercer une action collective et pour être représentant¹⁴⁰.
119. Le 30 septembre 2016, le ministre des Transports a adopté l'Arrêté numéro 2016-16, établissant les règles et modalités du projet pilote et autorisant la mise en œuvre du *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*¹⁴¹.

¹³⁷ *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, [L.Q. 2016, ch. 22](#), art. 59.

¹³⁸ Entente du projet pilote, 9 septembre 2016, **pièce P-5**.

¹³⁹ *Ibid*, p. 2 (nos soulignements).

¹⁴⁰ *Demande d'autorisation d'exercer une action collective et pour être représentant*, Cahier des procédures, Onglet 1, p. 1.

¹⁴¹ *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, [RLRQ c S-6.01, r 2.3](#) (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 88); Arrêté ministériel no 2016-16, **pièce PGQ-1**.

120. L'article 54 de l'Arrêté ministériel confirme que jusqu'à la date de délivrance d'un permis d'intermédiaire à Uber « (...) toute personne physique qui offre ou effectue tout service de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi ou sans être titulaire du permis de conduire de la classe appropriée et d'un permis de chauffeur de taxi délivré en vertu de la Loi s'expose aux sanctions du chapitre XIII de la Loi »¹⁴².
121. Cependant, l'Arrêté ministériel ne fait aucune référence aux actes illégaux commis par une personne morale ni au comportement illégal d'Uber, qui s'est poursuivi sans interruption pendant cette période.
122. Le projet pilote est entré en vigueur le 14 octobre 2016.
123. Uber a déposé sa première demande de permis intermédiaire en septembre 2016, mais celle-ci a été contestée par plusieurs membres de l'industrie de taxi¹⁴³.
124. Le 19 octobre 2016, l'article 7 du *Règlement sur les services de transport par taxi*, qui énumère les conditions pour la délivrance d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, a été modifiée par l'adoption du Décret 919-2016 afin de créer une règle exceptionnelle pour Uber et contourner la procédure de contestation devant la CTQ¹⁴⁴. Le Décret précise que le gouvernement a considéré qu'il y avait une « urgence » à modifier le *Règlement*, malgré ses obligations normales de publication¹⁴⁵.
125. À la suite de la publication du Décret, Uber s'est désistée de sa première demande de permis d'intermédiaire et en a déposé une nouvelle auprès de la CTQ, qui a été délivré le 24 octobre 2016 selon les nouvelles règles, avec prise d'effet rétroactivement au 21 octobre 2016¹⁴⁶.
126. Ce n'est qu'à partir de cette date qu'Uber a pu prétendre de manière plausible qu'elle opérait légalement au Québec, sous réserve du respect des conditions du projet pilote.

¹⁴² *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, RLRQ c S-6.01, r 2.3, [art. 54](#) (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 88); Arrêté ministériel no 2016-16, **pièce PGQ-1**.

¹⁴³ Voir chronologie détaillée dans *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, 2017 QCCS 4447 (onglet 48), par. [49-62](#).

¹⁴⁴ Décret 919-2016, 19 octobre 2016, **pièce P-6**; *Règlement sur les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, r 3, art. 7 (version en vigueur [entre le 16 novembre 2016 et le 26 janvier 2017](#)) (onglet 86); Déclaration sous serment de Martin Breault du 15 mai 2017 avec pièces *en liasse*, **pièce P-105**, par. 5.

¹⁴⁵ Décret 919-2016, 19 octobre 2016, **pièce P-6**.

¹⁴⁶ Décision [2016 QCCTQ 2743](#); voir chronologie détaillée dans *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, 2017 QCCS 4447 (onglet 48), par. [49-62](#); Note ministérielle du 28 novembre 2016, **pièce P-25**.

127. Toutefois, légal ne veut pas dire juste et équitable. En effet, le projet pilote a confirmé, légitimé et approfondi le déséquilibre extrême qui s'était déjà créé entre Uber et les titulaires de permis de propriétaire de taxi depuis l'arrivée d'Uber sur le marché en 2014.
128. Dans le cadre du projet pilote, Uber a été autorisé à obtenir un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, mais était libéré des multiples obligations habituelles liées à ces permis, étant plutôt soumis à des règles particulières — et beaucoup plus flexibles — énoncées par règlement¹⁴⁷.
129. En particulier, Uber était autorisé de « fournir exclusivement par application mobile à ses partenaires-chauffeurs des services de publicité, de répartition de demande de services de transport rémunéré de personnes par automobile »¹⁴⁸.
130. Un « partenaire-chauffeur » inscrit auprès d'Uber n'était pas tenu d'être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ni d'un permis de chauffeur de taxi délivrés en vertu de la *LCSTT*¹⁴⁹. En conséquence, un nombre illimité de personnes pouvaient devenir « partenaires-chauffeurs », à l'abri des règles ordinaires applicables aux titulaires de ces permis et le contrôle du marché normalement imposées par la CTQ.
131. De plus, et contrairement aux titulaires de permis de propriétaire de taxi et aux chauffeurs de taxi, Uber et ses « partenaires-chauffeurs » étaient autorisés à offrir leurs services dans l'ensemble des agglomérations identifiées à l'Annexe 1 de l'Arrêté ministériel 2016-16, qui comprenait tous les centres urbains du Québec¹⁵⁰. Ces « partenaires-chauffeurs » étaient soumis à des obligations nettement moins exigeantes que celles assumées par les propriétaires et chauffeurs du taxi en termes de formation, de compétence, de réglementation et d'inspection.
132. Avant juillet 2019, Uber était la seule entreprise au Québec à bénéficier de ce régime distinct pour les services de transport rémunéré demandés exclusivement par application mobile¹⁵¹.

¹⁴⁷ Entente du projet pilote, 9 septembre 2016, **pièce P-5**, p. 2; *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, RLRQ c S-6.01, r 2.3, [art. 1](#) (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 88).

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, RLRQ c S-6.01, r 2.3, [art. 29](#) (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 88).

¹⁵⁰ *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, [RLRQ c S-6.01, r 2.3](#), (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 68).

¹⁵¹ *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, [RLRQ c S-6.01, r 2.3](#) (voir à l'Annexe I l'ajout de la Coop de solidarité Eva à en juillet 2019) (onglet 88); Note ministérielle du 18 septembre 2019, **pièce P-40**.

133. Dans le cadre du projet pilote, le gouvernement a accepté de rendre disponible à Uber « l'équivalent de 300 permis de propriétaire de taxi, déclinés en nombre d'heures par semaine, soit 50 000 heures par semaine » en échange de redevances versées sur la base du nombre de courses effectuées¹⁵².
134. M. André Meloche a témoigné que cette entente donnait à Uber une certaine latitude pour dépasser ces heures, mais seulement de façon non-intentionnelle ou « par inadvertance »¹⁵³. Selon lui, l'intention était d'imposer une contrainte réelle sur l'impact d'Uber sur le marché et sur les détenteurs de permis. Toujours selon M. André Meloche, le gouvernement n'aurait pas accepté l'équivalent de 500 ou 800 permis car ce nombre aurait été contraire aux valeurs du projet pilote et aurait eu un impact trop important sur la valeur des permis en « portant ombrage » au marché.
135. Cependant, le projet pilote ne prévoyait aucun plafond d'heures ou de courses et il n'a aucunement limité le nombre de véhicules d'Uber autorisés à offrir le service simultanément ou dans une agglomération donnée. Ces chiffres n'imposaient donc aucune limite réelle, tel qu'admis par M. Martin Breault, qui a expliqué en interrogatoire au préalable qu'une telle limite serait « difficilement conciliable avec son modèle d'affaires »¹⁵⁴. Ainsi, le gouvernement a essentiellement permis à Uber de faire une compétition illimitée à l'industrie du taxi.
136. En pratique, et dès le tout début du projet pilote, Uber a dépassé les 50 000 heures par semaine avec pour seule conséquence une redevance plus élevée, selon l'échelle suivante¹⁵⁵ :

courses débutées entre 0 et 50 000 heures au cours d'une semaine	0,97 \$ par course
courses débutées entre 50 001 heures et 100 000 au cours d'une semaine	1,17 \$ par course
courses débutées après 100 001 heures au cours d'une semaine	1,33 \$ par course

¹⁵² Entente du projet pilote, 9 septembre 2016, **pièce P-5**, p. 2. Nous notons qu'il y a 168 heures par semaine, et donc 300 permis représenteraient 50 400 heures, sur la base de la prémisse impossible que chaque titulaire de permis effectue des courses sans interruption pendant une semaine.

¹⁵³ Témoignage d'André Meloche, 5 avril 2024.

¹⁵⁴ Témoignage de Martin Breault, 15 avril 2024; Transcription de l'interrogatoire au préalable de Martin Breault du 2 juin 2017, **pièce P-106**, p. 104.

¹⁵⁵ Entente du projet pilote, 9 septembre 2016, **pièce P-5**, p. 3 (montants sans 0,07 \$ pour assurances); *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile*, RLRQ c S-6.01, r 2.3, [art. 3](#) (version en vigueur entre le 16 nov. 2016 et le 31 janv. 2018) (onglet 88).

137. Les redevances trimestrielles versées au gouvernement par Uber en vertu du projet pilote sont disponibles à la **pièce P-48CONF**¹⁵⁶.
138. La preuve démontre qu'en réalité, même depuis les premiers jours du projet pilote, Uber effectuait beaucoup plus de courses que l'équivalent supposé de « 300 permis par semaine »¹⁵⁷. En fait, dès la première année, le gouvernement a constaté un impact important sur l'industrie de taxi¹⁵⁸. L'Annexe C résume les résultats de l'analyse du projet pilote effectuée par le gouvernement vers la fin du projet pilote au mois de mai 2019¹⁵⁹.
139. Selon l'expert Martin Boyer, en 2011, une voiture de taxi sur l'Île de Montréal faisait en moyenne environ 8 400 courses par année (2 100 par trimestre, 161,5 par semaine), ou 23 courses par jour¹⁶⁰. Nous sommes donc en mesure d'estimer le nombre réel de permis de propriétaire de taxi équivalents que ces courses représentaient dans le marché. Les estimations sont présentées à l'Annexe C, p. 3.
140. L'impact du projet pilote du gouvernement et des activités d'Uber sur la valeur des permis de propriétaire de taxi était évident et profond. Les données de la CTQ démontrent une forte tendance baissière suite de l'arrivée d'Uber à Montréal en octobre 2014, et à Québec en février 2015. Tous les témoins interrogés sur le sujet l'ont confirmé.
141. En effet, la valeur des permis pour l'ensemble du Québec était à 1 061 294 359 \$ lors de l'entrée en vigueur du projet pilote¹⁶¹, soit une baisse de 146 777 036 \$ par rapport à la valeur avant l'arrivée d'Uber. Cette réduction provient presque uniquement de la baisse d'environ 163 000 000 \$ observée dans les agglomérations de Montréal sur cette période, région où Uber opérait presque exclusivement.
142. La valeur moyenne des permis au Québec est alors de 141 317 \$¹⁶². À Montréal, la valeur se situait entre 145 364 \$ dans A5 (-22% par rapport à 2014), 153 402 \$ dans A11 (-19% par rapport à 2014) et 191 292 \$ dans A12 (-15 % par rapport à

¹⁵⁶ Voir également Note ministérielle du 30 novembre 2020, **pièce P-41**.

¹⁵⁷ Rapport d'évaluation sur le projet pilote, mai 2019, **pièce P-94CONF**; voir également les **pièces P-95CONF à P-101CONF**.

¹⁵⁸ Rapport d'évaluation sur le projet pilote, mai 2019, **pièce P-94CONF**, p. 29.

¹⁵⁹ Rapport d'évaluation sur le projet pilote, mai 2019, **pièce P-94CONF**.

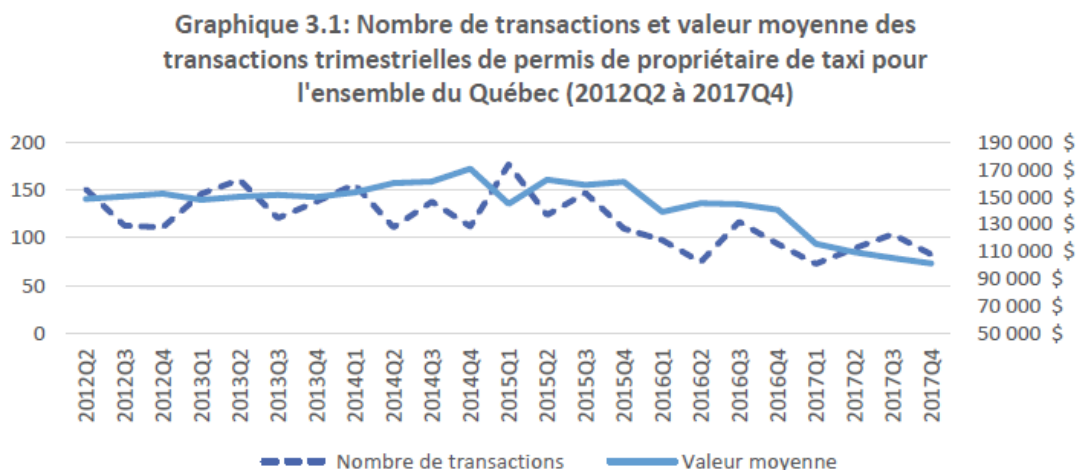
¹⁶⁰ Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 42.

¹⁶¹ *Ibid*, p. 22, Tableau 3.3.

¹⁶² Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 22, Tableau 3.3 (valeur totale des permis / nombre total de permis).

2014). Dans la région de Québec, la valeur moyenne pour la même période est de 180 945 \$ (-4% par rapport à 2014).

143. Ces informations étaient connues du gouvernement. M. Breault a témoigné au procès que la DTTP recevait les données de la CTQ sur les valeurs de transfert des permis, qui les transmettait ensuite au ministre, et que lui-même les consultait afin de mesurer l'impact d'Uber¹⁶³.
144. L'impact énorme du projet pilote peut être mesuré par d'autres moyens également. Par exemple, pendant la période de 2000 à 2005, une moyenne annuelle de 655 transferts a été enregistrée par la CTQ, alors que la moyenne annuelle était de 463 pour la période de 2006 à 2015¹⁶⁴. À partir de l'année 2015, le volume de transfert a significativement diminué pour s'établir à 328 et 329 pour les années 2017 et 2018¹⁶⁵.
145. Pour l'ensemble du Québec, on observe une corrélation directe entre la baisse du nombre de transferts et la baisse de valeur des permis observée après l'arrivée d'Uber en 2014¹⁶⁶ :



146. L'entente entre Uber et le gouvernement prévoyait la clause de résiliation suivante : « 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 ». Bien que Uber

¹⁶³ Témoignage de Martin Breault, 15 avril 2024.

¹⁶⁴ Rapport d'expertise de Patrice Dumais, **pièce PGQ-12**, p. 31, Figure 3.

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 16, Graphique 3.1.

était régulièrement en violation de la loi et les règles modestes qui lui incombait¹⁶⁷, le gouvernement n'a jamais résilier le contrat.

147. Soulignons qu'en 2016, la Cour supérieure a refusé d'accorder une demande d'injonction interlocutoire provisoire et une demande d'ordonnance de sauvegarde qui, si elles avaient été accordées, auraient suspendu les effets du projet pilote¹⁶⁸. En 2017, la Cour a disposé des demandes en injonction et en nullité au mérite, rejetant l'argument selon lequel les instruments juridiques autorisant le projet pilote étaient *ultra vires*¹⁶⁹. Tel qu'expliqué ci-dessous, ce litige n'a aucun impact sur la présente action collective.

Le Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi

148. Depuis l'arrivée d'Uber, le gouvernement savait fort bien que le fait d'avoir plus ou moins toléré que Uber opère illégalement et d'avoir ensuite créé un projet pilote pour légitimer la présence de l'entreprise dans l'industrie du taxi ont créé une énorme incertitude sur le marché québécois, entraînant une baisse importante de la valeur des permis de propriétaire de taxi.
149. Ces incertitudes ont provoqué la création du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi pendant l'été 2017¹⁷⁰. Présidé par le député Ghislain Bolduc, ce comité a été mandaté par le ministre Lessard afin « d'élaborer les paramètres d'un programme d'aide à la modernisation de l'industrie du taxi d'évaluer les conditions économiques des chauffeurs et des propriétaires de taxi

¹⁶⁷ Rapport d'évaluation sur le projet pilote, mai 2019, **pièce P-94CONF**, p. 25-28; Note sur les tarifs d'Uber du 2 novembre 2016, **pièce P-95CONF**; Note ministérielle du 17 janvier 2017, **pièce P-96CONF**; Note ministérielle du 11 avril 2017, **pièce P-26**; Note ministérielle du 11 avril 2017, **pièce P-93CONF**; Note ministérielle du 26 avril 2017, **pièce P-27**; Note ministérielle du 11 juillet 2017, **pièce P-28**; Note ministérielle du 12 juillet 2017, **pièce P-29**; Note ministérielle du 21 juillet 2017, **pièce P-30**; Note ministérielle du 10 août 2017, **pièce P-31**; Note ministérielle du 13 septembre 2017, **pièce P-32**; Note ministérielle du 22 septembre 2017, **pièce P-33**; Note ministérielle du 6 novembre 2017, **pièce P-34**; Note ministérielle du 1 décembre 2017, **pièce P-35**; Note ministérielle du 5 février 2018, **pièce P-36**; Note ministérielle du 7 mars 2018, **pièce P-97CONF**; Note ministérielle du 15 mars 2018, **pièce P-37**; Note ministérielle du 5 juillet 2018, **pièce P-38**; Note ministérielle du 14 août 2018, **pièce P-98CONF**; Note ministérielle du 30 août 2018, **pièce P-99CONF**; Note ministérielle du 10 octobre 2018, **pièce P-100CONF**; Note ministérielle du 2 février 2019, **pièce P-101CONF**.

¹⁶⁸ C.S.M. 500-17-092485-161 et C.S.M. 500-17-095560-168 : *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Québec (Procureure générale)*, [2016 QCCS 4491](#) (Déziel J., 20 septembre 2016) (onglet 50); *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, [2016 QCCS 4626](#) (Yergeau J., 27 septembre 2016) (onglet 49); *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, [2017 QCCS 4447](#) (onglet 48) (Poisson J., 5 octobre 2017, jugement au mérite).

¹⁶⁹ *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, 2017 QCCS 4447 (onglet 48), [par. 99 et seq.](#)

¹⁷⁰ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, pp. 4-5.

au Québec et, finalement, d'identifier les enjeux liés au régime de la gestion de l'offre et à la valeur des permis de propriétaire de taxi »¹⁷¹.

150. Le rapport de M. Bolduc, publié le 22 septembre 2017, comprend une série de recommandations et de piste de solutions permettant au gouvernement de relever ces défis.
151. À ce stade, le gouvernement savait à la fois que la valeur marchande des permis dans les agglomérations comprenant les territoires de Montréal et de Québec étaient grandement affectées par l'entrée d'Uber et son projet pilote, et que les permis dans les agglomérations situées dans les territoires non desservis par Uber étaient beaucoup moins affectés voire pas du tout¹⁷².
152. En effet, lors d'une conférence de presse le même jour que la publication du rapport Bolduc en septembre 2017, le ministre Lessard explique qu'« un des éléments qui a été couvert, qui a été beaucoup rappelé, c'est l'impact où est-ce qu'il y a eu le projet pilote Uber sur la valeur des permis de taxi, plusieurs ont demandé, donc... qui est évaluée à peu près à 38 % d'impact sur la valeur des permis qui ont été transigés pendant cette période-là »¹⁷³.
153. Le gouvernement était également conscient que les mesures qu'il envisageait pouvaient avoir un impact encore plus important sur le marché. Dans une section du rapport portant sur la gestion d'offre, on signale la possibilité de fusionner certaines agglomérations, mais reconnaît qu'un tel changement « constituerait toutefois un enjeu en ce qui a trait à la valeur des permis, surtout dans les grandes villes »¹⁷⁴.
154. Le gouvernement était donc conscient qu'en modifiant les permis ou les conditions du marché, il était responsable de la perte de valeur qui pouvait en résulter. Les autres options évoquées dans le rapport — incluant un rachat des permis et une compensation ou indemnisation pour la perte de valeur des permis « selon les règles fiscales »¹⁷⁵ — confirment que les intervenants et le gouvernement comprenaient que l'État avait une obligation de compenser les titulaires de permis

¹⁷¹ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, p. 2.

¹⁷² *Ibid*, p. 4. Il est également confirmé plusieurs mois plus tard dans la présentation PowerPoint émanant de Finances Québec juste avant l'annonce du premier programme d'aide financière, déposée comme pièce P-7 : Présentation du Gouvernement du Québec, 13 mars 2018, **pièce P-7**, p. 8.

¹⁷³ Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**, p. 3. Voir également à la p. 6 : « Parce que le projet pilote d'Uber n'est pas en Gaspésie, n'est pas à Thetford Mines, etc. La moitié des détenteurs de permis est à Montréal et à Québec, en général, sur les 8 000 permis ».

¹⁷⁴ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, p. 11.

¹⁷⁵ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, pp. 11-12. Voir également Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**, p. 2.

pour des modifications aux règles du jeu qui portaient atteinte aux droits de propriété des membres du groupe.

155. Relativement à un possible programme de compensation, le ministre confirme que « l'industrie a été évaluée à 1,2 milliard »¹⁷⁶ (avant l'arrivée d'Uber) et reconnaît la responsabilité du gouvernement pour compenser les titulaires des permis pour cette perte de valeur :

M. Lessard : Bien, écoutez, je pense que le discours a évolué, à savoir qu'on disait : Il faut... Ça ne prend pas seulement de la compassion, parce que moi, mes collègues qui vivent dans la région de Montréal, principalement, et ceux de Québec disaient : Écoutez, c'est bien de les entendre, on les connaît, on travaille avec eux autres. C'est vrai que c'est le gouvernement qui a changé les règles du jeu en imposant un cadre. Ça ne peut pas être seulement la compassion. Il faut penser aussi à la forme, ou la compensation, ou le soutien dans cet accompagnement-là puisque c'est l'État qui change les règles du jeu.

Et je reprends même ces mêmes expressions même des chauffeurs de taxi qui nous ont dit, sur la base de l'équité, en disant : Si vous changez les règles du jeu, bien, assumez ce qui va avec. Donc, à force de travailler... puis les travaux de Ghislain avec l'industrie permettent de bien illustrer qu'il y a un impact, et cet impact-là, il faut le travailler avec l'industrie pour voir comment on va appeler, donc, la mesure de soutien. (Nous soulignons)

156. Pendant la même conférence de presse, le ministre a annoncé le renouvellement du projet pilote avec Uber pour une période d'un an¹⁷⁷. Face à la question de savoir si le gouvernement avait l'intention de limiter le nombre de personnes qui auront le droit de conduire pour Uber, le ministre a simplement répondu que « c'est un choix sur une base individuelle, puis nous, on n'interfère pas dans ce volet de qui fera ou pas du taxi et sous quelle forme il le fera »¹⁷⁸ et que « c'est la business qui limite le nombre »¹⁷⁹.
157. Bien que le ministre reconnaissait que « la possibilité de renouveler existe pour une seule fois » en vertu de la loi¹⁸⁰, le gouvernement a éventuellement choisi de renouveler le projet pilote trois fois¹⁸¹. Il n'a donc pris fin qu'en octobre 2020, lorsque la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA)* est entrée en vigueur.

¹⁷⁶ Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**, p. 6.

¹⁷⁷ *Ibid*, p. 4.

¹⁷⁸ *Ibid*, p. 11.

¹⁷⁹ *Ibid*, p. 12.

¹⁸⁰ *Ibid*, p. 9.

¹⁸¹ Note ministérielle du 30 novembre 2020, **pièce P-41**, p. 1. Nous notons que le deuxième renouvellement n'a pas été même envisagé en septembre 2018, probablement parce que la loi a été rédigée d'une manière qui ne semblait pas permettre un deuxième renouvellement à première vue : Note ministérielle du 10 septembre 2018, **pièce P-39**, pp. 1-2.

Le Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi

158. Le 27 mars 2018, constatant l'impact que les activités de Uber permises par le projet pilote avaient sur la valeur des permis des membres du groupe, le gouvernement québécois a décidé de leur verser 250 millions de dollars dans le cadre d'une initiative appelée le *Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi* (le « Premier programme »)¹⁸².
159. Ce premier montant était destiné, sans équivoque et sans ambiguïté, à « compenser les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour la perte de valeur de leurs permis »¹⁸³.
160. L'extrait du *Plan économique du Québec 2018-2019*, qui a annoncé le Premier programme et qui a été déposé par le défendeur comme pièce **PGQ-2**, qui se lit comme suit¹⁸⁴ :

« Si, à ce jour, les travaux du groupe de travail n'ont pas permis de connaître les impacts à long terme de la transformation de l'industrie, les données sont claires quant à la perte de valeur de revente des permis de taxi, notamment dans les régions de Montréal, de Québec et de Gatineau.

Compte tenu de l'impact que l'incertitude concernant cette transformation a déjà sur les personnes touchées et leur famille, le gouvernement a choisi, pour des raisons d'équité, de ne pas attendre la fin des travaux du groupe de travail pour agir.

Appui aux titulaires de permis de propriétaire de taxi

Ainsi, le gouvernement s'engage à verser 250 millions de dollars afin de compenser les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour la perte de valeur de leurs permis.

— Le gouvernement consultera sous peu l'industrie, dans le cadre du groupe de travail, quant aux modalités de partage de cette somme.

Cet appui financier important, qui les aidera à moderniser leur industrie, sera pourvu à même le Fonds des réseaux de transport terrestre. » (Nous soulignons)

161. Le communiqué de presse émis par le Parti Libéral du Québec a utilisé le même langage :

« Le Plan économique du Québec de mars 2018 prévoit le versement de compensations pour la perte de valeur des permis des chauffeurs de taxi, liée à la transformation de l'industrie. Le gouvernement réaffirme ainsi son soutien à l'industrie du taxi et invite ses représentants à poursuivre les discussions au

¹⁸² Voir également Communiqué du Parti Libéral du Québec, 27 mars 2018, **pièce P-8**.

¹⁸³ Extrait du Plan économique du Québec 2018-2019, **pièce PGQ-2**, p. 2.

¹⁸⁴ *Ibid.*

sein du groupe de travail présentement à l'œuvre afin de trouver des solutions qui permettront de moderniser ce secteur, qui traverse actuellement une période importante de changement.

Pour aider les propriétaires à poursuivre la transition vers la modernisation de l'industrie, le gouvernement prévoit le versement de compensations totalisant 250 millions de dollars aux propriétaires de taxis pour la perte de valeur de leurs permis. »

162. Le 17 août 2018, le gouvernement a annoncé les modalités de ce Programme dans un communiqué de presse :

« Depuis quelques années, l'industrie du taxi subit de profondes transformations causées par des avancées technologiques et par l'évolution constante de la mobilité durable. Au cœur de cette industrie se trouvent les chauffeurs et les propriétaires pour qui le taxi représente souvent le premier revenu familial. Ces récentes évolutions ont une incidence sur la valeur des permis, particulièrement dans les grands centres. En mars 2018, par l'entremise de son Plan économique, le gouvernement prévoyait le versement de compensations pour la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi, liée à la transformation de l'industrie »¹⁸⁵. (Nous soulignons)

163. Le document poursuit en expliquant la manière dont la compensation serait allouée:

« Toute personne ou société qui est titulaire d'un permis de propriétaire de taxi régulier ou spécialisé renouvelable en date du 27 mars 2018 aura droit à une allocation forfaitaire de 1 000 \$ par permis de propriétaire de taxi dont elle était titulaire à cette date.

Pour les titulaires de permis dans les agglomérations de taxi des régions de Montréal, de Québec et de Gatineau, où les pertes de valeurs des permis de propriétaires de taxi constatées ont été plus importantes, un soutien additionnel variant entre 2 800 \$ et 45 700 \$ sera octroyé pour chaque permis de taxi délivré, ce qui représente environ 56 % de la perte de valeur estimée. Dans le cas où un même permis aurait fait l'objet d'une ou de plusieurs transactions entre le 1^{er} avril 2014 et le 27 mars 2018, le montant d'aide additionnelle sera partagé entre les propriétaires successifs du permis au prorata de la durée de détention du permis.

Le gouvernement procédera en deux étapes pour accélérer le versement aux titulaires admissibles. Dans un premier temps, le versement d'une aide financière totalisant 190 millions de dollars sera effectué au cours des prochaines semaines pour près de 6 200 titulaires d'un seul permis de propriétaire de taxi. Par la suite, des travaux additionnels devront être terminés avant de pouvoir procéder au versement des 60 millions de dollars restants aux quelque 870 titulaires de plusieurs permis, selon les mêmes modalités.

La compensation est versée sans reconnaissance du gouvernement que la baisse de valeur des permis est liée à une faute quelconque de sa part. Par ailleurs, d'un point de vue légal, l'encaissement du montant par les titulaires de

¹⁸⁵ Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**, p. 1.

permis de propriétaire de taxi n'implique pas de renonciation de réclamer toute somme supplémentaire, le cas échéant »¹⁸⁶. (Nous soulignons)

164. Dans le cadre du Premier programme, le gouvernement a évalué la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi pour la période comprise entre le 1er avril 2014 et le 31 mars 2018 en versant une compensation partielle pour la perte de valeur constatée à ce moment-là¹⁸⁷.
165. Selon le gouvernement, cette compensation représentait 56% de la perte totale subie par les membres du groupe, soit 446 000 000 \$. Ainsi, les permis de propriétaire de taxi, qui valaient 1 208 071 395 \$ avant l'arrivée d'Uber, ne valent plus qu'environ 746 000 000 18 mois après l'entrée en vigueur du projet pilote, soit une perte d'environ 38% pour l'ensemble des permis de propriétaire de taxi au Québec¹⁸⁸.
166. Pour calculer cette perte, le gouvernement a utilisé comme valeur de départ 1 192 000 000 \$ (du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015) et comme valeur finale 746 000 000 \$ (du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018)¹⁸⁹. Comme le note l'expert Boyer, le gouvernement a toutefois légèrement sous-estimé la perte en utilisant l'année 2015 comme valeur de départ. La perte réellement subie en 2018 était selon lui d'environ 463 000 000 \$¹⁹⁰.
167. Les conséquences de cette perte ont été visibles sur l'ensemble du marché. En 2016, le portefeuille de FinTaxi s'élevait à plus de 100 000 000 \$ et comptait plus de 1000 clients¹⁹¹. En 2019, le portefeuille avait baissé à 80 000 000 \$¹⁹². Le portefeuille de Desjardins qui s'élevait à environ 170 millions de dollars en 2016¹⁹³, avait baissée à 110 000 000 \$ en 2018¹⁹⁴.
168. Les modalités de distribution de la somme de 250 000 000 \$ ont été déterminées sur la base des travaux du groupe de travail mis sur pied par le gouvernement en décembre 2017. Lors de son témoignage, M. Étienne Paré, le coordonnateur du groupe de travail, a expliqué en détail les travaux de ce groupe de travail

¹⁸⁶ Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**, p. 2.

¹⁸⁷ Note explicative du 27 juin 2018, **pièce P-49**, p. 2.

¹⁸⁸ Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**, p. 3.

¹⁸⁹ Note explicative du 27 juin 2018, **pièce P-49**, Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51** et Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**.

¹⁹⁰ Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 23.

¹⁹¹ Témoignage de Michel Hébert et Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, p. 31.

¹⁹² Témoignage de Mario Tremblay et Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 40.

¹⁹³ Témoignage de Denis Bernier et Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**, pp. 45 et 46.

¹⁹⁴ Témoignage d'Hubert Thibault et Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 55.

composés de différents intervenants de l'industrie, y compris M. Steven Goyette, qui a fourni les données sur la valeur des permis¹⁹⁵, et M. Martin Boyer¹⁹⁶. M. Paré a témoigné qu'il « y avait une crise », un « vrai problème » et qu'il fallait agir rapidement verser l'argent aux propriétaires de permis de taxi¹⁹⁷.

169. M. Étienne Paré a également témoigné avoir reçu de M. Boyer et lui avoir demandé des tableaux de scénarios pour le versement de cette somme, et avoir été conforté par le fait que la méthodologie utilisée par M. Boyer était sensiblement la même que celle de son équipe¹⁹⁸.
170. Un tableau détaillant le montant de l'aide financière par permis pour chaque « regroupement » et agglomération de taxi figure dans le document intitulé *Allocation additionnelle pour un permis par agglomération de taxi*, déposé par le défendeur comme **pièce PGQ-4**¹⁹⁹. Par exemple, dans l'agglomération de Laval (A.8), le montant de l'aide financière été de 19 800 \$, dans l'agglomération de Charlesbourg (A.25) il été de 32 800 \$ et dans l'agglomération de Gatineau (A.55) il été de 7 800 \$.
171. Le montant de l'aide financière associée aux permis dans chaque « regroupement » défini par le programme a varié selon plusieurs facteurs. La « perte de valeur marchande constatée selon les données de la CTQ du Québec » était décrite comme le « critère principal » dans la détermination des montants et des « regroupements » pour les fins du programme²⁰⁰.
172. Cela dit, les titulaires de permis n'ont pas été traités de manière égale entre les agglomérations ou « regroupements ». Par exemple, un titulaire de permis de propriétaire dans l'agglomération de Montréal (A.11), où la perte de valeur moyenne était de 83 156 \$, a reçu 46 700 \$, soit 56 % de sa perte totale. Par contre, un titulaire dans une agglomération de banlieue comme Terrebonne (A.17), où la perte moyenne était de 6 958 \$, a reçu 8 800 \$, soit 126 % de sa perte²⁰¹.

¹⁹⁵ Fichier Excel ("Valeur permis"), **pièce P-69**.

¹⁹⁶ Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024; Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, Annexe II, p. 48 et s.

¹⁹⁷ Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024.

¹⁹⁸ Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024; Fichier Excel intitulé "Scénario 5"; **pièce P-EXP-3**; Courriel de Prof. Martin Boyer du 7 juin 2018, **pièce P-EXP-5**; Fichier Excel intitulé "Scénario 7", **pièce P-EXP-7**.

¹⁹⁹ Document intitulé: *Allocation additionnelle pour un permis par agglomération de taxi*, **pièce PGQ-44**, p. 1. Il s'agit du même tableau que celui à la page 4 du Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**, sauf que le tableau du communiqué comprend, pour chaque agglomération, l'allocation forfaitaire additionnelle de 1 000 \$ par permis (si le permis était actif le 27 mars 2018) mentionné à la page 2 de cette même pièce.

²⁰⁰ Note explicative du 27 juin 2018, **pièce P-49**, p. 2.

²⁰¹ Note explicative du 27 juin 2018, **pièce P-49**, p. 2 et 4 (chiffres incluant le 1 000 \$ additionnel).

173. Le fait que tout le monde, même des personnes dans des régions où Uber n'opérait pas et où la valeur des permis n'avait pas chuté, a reçu un montant forfaitaire de 1 000 \$ sur la base qu'il détenait un permis en mars 2018 n'est pas non plus expliqué par les données. Lors de son témoignage au procès, Étienne Paré a affirmé que le versement de ce montant forfaitaire était une décision politique « non négociable »²⁰².
174. Le fichier Excel déposé comme la **pièce P-65** et daté du 3 juillet 2018 comptabilise l'inventaire de la distribution de la somme de 250 000 000 \$ dans le cadre de ce premier programme, qui a réparti l'aide financière entre 7 048 titulaires²⁰³.
175. Comme l'indique le communiqué du gouvernement et ce tableau²⁰⁴, lorsqu'un permis a été transféré au cours de la période de référence, le montant été déterminé au prorata du nombre de jours que la personne a détenu le permis entre le 1^{er} avril 2014 et le 27 mars 2018 (une période de 1457 jours).
176. Ainsi, alors qu'une personne titulaire d'un permis pour toute cette période dans l'agglomération A.12 a reçu un montant de \$ 46 700 (45 700 \$ + \$ 1 000), une personne qui a vendu leur permis dans cette même agglomération le 22 avril 2016 aurait reçu un montant au prorata de 753 jours, pour un total de 23,618 \$ (et n'auraient pas reçu le montant additionnel de 1000 \$ car leur permis n'était plus actif le 27 mars 2018)²⁰⁵.
177. Dans la lettre type envoyée à tous les titulaires de permis²⁰⁶, le formule (inclue dans l'annexe intitulé « Compensation pour perte de valeur de permis de propriétaire de taxi ») permettant de déterminer le montant total de la compensation est présentée comme suit :

MÉTHODE DE CALCUL

A = Détention du permis au 27 mars 2018 (oui = 1 000 \$, non = 0 \$)

B = Montant d'aide additionnelle fixée par agglomération (entre 2 800 \$ et 45 700 \$)

C = Nombre total de jours de détention du permis entre le 1^{er} avril 2014 et le 27 mars 2018

D = Nombre maximal de jours de détention entre le 1^{er} avril 2014 et le 27 mars 2017 (1 457 jours)

$$\text{Aide totale} = A + (B \times C / D)$$

²⁰² Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024.

²⁰³ Fichier Excel du 13 juillet 2018, **pièce P-65**.

²⁰⁴ Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**, p. 2 et Fichier Excel du 13 juillet 2018, **pièce P-65**.

²⁰⁵ Cet exemple est basé sur le permis 4M214818002A.

²⁰⁶ Lettre type du gouvernement du Québec concernant le premier programme, **pièce P-9**, p. 2.

178. Cette lettre a également confirmé que l'aide financière annoncé par le gouvernement était « pour compenser les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour la perte de valeur de leurs permis »²⁰⁷.
179. En effet, les 250 millions de dollars distribués dans le cadre du premier programme ont toujours été décrits de cette même manière — une compensation pour la perte de valeur des permis — dans les documents gouvernementaux subséquents.
180. Par exemple, en 2019 dans la **pièce P-51**, la somme de 250 millions est décrite comme « Compensations déjà versées pour la perte de valeur découlant du projet-pilote Uber », notant que « [l]e montant de compensation versée, 250 millions \$, correspond à 56 % de la perte estimée sur la base des valeurs de transactions de 2015-2018 (446 M\$) »²⁰⁸.
181. Dans la **pièce P-63**, les 250 millions de dollars sont décrits comme étant « pour compenser les pertes dans les agglomérations où Uber est autorisé » comportant « une allocation forfaitaire de 1 000 \$ et une allocation additionnelle de 56% de la perte estimée entre la valeur en 2013-2014 et celle de l'année 2017-2018 »²⁰⁹.
182. En date du 27 février 2024, un total de 6 974 chèques a été transmis, pour une somme de 249 249 571 \$ sur le budget total de 250 millions de dollars prévu au programme²¹⁰.
183. Quelques mois après que le premier programme été annoncé par le gouvernement, la Cour supérieure a autorisé la présente action collective²¹¹. À cette époque, le demandeur réclamait une indemnisation pour la perte de valeur des permis ainsi que pour la perte de revenus. Toutefois, l'affaire a considérablement évolué au fil des ans et à la lumière de nouveaux faits. Comme indiqué dans la *Demande introductive d'instance modifiée*, la présente affaire vise désormais seulement à obtenir une indemnisation par rapport à la perte de valeur pour les membres de l'action collective²¹².

²⁰⁷ *Ibid*, p. 1.

²⁰⁸ Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51**.

²⁰⁹ Tableau du 10 avril 2019 ("Compensation de la perte..."), **pièce P-63**, p. 1.

²¹⁰ Sommes versées en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport en date du 26 mars 2024, **pièce PGQ-11B**.

²¹¹ Jugement autorisant l'action collective, 31 octobre 2018 (Cahier des procédures, Onglet 10, p. 71).

²¹² Demande introductive modifiée, 16 janvier 2020 (Cahier des procédures, Onglet 22, p. 223). La perte des revenus en lien avec les activités d'Uber est toujours réclamée dans le dossier *Wilson Jean-Paul c. Uber Technologies Inc. et al.* (500-06-000782-165).

Le Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi

184. En même temps qu'il annonçait la compensation partielle de 250 millions de dollars pour la perte de valeur des permis de taxi, le ministère a mis en œuvre le *Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi*²¹³.
185. Ce programme, qui bénéficiait d'un budget de 18 millions de dollars²¹⁴, prévoyait un financement pour favoriser l'électrification et l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules de taxi, le développement technologique d'outils technologiques visant à améliorer le service de transport par taxi et le développement d'un plan d'identification graphique et l'application d'une signature visuelle sur les véhicules de taxi²¹⁵.
186. Ce programme, bien que mentionné dans la défense du défendeur, n'a rien à voir avec la présente action collective, car il ne visait pas à compenser les titulaires de permis de propriétaire de taxi pour la perte de valeur de leurs permis.

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

187. Le 20 mars 2019, le projet de loi n° 17, intitulé la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, a été présenté à l'Assemblée nationale²¹⁶. La loi abrogeait la *LCSTT* et remplaçait l'ancienne loi par un tout nouveau régime régissant le transport rémunéré de personnes par automobile au Québec. Après une série de consultations et d'amendements, la *LTRPA* a été adopté et sanctionné le 10 octobre 2019.
188. La loi est entrée en vigueur un an après, le 10 octobre 2020²¹⁷, mais certaines dispositions ont pris effet immédiatement, donc le 10 octobre 2019. Parmi ces changements figurait une modification de l'article 19 de la *LCSTT*, qui, avant l'adoption du projet de loi n° 17, se lisait comme suit²¹⁸ :

19. Un permis de propriétaire de taxi <u>délivré le ou après le 15 novembre 2000</u> ne peut être ni cédé, ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.	19. No taxi owner's permit <u>issued on or after 15 November 2000</u> may be assigned or transferred or be the subject of any acquisition of interest.
---	---

²¹³ Communiqué de presse du 17 août 2018, **pièce PGQ-3**, p. 1.

²¹⁴ *Ibid*, p. 1.

²¹⁵ Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi, Cadre normatif, Juillet 2019, **pièce PGQ-10**.

²¹⁶ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, [LQ 2019, c 18](#).

²¹⁷ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2, [version en vigueur en octobre 2020](#) (onglet 74).

²¹⁸ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, version en vigueur entre le 17 oct. 2018 et le 9 oct. 2019, art. [19](#) (onglet 72).

189. Et qui, après l'adoption de la loi, se lisait comme suit²¹⁹ :

19. Un permis de propriétaire de taxi ne peut être ni cédé, ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.	19. No taxi owner's permit may be assigned or transferred or be the subject of any acquisition of interest.
---	---

190. Cette modification a donc effectivement mis fin au marché des permis de propriétaire de taxi et au statut d'un permis de taxi au Québec comme actif — un bien en capital pouvant être cédé, transféré et vendu — en 2019. Un an plus tard, avec l'entrée en vigueur de la *LTRPA*, les permis ont été effacés de la loi complètement.

191. À cet égard, nous notons que le terme « abolition » est utilisé de façon constante pour décrire ce changement par le gouvernement. Dans le cadre des débats parlementaires, le ministre des Transports M. François Bonnardel, a affirmé à plusieurs reprises que l'intention du gouvernement était d'abolir les permis – qui avaient nécessairement une valeur –, les agglomérations et les quotas, et que c'était un des points les plus important de la *LTRPA*²²⁰ :

M. Bonnardel : Nécessairement, quand on parle d'offre, de gestion de l'offre, de quotas de permis, la première chose, c'est... Pour nous, ce qui était important, c'était d'abolir ces permis pour qu'il n'y ait plus nécessairement de quotas comme on les connaît partout au Québec, sur les territoires d'agglomération qui sont à hauteur de 332. Il y avait nécessairement une valeur face à ces permis. Vous le savez, l'ancien gouvernement a permis... pas permis, mais a déposé, lors de leur dernier budget, pardon, une somme de 250 millions de dollars qui a été remise, donc, aux propriétaires de taxi, majoritairement à Québec, Montréal et Gatineau, pour répondre nécessairement de l'arrivée, si je peux le dire ainsi, d'Uber, nouvelle technologie, et tout ça. Des sommes importantes qui ont été, donc, données à ces propriétaires, 1 000 \$ répartis dans les autres régions du Québec. L'engagement qu'on a pris, lors du budget de mon collègue le ministre des Finances, a été de verser une autre somme de 250 millions voilà quelques semaines déjà. J'aurai et nous aurons à verser cette somme dans les prochaines semaines.

192. Dans le communiqué de presse publié par le ministre Bonnardel soulignant l'adoption de la loi décrivait le changement comme « l'abolition des quotas de permis ainsi que des permis de propriétaire de taxi transférables »²²¹. L'analyse d'impact réglementaire publié avant l'adoption de la loi expliqué que « le nouveau

²¹⁹ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2, version en vigueur en octobre 2020, [art. 294](#) (onglet 74); *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, version en vigueur entre le 10 oct. 2019 et le 9 oct. 2020, [art. 19](#) (onglet 73).

²²⁰ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 16 mai 2019, **Pièce P-16K**, p. 2854; voir également Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 20 octobre 2019, **Pièce P-16FF**, p. 4715; Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 7 mai 2019, **Pièce P-16E**, p. 4; Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 14 mai 2019, **Pièce P-16J**, p. 2698; Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 25 septembre 2019, **Pièce P-16X**, p. 8.

²²¹ Transport Québec, Communiqué de presse, 10 octobre 2019, **pièce P-11**, p. 2,

régime abolit la gestion de l'offre des services rémunérés de personnes par automobile réalisés au moyen de quotas du nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération »²²². Un rapport du Ministre sur l'application de la loi, publié en mars 2022, expliqué qu'un des objectifs centraux de la *LTRPA* était l'« abolition des permis de propriétaire de taxi et du régime de gestion de l'offre par agglomération »²²³.

193. La *LTRPA* a donc établi un nouveau régime d'encadrement s'appliquant à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile²²⁴. Parmi ses objectifs, elle visait à « mettre fin à la gouvernance par des projets pilotes »²²⁵, que le gouvernement reconnaît « a mené à un climat d'incertitude auprès de tous les acteurs de l'industrie » et « à des multiples régimes d'encadrement inéquitables »²²⁶.

194. En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », ce nouveau régime reconnaît deux nouveaux types d'acteurs dans l'industrie du transport rémunéré :

- **Un répartiteur** (« *dispatcher* »), qui « répartit des demandes de course entre des chauffeurs par l'entremise d'une personne physique et d'un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une telle personne ou par l'une ou l'autre de ces façons »²²⁷.
- **Un répondant d'un système de transport** (« *operator* » of a « *transportation system* »), une personne morale qui « soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et ces automobiles sont inscrits, soit voit à ce que ces fonctions soient exercées par des fournisseurs » et qui « regroupe plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles » sous sa responsabilité²²⁸.

²²² Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, p. 3; voir également p. 5 : « l'élimination des agents « propriétaires de permis de taxi » ».

²²³ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, pp. 15, 17 (note 6), 18-21.

²²⁴ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2, [version en vigueur en octobre 2020](#), (onglet 74)

²²⁵ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 13.

²²⁶ *Ibid*, p. 47; Voir également Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, p. 3 : « cette façon de procéder ait eu pour effet d'induire un climat d'incertitude auprès de tous les acteurs de l'industrie. Elle a mené à de multiples régimes d'encadrement inéquitables pour les différents segments d'une même industrie ».

²²⁷ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 79), art. [6](#);

²²⁸ *Ibid*, art. [5](#); Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 48.

195. Ces deux catégories comprennent différents attributs d'entités qui auraient été considérés des intermédiaires sous l'ancienne loi, que ce soit dans le cadre du projet pilote (comme Uber) ou dans le cadre de l'industrie traditionnelle du taxi (comme Diamond Taxi ou Taxi Coop).
196. Elle a également établi des règles pour les chauffeurs et les automobiles qualifiés²²⁹, ainsi qu'un nouveau système de réglementation pour encadrer tous ces acteurs. Le troisième acteur reconnu par la nouvelle loi est donc le chauffeur :
197. **Un chauffeur qualifié** (« *qualified driver* »), qui est une personne physique qui, selon le cas : (1) est autorisée par la SAAQ à être chauffeur (« chauffeur autorisé») ou (2) est inscrite auprès du répondant d'un système de transport autorisé par la Commission (« chauffeur inscrit»)²³⁰.
198. Comme sous l'ancien régime, pour devenir un chauffeur qualifié en vertu de la nouvelle loi une personne doit satisfaire à un certain nombre d'exigences de base en termes de conduite, de formation et d'antécédents criminels, quoique moins exigeantes²³¹. La *LTRPA* prévoit que « [l]orsque la Société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre à la demanderesse un permis attestant que celle-ci est un chauffeur autorisé »²³².
199. Ce permis est analogue à l'ancien permis de chauffeur de taxi. D'ailleurs, la Loi prévoyait que la personne qui, le 9 octobre 2020, était titulaire d'un permis de chauffeur de taxi était « réputée être un chauffeur autorisé par la Société » à compter du 10 octobre 2020, le moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi²³³.
200. De même, l'automobile qui était attachée à un permis de propriétaire de taxi le 9 octobre 2020 était réputée être une automobile autorisée par la Société en vertu de l'article 9 du nouveau régime²³⁴.
201. La Loi a aussi réservé quelques pratiques pour les automobiles désignées comme « taxis » : le droit d'accepter des courses hélées²³⁵, l'accès à certains contrats gouvernementaux²³⁶ et l'utilisation d'un lanternon²³⁷.

²²⁹ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 74), [art. 7-9](#).

²³⁰ *Ibid*, art. [8](#).

²³¹ *Ibid*, art. [10-19](#).

²³² *Ibid*, art. [18](#).

²³³ *Ibid*, art. [292](#).

²³⁴ *Ibid*, art. [293](#).

²³⁵ *Ibid*, [art. 147](#).

²³⁶ *Ibid*, [art. 148](#).

²³⁷ *Ibid*, [art. 145](#).

202. Ces règles transitoires n'ont aucune incidence sur le fait évident que la loi a complètement aboli les permis de propriétaire de taxi et le marché qui les régissait depuis des décennies. La « perte de la valeur des permis de propriétaire de taxi » est le premier point dans la liste des « Répercussions » énuméré dans l'Analyse d'impact réglementaire produit par le gouvernement en avril 2019²³⁸. Cette décision a eu pour effet de supprimer entièrement tous ces actifs, qui valaient 1 208 071 395 \$ à peine 6 ans auparavant, valeur qui était le résultat de décennies de tendance haussière.
203. Effectivement, l'analyse d'impact réglementaire du gouvernement publié avant l'adoption de la loi concède que « [l']abolition de la gestion de l'offre enlève toute valeur aux permis transférables actuels. Il s'agit d'un impact financier considérable sur les titulaires » — estimé à « d'environ 776 millions de dollars » au moment du projet de loi n° 17²³⁹. Dans les premiers scénarios de compensations élaborés dans le cadre du deuxième programme d'indemnisation, le gouvernement reconnaît que la valeur de ces permis est des 0 \$ en 2021, soit à la suite de leur abolition²⁴⁰.

Le Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi

204. Au moment de la présentation du projet de loi n° 17 en mars 2019, le gouvernement a annoncé une enveloppe supplémentaire de 250 millions de dollars pour indemniser les propriétaires de permis de taxis²⁴¹.
205. Un mois plus tard, le gouvernement a annoncé une augmentation de 270 millions de dollars, pour une « aide financière » totale de 770 millions de dollars, incluant les 250 millions déjà promis²⁴². 260 millions de ce montant étaient censés provenir de la redevance temporaire de 0,90\$ par course prévue par l'article 287 de la nouvelle Loi²⁴³.
206. Ces montants constituent la base du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi (le « deuxième programme »).

²³⁸ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, p. 4; voir également point 4 : Élimination des coûts liés à l'achat ou à la location d'un permis de propriétaire de taxi. »

²³⁹ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, pp. 8 et 9.

²⁴⁰ Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-53** et Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation (v.2), **pièce P-54**.

²⁴¹ Communiqué de presse du 15 avril 2019, **pièce PGQ-7**.

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 74), [art. 287](#).

207. Dans le cadre des débats parlementaires, le ministre des Transports, M. François Bonnardel, a témoigné sur l'intention du gouvernement de compenser les propriétaires de taxi en lien avec l'abolition de leur permis :

M. Bonnardel : Mais, avec l'abolition des territoires d'agglomération, il était important de les mettre en concurrence. Parce qu'encore une fois il y avait certains territoires où il y avait peu, où il n'y avait pas, où il y avait un service qui n'était peut-être pas adéquat. Donc, en abolissant les territoires d'agglomération, les... pas juste les regroupements, mais les sociétés de transport pourront donc mettre en compétition certains organismes, ou certains répartiteurs, ou futurs répondants pour être capables d'avoir encore un service qui sera meilleur dans le futur.

Les sommes, la compensation, ce fut un gros débat. Je sais que beaucoup ont discuté. Certains auraient voulu qu'on change la façon de payer la compensation que nous avons décidé de faire. Il faut se souvenir que le premier montant de 250 millions avait été versé par l'ancien gouvernement. On a fait la même chose dès notre arrivée au pouvoir en versant une deuxième compensation. Donc, c'est un montant de 500 millions de dollars. Et par la suite il y avait une redevance. Il y aura une redevance, donc, dans ce projet de loi, de 0,20 \$, et j'ai décidé de bonifier cette redevance à 0,90 \$, pour être capable de bonifier, encore une fois, cette portion de compensation à l'industrie du taxi et de payer la valeur comptable. Ça voulait dire quoi? Le propriétaire de taxi qui a payé son permis 175 000 \$ voilà trois ans se verra remettre un montant de 175 000 \$. Si quelqu'un avait payé son permis 40 000 \$ voilà 20 ans, il se verra remettre 40 000 \$.²⁴⁴

M. Bonnardel: Bien, en 30 secondes, Mme la Présidente. Oui, il n'y a rien de parfait dans la vie et même si on avait décidé de payer à la valeur-je sais qu'il y avait eu des discussions - la valeur marchande, il y aurait eu aussi des cas particuliers, parce qu'il n'y a rien de parfait. Alors, on a pris la décision de payer la valeur initialement payée et de bonifier, avec l'aval de l'industrie du taxi, ces cas spécifiques à 40 millions de dollars ...

M. Bonnardel: ... si on avait décidé de payer à la valeur ... Je sais qu'il y avait eu des discussions. À la valeur marchande, il y aurait eu aussi des cas particuliers, parce qu'il n'y a rien de parfait. Alors, on a pris la décision de payer la valeur initialement payée et de bonifier, avec l'aval de l'industrie du taxi, ces cas spécifiques à 40 millions de dollars, 40 millions de dollars. Alors, je répète, on n'oubliera personne, personne. On le fera au cas par cas s'il le faut, on prendra le temps qu'il faut. L'industrie demandait un paiement qui pouvait être devancé, on a accepté de payer ce montant le plus rapidement possible dès l'adoption de la loi. Et je leur dis une chose, là: Ce n'est pas parce qu'on a une période de transition d'un an que cela prendra un an avant de payer. Immédiatement après l'adoption de la loi, on enclenche le processus de paiement. Voilà.²⁴⁵

²⁴⁴ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 20 octobre 2019, **pièce P-16FF**, p. 4716.

²⁴⁵ Débats parlementaires Projet de loi 17 du 10 octobre 2019 (étude détaillée), **pièce P-16GG**, pp. 18 et 19.

M. Barrette : (...) Puis je pense que le ministre peut-être aujourd'hui va être d'accord que, dans ce système-là, la perte de la valeur du permis est un changement significatif. Est-ce que, M. le ministre, vous pensez ça?

M. Bonnardel : Bien, écoutez, M. le député, c'est pour ça qu'on a modifié... voilà quelques semaines déjà, on a parlé de la redevance.²⁴⁶

208. L'objet de ce deuxième programme d'indemnisation était « de prévoir le versement d'une aide financière aux propriétaires de permis de taxi équivalant au coût d'acquisition des permis »²⁴⁷. Bien que cette question soit abordée de manière détaillée plus loin, nous notons ici que cette base d'indemnisation représente un paradigme entièrement différent du premier programme, qui a compensé les titulaires de permis de propriétaire sur la base de la perte de la valeur marchande des permis entre avril 2014 et mars 2018.
209. En vertu du programme, qui a été mis en œuvre en 2020, le titulaire avait droit à une indemnité équivalant au coût d'acquisition du permis qui apparaît dans le contrat conclu entre le titulaire et le titulaire cédant²⁴⁸. L'indemnité était calculée pour chaque permis détenu par un titulaire²⁴⁹. Les coûts des autres actifs liées à l'industrie de taxi (véhicules, achalandage, accessoires ou immeubles) était exclus du coût d'acquisition d'un permis²⁵⁰.
210. La CTQ ne disposait pas de copies de tous les contrats d'acquisition et ne connaissait pas le coût d'acquisition de chaque permis, car l'organisation n'avait jamais eu de raison d'avoir ces informations. M. Steven Goyette a témoigné que la CTQ ne compilait pas les valeurs historiques d'acquisition, car c'était inutile de savoir combien un propriétaire a payé pour son permis, et que le MTQ avait déployé 10 employés pour extraire ces données à partir des contrats de transferts archivés à la CTQ, avec comme résultat des données incomplètes et moins fiable que les données sur la valeur marchande des permis²⁵¹,
211. Le programme prévoyait donc des règles particulières pour la fourniture des contrats à la CTQ lorsqu'ils n'étaient pas déjà en sa possession et pour l'estimation de la valeur d'acquisition dans les cas où les contrats n'étaient pas disponibles²⁵².

²⁴⁶ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 27 août 2019, **pièce P-16Q**, p. 65.

²⁴⁷ Communiqué de presse du 15 avril 2019, **pièce PGQ-7**.

²⁴⁸ Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-6**, p. 5, art. 9.

²⁴⁹ *Ibid*, p. 5, art. 5.

²⁵⁰ *Ibid*, p. 5, art. 11-12.

²⁵¹ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

²⁵² Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, décembre 2019, pp. 6-7.

212. Les titulaires de permis ont reçu une lettre détaillant le calcul du montant dû pour chaque permis selon une grille comme suit²⁵³ :

Numéro de permis	6M221084002A	Montants
A. Valeur totale du contrat ou, en l'absence d'un contrat, coût d'acquisition du permis déterminé selon l'article 17 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi		153 000 \$
Actifs au contrat autres que le permis : (montants déterminés en application des articles 12 et 13 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi)		0 \$
B. Véhicule*	-	
C. Accessoires et autres actifs (notamment : système de communication, taximètre, lanternon, GPS / Tablette)	-	550 \$
D. Montant de l'indemnité accordée en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi (article 4 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi)	-	46 700 \$
E. Montant de la créance hypothécaire	-	0 \$
Montant de l'indemnité versée au titulaire du permis : (A - B - C - D - E)	=	105 750 \$

* Montant le plus élevé entre celui inscrit au contrat et sa valeur marchande selon l'année de la transaction

213. Dans les cas où le coût d'acquisition d'un permis était nul ou symbolique, où quand le permis était acquis dans le cadre d'une succession, le coût était réputé correspondre à une moyenne des coûts d'acquisition dans l'agglomération de taxi à laquelle le permis était rattaché pendant la période pertinente²⁵⁴.
214. Le programme prévoyait que toute somme à laquelle avait droit un titulaire en application du premier programme était déduite du coût d'acquisition du permis²⁵⁵. Il ne donnait droit à aucune indemnité au titulaire qui avait droit, en application du premier programme, « à un montant égal ou supérieur au coût d'acquisition du permis déterminé en application du présent programme »²⁵⁶.
215. De plus, selon la *LTRPA*, l'hypothèque qui, le 9 octobre 2019, grevait un permis de propriétaire de taxi était reportée, de plein droit, sur le droit du titulaire de ce permis aux sommes versées en vertu du programme²⁵⁷. Par conséquent,

²⁵³ *Correspondance du gouvernement* : Lettre 2e programme Dama Metellus (105 750 \$), **pièce P-75F**.

²⁵⁴ Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, décembre 2019, p. 5, art. 7, p. 7, art. 17.

²⁵⁵ Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-6**, p. 4, art. 4.

²⁵⁶ *Ibid*, p. 5, art. 4.

²⁵⁷ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 79), [art. 295](#).

seulement le solde du montant de l'indemnité était versé à un créancier hypothécaire est versé au titulaire du permis²⁵⁸.

216. Par exemple, voici la grille de calcul pour le permis de Mme Helga Julme :

Numéro de permis	7M220309001A	Montants	
A. Valeur totale du contrat ou, en l'absence d'un contrat, coût d'acquisition du permis déterminé selon l'article 17 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi		116 392	\$
Actifs au contrat autres que le permis : (montants déterminés en application des articles 12 et 13 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi)		0	\$
B. Véhicule*		-	
C. Accessoires et autres actifs (notamment : système de communication, taximètre, lanternon, GPS / Tablette)		-	0 \$
D. Montant de l'indemnité accordée en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi (article 4 des modalités d'application 2019-2022 du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi)		-	46 700 \$
E. Montant de la créance hypothécaire		-	69 692 \$
Montant de l'indemnité versée au titulaire du permis : (A - B - C - D - E)		=	0 \$

* Montant le plus élevé entre celui inscrit au contrat et sa valeur marchande selon l'année de la transaction

217. La proposition selon laquelle les personnes titulaires d'un permis de propriétaire de taxi se fassent rembourser le coût d'acquisition de leur permis était avancée « par souci d'équité » — au moins selon une publicité du gouvernement publié en avril 2019²⁵⁹.

218. La décision d'indemniser les titulaires de permis sur cette base — au lieu de la valeur marchande en 2014, comme le premier programme — a été reconnue par les experts des deux parties comme n'étant pas une compensation juste²⁶⁰. En plus de ne pas être une compensation juste, cette décision manquait d'un minimum de cohérence et d'équité.

219. Tout d'abord, elle a créé de graves inégalités entre les titulaires de permis dans la même agglomération, qui étaient traités de manière identique par le marché, le gouvernement et les institutions financières jusqu'au moment de leur abolition, mais ont reçu des montants radicalement différents dans le cadre du deuxième programme. Par exemple, comparez les montants reçus par les témoins suivants :

²⁵⁸ *Ibid*, art. 22.

²⁵⁹ Publicité du gouvernement du Québec, Le Devoir, 7 avril 2019, **pièce P-10**.

²⁶⁰ Témoignage de Martin Boyer, 23 avril 2024; Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024.

Témoigné / permis	Agglomération	Date d'acquisition	Premier programme	Deuxième programme
Max Louis Rosalbert 6M211846001A	A.11	1983-03-28	46 7000\$	0\$
Helga Julme 7M220309001A	A.11	2002-05-06	46 700\$	69 692\$*
Éric Brunelle 2M222672001A	A.11	2008-08-14	46 700\$	146 336\$
Brahim M'rabet 2Q203767001A	A.36	1982 -05-04	33 800\$	0\$
Ahmed El Mansouri 2Q203668003A	A.36	1996-06-12	33 800\$	46 200\$
Omar Berri 6Q207459001A	A.36	2006-04-20	33 800\$	77 763\$*

* Inclut le montant de la créance hypothécaire versée directement au créancier. Ces membres n'ont reçu directement aucune somme dans le cadre du 2^e programme.

220. Le programme a également donné lieu à des résultats arbitraires et injustes dans les cas où plusieurs permis étaient détenus par la même personne.
221. Max Pierre, par exemple, possédait deux permis identiques dans l'agglomération A.11, un qu'il a acquis dans les années 1990 pour environ 37 955 \$ et un autre acquis en 2009 pour 210 000 \$²⁶¹. Il a témoigné que lorsqu'il s'est décidé à en vendre un, il a gardé le premier qu'il avait acquis pour des raisons « sentimentales ». Des années plus tard, cette décision lui a coûté plus de cent mille dollars, puisqu'il a été indemnisé sur la base du prix d'acquisition de son premier permis, qui n'était que de 37 955 \$²⁶².
222. Ahmed El Mansouri possédait pour sa part cinq permis identiques dans l'agglomération A.36 qu'il a acquis entre 1981 et 2006²⁶³. Alors qu'il mettait en œuvre son plan de retraite, il a vendu deux de ces permis en 2015 pour une valeur de 200 000 \$ chacun²⁶⁴. Pour ces trois permis qu'il n'a pas pu vendre, il a été indemnisé sur la base du prix d'acquisition de ces permis, soit un total de 122 532 \$ pour l'ensemble de ces permis (en moyenne 40 841 \$ par permis)²⁶⁵.

²⁶¹ Témoignage de Max Pierre le 2 avril 2024; Contrat de prêt entre Max Pierre et Desjardins (2009) et 2009-05-12 Convention de prêt Desjardins **pièce P-76A**.

²⁶² Témoignage de Max Pierre le 2 avril 2024 et *Correspondance du gouvernement* : 2020-04-24 Lettre 2e programme Max Pierre (0 \$), **pièce P-76B**.

²⁶³ Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 3 avril 2024.

²⁶⁴ Contrat de vente entre El Mansouri et Ousmane Balde; Contrat de vente entre El Mansouri et Abdelhamib Khoali, **pièce P-80A**.

²⁶⁵ Correspondance du gouvernement, Ahmed El Mansouri, **pièce P-80B** (en liasse).

223. Au niveau structurel, le résultat du deuxième programme était donc que les titulaires de permis qui avaient acquis leur permis depuis le plus longtemps — en grande majorité des immigrants proches de la retraite — ont reçu les montants les plus faibles.
224. En effet, malgré les allégations du défendeur selon lesquelles les permis étaient des actifs « spéculatifs », le tableau ci-dessus démontre que ces titulaires — qui ont le moins spéculé selon cette logique — sont ceux qui sont le plus pénalisés, alors que ceux qui ont achetés plus récemment, lorsque le marché est devenu plus incertain et risqué, ont reçu une plus grande indemnisation.
225. Nous notons également que le coût d'acquisition n'a pas été indexé en fonction de l'inflation. Si les compensations versées avaient été indexées, un permis acheté dans l'agglomération A.11 en 1976 pour le prix de 9 979\$, comme Jean-Pierre Dérival²⁶⁶, aurait été indemnisés à une valeur de 44 545,78\$ en 2020. À l'inverse, verser la valeur d'acquisition non indexée, comme l'a fait le gouvernement, équivaut en fait à recevoir en 2020 une valeur de 2 235,41\$ après avoir calculé la dépréciation qui découle de l'inflation²⁶⁷. Interrogé sur cette incohérence manifeste à l'Assemblée nationale, le ministre n'avait aucune réponse²⁶⁸.
226. La preuve démontre sans équivoque que cette méthode d'indemnisation était une improvisation de dernière minute destinée à rationaliser un montant prédéterminé, et n'a aucun rapport avec l'idée d'une « juste » indemnité.
227. Les pièces scénarios de compensation élaborés par le gouvernement, **pièce P-51 à P-64**, démontrent l'improvisation du gouvernement à cet égard. Le 7 mars 2019, douze jours avant l'annonce du gouvernement du versement d'une somme de 250 000 000 \$ pour le deuxième programme, le gouvernement a dressé un inventaire des estimations de la valeurs marchande des permis et recommande d'utiliser comme point de départ la valeur des permis de 746 000 000 \$ calculée dans le premier programme pour la période 2017-2018 : « Recommandation : Utiliser la valeur marchande déjà utilisée en septembre 2018 [746 millions \$], sans tenir compte de la baisse de la valeur observée depuis mars 2018, baisse qui résulte autant de l'effet Uber que de l'incertitude découlant des travaux entourant la refonte de la loi »²⁶⁹. Ce document ne réfère aucunement à une quelconque valeur d'acquisition.

²⁶⁶ Valeur du permis sans l'équipement selon l'estimation du gouvernement : Lettre 2e programme Jean-Pierre Dérival, **Pièce P-83A**, p. 3.

²⁶⁷ Banque du Canada, [Feuille de calcul de l'inflation](#).

²⁶⁸ Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, pp. 59 et 60.

²⁶⁹ Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51**.

228. À partir du 2 avril 2019, soit après l'annonce du 250 000 000 \$, le gouvernement élabore différents scénarios de compensation, totale ou partielle, initialement fondés sur la valeur marchande²⁷⁰. Il est intéressant de noter que certains de ces tableaux réfèrent à la différence entre la compensation envisagée et la valeur marchande des permis est qualifiée de « perte d'actif épongée par les propriétaires »²⁷¹ ou « perte non compensée aux titulaires »²⁷². Il est également intéressant de noter que, malgré la recommandation d'utiliser comme point de départ la valeur marchande des permis pour la période 2017-2018, les premiers scénarios sont quantifiés « [e]n % de la valeur du permis en 2014 »²⁷³.
229. Ce n'est qu'à partir du 7 avril 2019 que sont considérés pour la premières fois des scénarios de compensation basés sur la valeur d'acquisition (**pièces P-56 à P-64**). S'en suit plusieurs analyses des valeurs d'acquisition analysées selon différentes variables et différentes justifications de taux d'indemnisation qui démontrent l'improvisation et l'incohérence du gouvernement. Plutôt qu'identifier la valeur marchande des permis et indemniser les propriétaires de permis de taxi en conséquence, le gouvernement a déterminé le montant qu'il souhaitait verser et s'est lancé ensuite dans des démarches de *reverse engineering* pour justifier le montant qu'il souhaite verser. Cette démarche improvisée a ultimement mené, non sans surprise, à un traitement injuste et inéquitable des membres du groupe.
230. Selon le document déposé comme **pièce PGQ-11A**, en date du 27 février 2024, 6 839 chèques ont été transmis pour un total de 598 666 839 \$ en vertu du deuxième programme, soit une différence de près de 90 000 000 \$ par rapport à la somme de 510 000 000 \$ initialement annoncée pour ce programme. Cet écart de près de 20% démontre en soi toute l'improvisation du gouvernement.

Le Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi

231. Finalement, l'article 287 al. 2 de la *Loi* prévoyait que le ministre des Transports avait le pouvoir d'établir un programme d'aide financière destiné à offrir une aide financière additionnelle aux personnes ayant des besoins de soutien personnel particulier.

²⁷⁰ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-52**; Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-53**; Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation (v.2), **pièce P-54**; Tableau du 7 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-55**.

²⁷¹ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-52**.

²⁷² Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-53**; Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation (v.2), **pièce P-54**; Tableau du 7 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-55**.

²⁷³ Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation, **pièce P-53**; Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation (v.2), **pièce P-54**, 2^e colonne, dernière ligne.

232. En conséquence, le 10 février 2020, le ministère a mis en œuvre le *Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi* (le « troisième programme »), qui avait pour but « d'offrir un accompagnement personnalisé temporaire à certaines personnes titulaires d'un permis de propriétaire de taxi ainsi qu'à leur famille, le tout vers une adaptation aux nouvelles conditions d'exploitation d'une automobile qualifiée pour le transport de personnes » et visait « à soutenir les actionnaires des sociétés par actions dans leur transition vers le nouvel encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile »²⁷⁴.
233. Le troisième programme avait cinq volets.
234. Le premier volet avait pour objet de remplacer un maximum de six semaines de revenus perdus pour les personnes en situation d'incapacité « présentant des signes de détresse psychologique qui les empêchent de vaquer normalement à leurs activités professionnelles »²⁷⁵. Il exigeait comme preuve « le formulaire de demande, le billet de santé indiquant la durée de l'incapacité et l'avis de cotisation du demandeur pour l'année d'imposition 2018 émis par Revenu Québec et le plus récent »²⁷⁶. La somme totale de 19 085 \$ a été versée dans le cadre de ce volet²⁷⁷.
235. Le deuxième volet constituait un remboursement d'un maximum de six heures « des frais de consultation pour des services-conseils personnalisés de nature juridique, financière, fiscale, psychologique ou d'orientation professionnelle offerts par des détenteurs d'un titre professionnel reconnu »²⁷⁸. Il exigeait comme preuve « le formulaire de demande et les factures de consultation »²⁷⁹. La somme totale de 15 391 \$ a été versée dans le cadre de ce volet²⁸⁰.
236. Le troisième volet avait pour objectif de fournir une aide au maintien de la résidence principale. Plus précisément, il s'agissait d'une aide financière permettant au bénéficiaire d'assurer le paiement d'un maximum de 12 mensualités d'un loyer ou d'une hypothèque si le demandeur démontre son incapacité à assumer ses obligations relatives au maintien de la résidence familiale²⁸¹. Le

²⁷⁴ Communiqué de presse du 10 février 2020, **pièce PGQ-8**.

²⁷⁵ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 5.

²⁷⁶ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 6.

²⁷⁷ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

²⁷⁸ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 6.

²⁷⁹ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7.

²⁸⁰ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

²⁸¹ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7.

versement de la première tranche prévue à ce volet exigeait comme preuve « le formulaire de demande, le contrat hypothécaire ou le bail ainsi qu'un avis de défaut de paiement de la part du créancier ou du locateur »²⁸². Quant au versement de la seconde tranche, il exigeait comme preuve « une déclaration du bénéficiaire attestant qu'il est toujours dans l'incapacité d'assumer ses obligations relatives au maintien de la résidence familiale et une lettre de son créancier ou de son locateur attestant que les mensualités des six mois suivant la demande d'aide financière ont été payées par le bénéficiaire »²⁸³. La somme totale de 44 850 \$ a été versée dans le cadre de ce volet²⁸⁴.

237. Le quatrième volet avait comme but d'offrir une aide financière au capital retraite. Il prévoyait le versement d'un montant visant à contribuer à la constitution d'un nouveau capital financier permettant d'assurer un complément aux autres sources de revenus de retraite²⁸⁵. Il avait également comme objectif de remplacer les pertes de revenus, par exemple pour la location d'un permis, sur lesquelles les gens comptaient pour leur retraite²⁸⁶. Nous notons que l'éligibilité à ce montant dépendait du revenu familial, ce qui signifie que les personnes étaient considérées comme inadmissibles, par exemple, si leur épouse travaillait²⁸⁷. Un autre critère d'éligibilité était prévu à ce volet, soit « Être bénéficiaire d'une rente d'invalidité complète de la part d'un organisme fédéral ou provincial » spécifiquement parce que ces personnes ne pouvaient pas travailler²⁸⁸. Il exigeait comme preuve « le formulaire de demande, une preuve de la date de naissance du bénéficiaire, sa déclaration de revenus de 2018, l'avis de cotisation du demandeur pour l'année d'imposition 2018 émis par Revenu Québec et le plus récent ainsi que, le cas échéant, le contrat de location du ou des permis de propriétaire de taxi et une preuve du statut d'invalidité permanente complète ». La somme totale de 17 709 251 \$ a été versée dans le cadre de ce volet²⁸⁹.
238. Il importe de noter qu'aucun de ces quatre volets n'a donné à un créancier un droit sur l'argent versé.

²⁸² Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7.

²⁸³ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7.

²⁸⁴ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

²⁸⁵ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 9.

²⁸⁶ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

²⁸⁷ Voir par exemple Lettre (3^e programme, volet 4) Brahim M'Rabet, **pièce P-78A**.

²⁸⁸ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, modalités d'application, **pièce PGQ-9**, p. 6.

²⁸⁹ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

239. Le cinquième volet constituait une aide financière aux actionnaires par le versement d'un montant pour « soutenir, dans leur transition vers le nouvel encadrement, les actionnaires d'une société par actions qui était titulaire, au 19 mars 2019, d'un permis de propriétaire de taxi »²⁹⁰. Il prévoyait la condition suivante : « Le créancier titulaire d'une hypothèque grevant le permis de propriétaire de taxi visé a droit de recevoir l'aide financière à laquelle une personne physique admissible a droit en vertu du présent volet, le tout en priorité sur cette personne, jusqu'à concurrence de la créance garantie par l'hypothèque »²⁹¹. Il exigeait comme preuve « Un extrait authentique du registre des valeurs mobilières de la société, soit un extrait qui fait foi des droits de la personne physique sur les actions », « le certificat d'action, s'il en est », « La preuve que l'acquisition d'intérêt dans la société a été déclarée conformément à l'article 21 de la Loi concernant les services de transport par taxi » et « Tout document additionnel que le demandeur juge pertinent à l'analyse de sa demande ». La somme totale de 7 731 714 \$ a été versée dans le cadre de ce volet²⁹².
240. Comme le démontrent la pièce PGQ-9 et le témoignage de Guy Émond au procès²⁹³, seul le cinquième volet visait à compenser la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi. Les autres programmes étaient destinés à rembourser des dépenses spécifiques, à compenser des pertes de revenus ou à pallier d'autres « difficultés personnelles »²⁹⁴, qui ne sont pas réclamées dans la présente action collective.
241. Bien que le gouvernement ait annoncé un budget de 86 millions pour le troisième programme²⁹⁵, il n'a fait aucune campagne pour informer les membres que cet argent était disponible²⁹⁶ et n'a finalement distribué que 25 520 291 \$²⁹⁷.

La perte totale des membres du groupe

242. Comme expliqué ci-dessus, l'expert Boyer conclut que la valeur totale des permis pour l'ensemble du Québec était de 1 208 071 395 \$²⁹⁸.

²⁹⁰ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 10.

²⁹¹ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7.

²⁹² Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

²⁹³ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

²⁹⁴ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

²⁹⁵ Communiqué de presse du 10 février 2020, **pièce PGQ-8**.

²⁹⁶ Témoignage de Christine Grant, 15 avril 2024.

²⁹⁷ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

²⁹⁸ Incluant les équipements. Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, p. 21, Tableau 3.2.

243. Lors de son témoignage, Steven Goyette a témoigné que 3,6% de cette valeur était attribuable à l'équipement inclus dans le contrat de vente ou de transfert d'un permis²⁹⁹. En déduisant ce montant de 43 490 570 \$, nous arrivons à un montant de **1 164 580 825 \$**, ce qui représente la juste valeur marchande des permis avant les faits en litige. Cette valeur est la perte totale des membres du groupe.
244. En date du 27 février 2024, 6 974 chèques ont été transmis dans le cadre du premier programme, pour un total de 249 249 571 \$³⁰⁰.
245. En date du 27 février 2024, 6 839 chèques ont été transmis dans le cadre du deuxième programme, pour un total de 598 666 839 \$³⁰¹.
246. En date du 31 mars 2023, 11 chèques ont été transmis dans le cadre du cinquième volet (« aide financière aux actionnaires »³⁰²) du troisième programme, pour un total de 7 731 714 \$³⁰³.
247. Le total des montants déjà versés aux membres du groupe en lien avec la perte de valeur de leur permis est donc de 855 648 124 \$³⁰⁴.
248. Étant donné que l'on connaît à la fois la perte totale subie par les membres du groupe et les montants qui leur ont été versés dans le cadre des programmes d'aide financière en lien avec cette perte, il est possible de déterminer le montant de la perte globale non compensée de façon suffisamment précise :

Montant de la perte après déduction et compensation	
Résumé en date du 18 avril 2024 des montants en jeu	
	Valeurs
Montant de la perte	1,208,071,395 \$
Déduction de l'équipement (3.6% selon M. Goyette en témoignage)	(43,490,570) \$
Montant de la perte après déduction des équipements	1,164,580,825 \$
Déduction des compensations versées	
Montants versés dans le cadre du premier programme (PGQ-11B modifiée)	(249,249,571) \$
Montants versés dans le cadre du deuxième programme (PGQ-11A modifiée)	(598,666,839) \$
Montants versés dans le cadre du 5e volet du troisième programme (PGQ-11C)	(7,731,714) \$
Montant de la perte après déduction et compensation à date	308,932,701 \$
Tableau à être ajouté au rapport d'expertise de Martin Boyer Ph.D. lors de son témoignage du 23 avril 2024	

²⁹⁹ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

³⁰⁰ Sommes versées en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport en date du 26 mars 2024, **pièce PGQ-11B**.

³⁰¹ Sommes versées en vertu du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi en date du 26 mars 2024, **Pièce PGQ-11A**.

³⁰² Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 10.

³⁰³ Sommes versées en vertu du Programme d'aide additionnelle destinée à l'industrie du taxi – PAFADIT de janvier 2020 au 31 mars 2023, **pièce PGQ-11C**.

³⁰⁴ Dans le cadre des deux premiers programmes et le 5^e volet du troisième programme.

249. Comme indiqué dans le tableau ci-dessus (P-13A), la perte globale non compensée des membres du groupe est de **308 932 701 \$**, ce qui équivaut à la valeur marchande globale des permis en 2014 après déduction des équipements et des montants déjà versés aux membres du groupe pour compenser la perte de valeur de leurs permis³⁰⁵.
250. C'est ce montant, majoré des intérêts et de l'indemnité additionnelle depuis la date de signification de la demande pour autorisation d'exercer la présente action collective, qui est réclamé en l'espèce.

B. Les membres du groupe

251. La définition du groupe, tel que modifiée par le demandeur et autorisée par la Cour³⁰⁶, est la suivante :

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaire de taxi au Québec depuis le 28 octobre 2013.

252. À des fins de clarté, le demandeur suggère l'ajout suivant :

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaire de taxi* au Québec depuis le 28 octobre 2013.

*L'action collective vise seulement les permis de propriétaire de taxi qui été délivrés (ou qui été réputé avoir été délivrés) pour la première fois avant le 15 novembre 2000 — c'est-à-dire les permis renouvelables et transférables.

253. Un résumé des faits relatifs à chaque membre du groupe ayant témoigné au procès se trouve à l'**Annexe B** du présent plan. Certains thèmes communs à tous les membres du groupe sont ici résumés.
254. D'emblée, les témoignages des membres du groupe illustrent à quel point les membres de cette action collective ont aidé à bâtir le Québec³⁰⁷. Être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou chauffeur de taxi était un métier, et ces individus étaient fiers de leur formation, de leur professionnalisme et de leur contribution à l'économie québécoise. Loin de s'opposer à la « modernisation » du secteur, les membres de cette action collective ont souvent été des pionniers de l'innovation, et ce en dépit du cadre réglementaire rigide et exigeant qui leur était imposé par l'État.

³⁰⁵ Calcul de la perte (avril 2024), **pièce P-13A**.

³⁰⁶ Jugement sur la demande pour permission de modifier la demande introductive d'instance, 16 janvier 2020 (Cahier des procédures, Onglet 21, p. 210).

³⁰⁷ Voir, par exemple : Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024; Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024; Témoignage de Jean-Pierre Aspilaire, 4 avril 2024.

255. Nous notons qu'une forte proportion des membres du groupe sont des immigrants de première génération qui sont arrivés au Canada dans des circonstances modestes, qui ont acquis un permis de propriétaire de taxi afin de s'assurer une certaine stabilité financière pour eux-mêmes et leur famille. Dans bien des cas, c'était la seule chose dont leurs enfants pouvaient espérer hériter.
256. Comme l'a bien résumé M. Hubert Thibault du Mouvement Desjardins en commission parlementaire en 2019 :
- « Pour bien des propriétaires, ces permis sont les actifs parmi les plus importants de leur patrimoine. Ils sont à la fois leur droit d'entrée de travail dans l'industrie du transport de personnes, leur fonds de commerce et leur fonds de pension. Pour la plupart, l'acquisition d'un permis a été l'une des décisions financières les plus importantes de leur vie et sans doute la plus exigeante. Ils y ont investi leurs économies et de nombreuses heures de travail semaine après semaine, depuis des années. Pour plusieurs d'entre eux, le transport de personnes par taxi a été la porte d'entrée dans l'économie de leur nouveau pays »³⁰⁸.
257. En plus de leur donner accès à l'industrie du taxi en tant qu'entrepreneurs, employeurs et chauffeurs eux-mêmes, les témoignages démontrent que les membres du groupe ont utilisé ces biens comme levier économique pour leur permettre de réaliser toutes sortes de projets, comme l'achat d'une maison, le financement des études de leurs enfants ou encore l'aide pour leur famille en Haïti.
258. À cet égard, leurs témoignages démontrent les différences évidentes entre être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi et être chauffeur de taxi.
259. Les propriétaires avaient la possibilité de louer leurs taxis et leurs permis par « shift », par semaine ou à plus long terme, ou de les partager en copropriété ou par voie d'une compagnie. Certains membres du groupe ont généré des revenus à partir de leurs permis pendant des années sans jamais avoir conduit le véhicule personnellement³⁰⁹, et pour beaucoup d'entre eux, c'était leur plan de retraite³¹⁰. D'autres membres, comme Helga Julmé, n'ont jamais même détenu un permis de chauffeur de taxi³¹¹.

³⁰⁸ Hubert Thibault (lundi 13 mai 2019 - Vol. 45 N° 14), Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi^o 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, Débats parlementaires PL 17 (en liasse): 13 mai 2019, **Pièce P-161**, p. 49.

³⁰⁹ Voir par exemple témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024 et plus généralement les témoignages des membres qui détenaient plusieurs permis.

³¹⁰ Voir par exemple, Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024; Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 3 avril 2024; Témoignage de Max Louis Rosalbert, 4 avril 2024; Témoignage de Jean Gilbert Saint Jean, 4 avril 2024; Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024; Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024; Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

³¹¹ Témoignage de Helga Julmé, 4 avril 2024; voir également l'exemple du frère de M. Metellus : Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

260. Les permis étaient également utilisés comme garantie, non seulement pour assurer l'emprunt pour l'achat du permis lui-même, mais aussi pour l'achat d'autres permis, d'entreprises et différents projets personnels et besoins familiaux comme l'achat d'une maison, les frais de scolarité des enfants ou encore l'accès à des soins de santé. Pour Max Louis Rosalbert, le permis était comme « une marge de crédit »³¹². Pour Jean-Pierre Dérival, c'était « ma garantie »³¹³. Les permis faisaient partie du patrimoine familial à la fin d'un mariage et étaient hérités à la mort d'un proche.
261. Les institutions financières et les autorités fiscales ont considéré le permis, en conformité avec la loi, comme un bien capital, et les membres du groupe ont organisé leurs affaires financières en conséquence. De grandes institutions financières, comme Desjardins et FinTaxi, et des organismes gouvernementaux importants, comme la CTQ, ont participé à ce marché et l'ont légitimé aux yeux des membres du groupe.
262. Les témoignages des membres du groupe ont aussi confirmé que les permis de propriétaire de taxi ont toujours été considérés comme un investissement sûr et prudent pour l'avenir. Ils ont donc fait d'énormes sacrifices pour obtenir ces permis, travaillant souvent en dessous du salaire minimum³¹⁴. « Je ne sais pas les samedis, je ne sais pas les dimanches », a témoigné Omar Berri³¹⁵. C'était la sécurité financière apportée par le permis — et le fait qu'il était « un investissement à long terme »³¹⁶ — qui a fait que ces sacrifices en valaient la peine.
263. En effet, Max Pierre a décrit le permis comme « un fonds de pension », « un réserve » et une économie pour la famille »³¹⁷. Pour Jean-Pierre Dérival, c'était « une patrimoine »³¹⁸. Ahmed El Mansouri a expliqué que le permis était la façon d'« investir dans mon avenir »³¹⁹. Pour Max Louis Rosalbert, ce n'était pas le revenu par course qui justifiait son travail acharné au fil des ans, mais bien l'actif qu'il a acquis grâce à ce travail : dans ses mots, « le résidu »³²⁰. Brahim M'Rabet a décrit le permis comme « l'investissement de notre vie »³²¹. Omar Berri a insisté sur le principe que le permis était « un capital » et « un actif », notant que tout l'avantage de posséder le permis était de « capitaliser »³²². Pour Jean-Pierre

³¹² Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³¹³ Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 3 avril 2024.

³¹⁴ Voir Présentation du Gouvernement du Québec, 13 mars 2018, **pièce P-7**, p. 2, « Revenu brut moyen d'entreprise de taxi -2013 et 2016 ».

³¹⁵ Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024.

³¹⁶ Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

³¹⁷ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³¹⁸ Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 3 avril 2024.

³¹⁹ Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024.

³²⁰ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³²¹ Témoignage de Brahim M'Rabet, 4 avril 2024.

³²² Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024.

Aspilaire, il était une forme de sécurité « pour mes vieux jours »³²³. Le permis a été décrit à plusieurs reprises comme étant analogue à une maison³²⁴, un terrain³²⁵, ou un bloc d'appartements³²⁶.

264. Les témoignages renforcent les données statistiques à l'effet que les permis ont progressivement pris de la valeur au fil des ans avec un grand stabilité et de prévisibilité. Cette fiabilité n'était pas seulement de la perception subjective des membres du groupe : il s'agissait la réalité du marché que le gouvernement a créé, géré et contrôlé pendant des décennies.
265. L'entrée illégale d'Uber sur le marché, et les décisions subséquentes du gouvernement visant à protéger et à légitimer leurs activités, ont eu un impact dévastateur sur les membres du groupe. De nombreux membres ont exprimé leur désarroi et déception face au fait que Uber a été permis d'ignorer presque toutes les règles applicables aux propriétaires de permis et aux chauffeurs de taxi, dont beaucoup étaient extrêmement coûteuses et complexes à respecter³²⁷.
266. Le comportement du gouvernement depuis le début de l'entrée d'Uber sur le marché a été perçu comme une profonde trahison par les membres du groupe, qui avaient fait confiance à l'État pour les protéger des intervenants illégaux dans le marché et de la concurrence déloyale. Bien que tous les membres du groupe aient compris que le permis — comme toute entreprise ou investissement — était exposé aux risques ordinaires du marché, l'entrée illégale d'Uber, le projet pilote, l'abolition des permis et la déréglementation complète de l'industrie sans indemnité juste et préalable n'étaient pas des risques ordinaires ou inévitables.
267. Les membres ont témoigné qu'ils se sont faits floués³²⁸, et que le gouvernement « nous a écrasé »³²⁹ en abolissant les permis. Ils se sont sentis « trompé »³³⁰, « blessé »³³¹, « choqué »³³² et « déraillé »³³³. Jean Gilbert Saint Jean a décrit son expérience comme étant « traumatisant »³³⁴. Le comportement du gouvernement a été décrit comme « un abus »³³⁵ « une déception »³³⁶ et « une injustice »³³⁷.

³²³ Témoignage de Jean-Pierre Aspilaire, 4 avril 2024.

³²⁴ Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 3 avril 2024.

³²⁵ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³²⁶ Témoignage d'Éric Brunelle, 4 avril 2024; Dama Metellus, 5 avril 2024.

³²⁷ Voir par exemple Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024; Dama Metellus, 5 avril 2024.

³²⁸ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³²⁹ Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024.

³³⁰ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³³¹ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³³² Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024.

³³³ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³³⁴ Témoignage de Jean Gilbert Saint Jean, 4 avril 2024

³³⁵ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³³⁶ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³³⁷ Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024.

Plusieurs membres ont exprimé leur regret et leur honte d'avoir fait confiance au gouvernement, et beaucoup se sont dit bouleversés par l'idée qu'une telle expropriation puisse avoir lieu dans un pays de droit³³⁸.

268. Tout comme une maison familiale, les individus ont organisé leur vie financière autour de ce bien que le gouvernement a d'abord légitimé, puis dévalorisé, et enfin aboli. Ce bien, qui constituait auparavant la pierre angulaire de leur patrimoine familial, est devenu « nul » et « zéro »³³⁹. Ils ont vécu cette expropriation comme un vol de leur avenir³⁴⁰, de l'héritage de leurs enfants³⁴¹ et de leur dignité³⁴².
269. Pour les membres du groupe dans les grands centres urbains, où les permis valaient plus de cent mille dollars — et dans certaines agglomérations plus de deux cent mille dollars — l'indemnité versée par le gouvernement dans le cadre des programmes d'aide financière ne représente qu'une fraction de leur perte.
270. En raison de la structure des programmes d'indemnisation adoptés par le gouvernement, les membres du groupe qui ont acheté leurs permis dans les années 80 et 90 et qui les ont conservés le plus longtemps sont parmi les plus gravement sous-indemnisés par les programmes gouvernementaux. Ces individus, dont un grand nombre sont des immigrants de la première génération, ont été privés de leur actif le plus important juste au moment où ils approchaient de l'âge de la retraite. Les conséquences pour ces personnes et leurs familles ont été particulièrement graves, arbitraires et injustes.
271. De nombreux membres du groupe sont toujours obligés de travailler malgré leur âge avancé : le tribunal a entendu des septuagénaires et octogénaires qui n'ont pas d'autre choix que de continuer à faire le taxi³⁴³. L'arrivée d'Uber et la déréglementation du secteur du taxi ont rendu cette activité moins rentable que jamais. Max Louis Rosalbert, un vétéran de l'industrie, a témoigné qu'aujourd'hui, si un chauffeur de taxi peut travailler 12 heures et faire 70 \$, « c'est une grosse journée »³⁴⁴. Plusieurs témoins ont fait état des autres coûts humains de la décision du gouvernement : des familles brisées, des maisons perdues et même des suicides³⁴⁵. Pour beaucoup, la planification financière minutieuse qu'ils avaient

³³⁸ Voir par exemple : Témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024; Témoignage de Jean Pierre Aspilaire, 4 avril 2024; Témoignage de Dama Metellus, 5 avril 2024.

³³⁹ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³⁴⁰ Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024.

³⁴¹ Témoignage de Max Pierre, 3 avril 2024.

³⁴² Témoignage de Jean Pierre Aspilaire, 4 avril 2024.

³⁴³ Voir par exemple : Témoignage de Jean Pierre Dérival, 3 avril 2024; Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³⁴⁴ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³⁴⁵ Voir par exemple : Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024; Témoignage de Jean Pierre Aspilaire, 4 avril 2024.

mise en place au fil des décennies s'est évanouie sous leurs yeux³⁴⁶. Aujourd'hui, Max Louis Rosalbert a témoigné, « je me bats pour survivre »³⁴⁷.

272. Dans le cadre de cette action collective, les membres du groupe demandent une indemnisation juste pour l'expropriation de leurs permis. Dans les mots d'Omar Berri, « le seul espoir, la seule chose qu'on attend maintenant, c'est la justice »³⁴⁸.

III- LE CADRE JURIDIQUE

A. Les questions en litige

273. Les principales questions de fait et de droit à traiter collectivement, telles que modifiées par le demandeur et autorisées par la Cour supérieure³⁴⁹, sont les suivantes :

- Le gouvernement a-t-il, de façon déguisée ou autrement, procédé à l'expropriation des permis de propriétaire de taxi ?

Dans l'affirmative :

- À quel moment a eu lieu cette expropriation ?
- Est-ce qu'il y a lieu de créer des sous-groupes en fonction du moment de l'expropriation ?
- Quelle est la date à laquelle la valeur des permis des membres du groupe doit-elle être calculée ?
- Est-ce que les sommes que le gouvernement a versées et versera aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi constituent en droit l'indemnité juste et raisonnable réclamée par les membres du groupe ?
- Dans la négative, quelle est la valeur de l'indemnité juste et raisonnable qui doit être versée aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi ?
- Est-ce que les sommes que le gouvernement a versées et versera aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi peuvent être déduites de l'indemnité juste et raisonnable réclamé par les membres du groupe ?
- Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages punitifs pour atteinte à l'article 6 de la *Charte québécoise* ?

274. Dans les sections qui suivent, nous démontrons que :

³⁴⁶ Voir par exemple témoignage d'Ahmed El Mansouri, 4 avril 2024.

³⁴⁷ Témoignage de Max Louis Rosalbert, 3 avril 2024.

³⁴⁸ Témoignage d'Omar Berri, 4 avril 2024.

³⁴⁹ Jugement sur la demande pour permission de modifier la demande introductive d'instance, 16 janvier 2020 (Cahier des procédures, Onglet 21, p. 210).

- Le gouvernement a procédé à l'expropriation déguisée des biens des membres de groupe;
- Cette expropriation s'est cristallisée au moment de l'adoption de la *LTRPA*, qui a aboli les permis de propriétaire de taxi;
- La preuve révèle qu'il n'est pas nécessaire de créer des sous-groupes en fonction du moment de l'expropriation;
- Les sommes que le gouvernement a versées aux titulaires de permis de propriétaire de taxi ne constituaient pas une indemnité juste en l'espèce;
- La valeur de l'indemnité à laquelle les membres du groupe ont droit doit tenir compte de la perte de valeur marchande dans la période précédant l'abolition;
- Tel que démontré par le rapport et le témoignage du Dr Boyer, la perte de valeur totale des permis de propriétaire de taxi depuis l'arrivée d'Uber en 2014 est de 1 164 580 825 \$;
- Les montants versés aux membres dans le cadre du premier et du deuxième programme d'aide financière, ainsi que le 5^e volet du troisième programme, peuvent être déduits de la perte totale, étant donné qu'ils étaient destinés à compenser la perte de valeur directement. Par contre, les montants versés dans le cadre du troisième programme pour pallier les difficultés ou préjudices autres que la perte de valeur des permis ne peuvent pas être soustraits;
- En soustrayant la somme totale des montants éligibles versés dans le cadre de ces programmes (855 648 124 \$³⁵⁰) du montant total de la perte (1 164 580 825 \$), la perte d'actif époncée par les titulaires de permis de propriétaire de taxi est de 308 932 701 \$, ce qui constitue le montant global dû aux membres du groupe à titre d'indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. dans le cadre de cette action collective;
- Les intérêts et l'indemnité additionnelle sur ce montant devraient courir à partir du 21 septembre 2016, date de signification de la demande d'autorisation;

³⁵⁰ Calcul de la perte (avril 2024), **pièce P-13A**.

- Finalement, les membres du groupe ont droit à 1000 \$ chacun à titre de dommages punitifs pour atteinte à l'article 6 de la *Charte*, avec intérêts à partir du jugement final;
- Étant donné que la preuve permet d'établir de manière suffisamment précise le montant total des réclamations, le tribunal doit ordonner le recouvrement collectif des réclamations des membres;
- Par ailleurs, les informations nécessaires pour déterminer les montants dus à chaque membre individuel du groupe sont également disponibles au dossier et entre les mains du défendeur.

B. L'expropriation et l'expropriation déguisée

275. Le droit de propriété est l'un des fondements les plus certains de l'état social dont les attributs sont consacrés par l'article 6 de la *Charte* :

6. Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi³⁵¹.

276. Une exception à cette norme fondamentale, le droit à l'expropriation, consacre la préséance de l'intérêt public sur le droit des particuliers, mais à condition « que le propriétaire qui est privé de son droit dans l'intérêt commun reçoive une juste compensation »³⁵².

277. L'article 952 C.c.Q., dont les racines et les termes « juste et préalable indemnité » remontent au Code Napoléon, se lit comme suit :

952. Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.

952. No owner may be compelled to transfer his ownership except by expropriation according to law for public utility and in return for a just and prior indemnity.

278. La doctrine classique en droit civil nous apprend que l'obligation de compenser l'exproprié de manière juste pouvait même être considéré comme un principe de droit public :

« 214. L'atteinte la plus grave que puisse subir le droit de propriété réside dans la nécessité pour le propriétaire de supporter la cession de son droit. En principe, le propriétaire est libre de conserver sa chose, il ne peut être contraint de s'en dessaisir ; mais l'intérêt public fait parfois fléchir cette règle. L'art. 545 a pris soin, il est vrai, de déterminer les conditions mêmes d'une cession inévitable, et la règle qu'il édicte, contenue autrefois dans la constitution,

³⁵¹ *Charte des droits et libertés de la personne*, c.C-12.

³⁵² *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. 55.

pourrait même être considérée comme un principe de droit public : « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, dit l'art. 545, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant juste et préalable indemnité* ».

(...)

Moyennant une juste et préalable indemnité - *Juste*, c'est-à-dire suffisante pour compenser le préjudice subi par l'exproprié ; autrement l'expropriation serait une spoliation. » *Préalable*, c'est-à-dire payée antérieurement à la dépossession, d'où il résulte : 1 que l'exproprié a le droit de rétention jusqu'au paiement de l'indemnité d'expropriation ; 2 qu'il peut exiger que l'indemnité lui soit payée en un capital, et non en une rente, car le paiement de la rente ne serait pas préalable.³⁵³

279. Le caractère inviolable et sacré du droit de propriété avait été affirmé dans la *Déclaration des droits de l'homme* du 26 août 1789, à l'aube de la révolution française, au même titre que la liberté, la sûreté et la présomption d'innocence, en réaction au caractère parfois arbitraire de l'exercice du pouvoir royal. Planiol et Ripert l'expliquent comme suit:

« 338. Principe de l'expropriation- Sous l'ancien régime, les propriétaires avaient eu plusieurs fois à souffrir d'atteintes portées à leurs droits par le pouvoir royal. Aussi, la Déclaration des droits de l'homme a-t-elle déclaré la propriété privée « inviolable et sacrée » (art. 17). Le propriétaire ne peut être dépouillé de sa chose que si l'intérêt public l'exige et moyennant indemnité. C'est le principe qui a passé dans l'art. 545 C. civ. »³⁵⁴

280. Le juge Michel Yergeau décrit avec sa plume unique les « composantes fondamentales » du droit à l'expropriation comme étant au nombre de trois : « pouvoir public, utilité publique et indemnité pour la pleine valeur. On les trouve toutes trois réunies depuis un temps immémorial »³⁵⁵. Il rappelle aussi que le droit du propriétaire à une indemnisation juste a des racines anciennes, citant à cet effet un extrait de la Bible dans lequel le roi David ordonne à un propriétaire de lui céder un terrain pour construire un autel à Yahvé en lui promettant toutefois sa pleine valeur en argent car il ne voulait pas « prendre pour Yahvé ce qui t'appartient »³⁵⁶.

281. L'expropriation, étant exorbitante du droit commun, exige une interprétation rigoureuse des règles contre l'État et en faveur de l'exproprié³⁵⁷, car le droit de

³⁵³ Baudry-Lacantinerie et Chauveau, *Traité de droit civil des Biens*, 1905, 3^{ème} édition (onglet 61), pp. 160-163.

³⁵⁴ Planiol et Ripert, *Droit civil-Tome 3 : Les biens*, 1926 (onglet 65), pp. 324-325.

³⁵⁵ *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. [57](#), [63](#).

³⁵⁶ *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. [54 à 67](#).

³⁵⁷ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), par. [20](#).

propriété est étroitement lié au droit à la liberté, non seulement en droit civil, mais dans les systèmes de droit occidentaux plus généralement³⁵⁸.

282. La notion d'expropriation réfère donc « au pouvoir, pour une autorité publique, de priver un propriétaire de la jouissance des attributs de son droit de propriété sur un bien »³⁵⁹. Le pouvoir d'expropriation est toutefois « strictement encadré afin de veiller à ce que les expropriations soient accomplies pour des fins publiques légitimes et moyennant une juste indemnité »³⁶⁰.
283. Les composantes du droit à l'expropriation sont « immuables » car ce droit ne tire pas sa source des règles particulières, « mais forme plutôt un principe général de droit que codifie l'article 952 C.c.Q »³⁶¹.
284. Dans un cas d'expropriation ordinaire, les règles et les procédures énoncées dans les lois applicables à l'expropriation déterminent ses modalités d'exercice et la procédure applicable³⁶².
285. Une expropriation est toutefois « déguisée » quand l'État prive un propriétaire de son bien en dehors de ce cadre législatif³⁶³.
286. Tel qu'expliqué par les auteurs Delisle et Roy, « [d]ans les faits, l'État fédéral ou l'État québécois pose parfois un acte autre qu'une expropriation formelle au sens de la loi fédérale sur l'expropriation ou, selon le cas, au sens de la *Loi sur l'expropriation* québécoise qui a pour effet de déposséder un particulier ou une entreprise d'un bien ou d'enlever à toutes fins pratiques toutes possibilité d'usage d'un bien »³⁶⁴.
287. La règle qui s'applique à ce type d'expropriation — parfois appelé une expropriation « indirecte » ou « *de facto* » — est toutefois la même : l'État ne peut

³⁵⁸ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [23-24](#); *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. [61 à 63](#).

³⁵⁹ *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.*, 2018 CSC 35 (onglet 4), par. [1](#).

³⁶⁰ *Ibid*, par. [1](#).

³⁶¹ *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. [66](#).

³⁶² *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.*, 2018 CSC 35 (onglet 4), par. [1](#), *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554 (onglet 47), par. [66 à 69](#). Ces deux décisions citent la *Loi sur l'expropriation*, [RLRQ, c. E-24](#) (onglet 83), abrogée depuis le 29 décembre 2023 et remplacée par la *Loi concernant l'expropriation*, [RLRQ c E-25](#) (onglet 84). Cependant, nous notons que chaque instance d'expropriation déjà commencée ou pour laquelle des dispositions de la *Loi sur l'expropriation* sont applicables demeurent régies par les dispositions des lois qui leur étaient applicables à cette date, art. [243](#).

³⁶³ *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.*, 2018 CSC 35 (onglet 4), par. [2](#).

³⁶⁴ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 548.

pas exproprier une personne de son bien sans lui verser une indemnité juste et préalable³⁶⁵.

288. Dans les sections qui suivent, nous démontrons que l'abolition des permis de propriétaire de taxi des membres du groupe constitue manifestement une expropriation déguisée par l'État.

Les permis de taxi constituaient la propriété au sens de l'article 952 C.c.Q.

289. L'article 952 C.c.Q s'applique lorsqu'un propriétaire est privé de sa « propriété ».

290. Le concept de la propriété est pertinent car le défendeur semble présenter les permis de propriétaire de taxi comme un simple privilège réglementaire, accordé à l'entière discrétion de l'État³⁶⁶. Ce faisant, il tente de caractériser les expériences des membres du groupe comme une malchance ou le résultat d'un risque commercial ordinaire, ne bénéficiant d'aucune protection légale.

291. À la lumière de la preuve écrasante, convergente et non contestée, il ne subsiste pas l'ombre d'un doute que les permis de propriétaire de taxi constituaient des biens en capital, assujettis aux règles normales du quatrième livre du *Code civil* et qu'ils constituaient donc « la propriété » de leurs titulaires au sens de l'article 952 C.c.Q.

292. D'emblée, nous notons que l'article 952 C.c.Q. ne fait aucune distinction entre les biens meubles et immeubles. Bien qu'une grande partie de la jurisprudence sur l'expropriation concerne les immeubles, le texte de la disposition réfère à « la propriété » au sens large³⁶⁷.

293. L'article 947 C.c.Q. définit le sens et la portée de « la propriété » comme suit :

947. La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.

947. Ownership is the right to use, enjoy and dispose of property fully and freely, subject to the limits and conditions for doing so determined by law.

Elle est susceptible de modalités et de démembrements.

Ownership may be in various modalities and dismemberments.

³⁶⁵ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017, p. 551 (onglet 64).

³⁶⁶ Voir défense du Procureur général du Québec, par. 89, 97 : « les propriétaires n'ont aucun droit à la stabilité des lois et des règlements ». Voir aussi par. 100.

³⁶⁷ Par ailleurs, l'arrêt de principe sur l'équivalent de l'expropriation déguisée en *common law* (« *de facto taking* ») est l'affaire *Manitoba Fisheries* qui est souvent citée au Québec, une décision concernant l'achalandage associé à des licences de pêche: *Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*, [1978 CanLII 22 \(CSC\)](#), [1979] 1 RCS 101 (onglet 19).

294. Les éléments de preuve présentés au procès démontrent, sans la moindre ambiguïté, que les permis de propriétaire de taxi étaient traités comme étant des biens par l'État lui-même, par les tribunaux, par les institutions financières, et par leurs propriétaires pour qui les permis représentaient souvent le principal actif financier.
295. Comme démontré notamment par les témoignages des membres du groupe lors du procès, les permis de taxis :
- Étaient des biens transférables par contrats de vente³⁶⁸, de location³⁶⁹ et de donation³⁷⁰;
 - Constituaient des actifs importants dans le patrimoine des propriétaires, qui leur permettaient de garantir des prêts qu'ils n'auraient pas pu obtenir autrement pour réaliser toutes sortes de projets³⁷¹;
 - Étaient pris en compte dans la détermination du patrimoine familial et étaient soumis aux règles entourant le partage des biens lors d'un divorce³⁷²;
 - Étaient soumis à toutes les règles habituelles associées à la propriété en ce qui concerne les autorités fiscales, y compris l'imposition par Revenu Québec et Revenu Canada sur les gains en capital lors de la vente ou du transfert d'un permis³⁷³;

³⁶⁸ Voir par exemple : 2015-06-11 Contrat de vente entre El Mansouri et Ousmane Balde, permis 2-Q203668-004A et 2015-09-24 Contrat de vente entre El Mansouri et Abdelhamib Khoali, permis 0-C-200998-001 **pièce P-80A (en liasse)**; Acte de vente du 15 mai 1996, Ahmed El Mansour, **pièce PGQ-14A**; Nous notons que dans le cadre d'une demande de cession ou de transfert de permis, le contrat lié au transfert était généralement déposé comme preuve devant la CTQ, voir témoignage de Steven Goyette (CTQ), 15 avril 2024.

³⁶⁹ Voir, par exemple : 2017-11-25 Terminaison location Taxelco permis 4-M-214941-001-A, **pièce P-76C**; voir également *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01, , version en vigueur entre le 10 oct. 2019 et le 9 oct. 2020 (onglet 73), [art. 5](#), [art. 48](#), [art. 55](#), [59](#), [98](#), [110](#).

³⁷⁰ Voir par exemple : Contrat de donation entre Lorne Brunelle et Éric Brunelle, 16 juillet 2008, **pièce PGQ 15**.

³⁷¹ Voir par exemple : Contrat de prêt, Dama Metellus, 2014, **pièce P-75D**; Convention renouvellement de prêt, Dama Metellus, 2019, **pièce P-75E**; Convention de prêt Desjardins, Max Pierre, 2009, **pièce P-76A**; Contrats de prêt et d'avance avec FinTaxi, 2004, 2008, 2010, 2012, 2015, Gilbert St-Jean, **pièce P-84B** (en liasse).

³⁷² Voir par exemple Jugement de divorce, Armide François c. Jean Gilbert Saint-Jean, 9 mai 2013 (500-12-313572-129) **pièce P-84C**; Témoignage de Jean Gilbert Saint Jean, 4 avril 2024; Témoignage de Helga Julmé, 4 avril 2024.

³⁷³ Voir par exemple témoignage d'Éric Brunelle, le 4 avril 2024; Contrat de donation entre Lorne Brunelle et Éric Brunelle, 16 juillet 2008, **pièce PGQ-15**.

- Faisaient partie des successions de leurs titulaires et étaient transférés à leurs héritiers à leur décès³⁷⁴.
296. La CTQ était notamment responsable de suivre et de rapporter la valeur marchande des permis sur une base trimestrielle. M. Steven Goyette a témoigné de façon crédible et éloquente sur le sérieux avec lequel cette tâche était accomplie, apportant un éclairage détaillé à la Cour sur la nature du marché secondaire pour les permis au fil des décennies.
297. Il a également témoigné à l'effet que les moyennes de valeurs compilées dans ce contexte servaient aux institutions financières pour déterminer le niveau permmissible de prêt qu'elles pouvaient accorder aux titulaires de permis, ainsi qu'aux avocats en droit matrimonial pour les fins du partage du patrimoine familial³⁷⁵. D'ailleurs, FinTaxi était intervenue pour que des statistiques sur la valeur des permis leur soient disponibles³⁷⁶.
298. Les débats parlementaires admis à titre de témoignage³⁷⁷ et les documents de FinTaxi et de Desjardins au dossier ont également confirmé, sans la moindre ambiguïté, que les institutions financières :
- Prêtaient des sommes importantes aux membres pour acheter ces biens ;
 - Acceptaient ces biens comme la seule garantie pour un prêt dans le cours normal de leurs affaires;
 - Grevaient les permis d'hypothèques, qui ont été enregistrées dans le Registre des droits personnels et réels mobiliers de manière systématique;
 - Prenaient les permis en paiement en cas de défaut de leurs débiteurs pour ensuite les revendre.
299. Les contrats de prêts de certains membres du groupe déposés en preuve prévoient l'ensemble de ces droits et obligations et confirment ces témoignages³⁷⁸.

³⁷⁴ Témoignage d'Helga Julmé, 4 avril 2024.

³⁷⁵ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

³⁷⁶ Témoignage de Mario Tremblay, Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**, p. 26.

³⁷⁷ Débats parlementaires du 13 mai 2019 (à titre de témoignage), **pièce P-103**; Débats parlementaires du 24 février 2016 (à titre de témoignage), **pièce P-104**.

³⁷⁸ Voir par exemple : Contrat de prêt, Dama Metellus, 2014, **pièce P-75D**; Convention renouvellement de prêt, Dama Metellus, 2019, **pièce P-75E**; Convention de prêt Desjardins, Max Pierre, 2009, **pièce P-76A**; Contrats de prêt et d'avance avec FinTaxi, 2004, 2008, 2010, 2012, 2015, Gilbert St-Jean, **pièce P-84B** (en liasse).

300. Jusqu'au moment où la *LCSTT* été abrogée³⁷⁹, elle reconnaissait ces mêmes caractéristiques essentielles.

301. Comme mentionné, l'article 4.1 décrivait le permis de propriétaire de taxi comme étant un « capital affecté à l'exploitation de son entreprise »³⁸⁰. Nous le reproduisons à nouveau :

4.1. Tout titulaire de permis de propriétaire de taxi est réputé exercer une activité économique organisée de prestation de services à caractère commercial. Sont du capital affecté à l'exploitation de son entreprise, son permis de propriétaire de taxi et l'automobile qui y est attachée.

4.1. The holder of a taxi owner's permit is deemed to be carrying on an organized economic activity consisting in providing services of a commercial nature. The taxi owner's permit and the automobile attached to the permit constitute capital appropriated for the operation of an enterprise.

302. Cette disposition doit être lue en conformité avec les articles 908 à 910 du *Code civil*, qui expliquent le concept du bien capital en droit civil (nous soulignons):

908. Les biens peuvent, suivant leurs rapports entre eux, se diviser en capitaux et en fruits et revenus.

908. Property, according to its relation to other property, may be divided into capital, and fruits and revenues.

909. Sont du capital les biens dont on tire des fruits et revenus, les biens affectés au service ou à l'exploitation d'une entreprise, les actions ou les parts sociales d'une personne morale ou d'une société, le emploi des fruits et revenus, le prix de la disposition d'un capital ou son emploi, ainsi que les indemnités d'expropriation ou d'assurance qui tiennent lieu du capital.

909. Property that produces fruits and revenues, property appropriated for the service or operation of an enterprise, shares of a legal person or partnership, the reinvestment of the fruits and revenues, the price for any disposal of capital or its reinvestment, and expropriation or insurance indemnities in replacement of capital, are capital.

Le capital comprend aussi les droits de propriété intellectuelle et industrielle, sauf les sommes qui en proviennent sans qu'il y ait eu aliénation de ces droits, les obligations et autres titres d'emprunt payables en argent, de même que les droits dont l'exercice tend à accroître le capital, tels les droits de souscription des valeurs mobilières d'une personne morale, d'une société en commandite ou d'une fiducie.

Capital also includes rights of intellectual or industrial property except sums derived therefrom without alienation of the rights, bonds and other loan certificates payable in cash and rights the exercise of which tends to increase the capital, such as the right to subscribe to securities of a legal person, limited partnership or trust.

303. La *LCSTT* stipulait expressément qu'un permis pouvait être grevé d'une hypothèque et comprenait une série de dispositions destinées à protéger les créanciers hypothécaires qui prêtaient aux titulaires de permis³⁸¹. Par ailleurs, les

³⁷⁹ Toutes les références à la Loi dans cette section se réfèrent à la version en vigueur immédiatement avant son abrogation, soit entre le 17 oct. 2018 et le 9 oct. 2019 : *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01 ([lien stable sur CanLII](#)).

³⁸⁰ *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01 (onglet 72), [art. 4.1](#).

³⁸¹ Voir par exemple : *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ c S-6.01 (onglet 73), [art. 20](#), [art. 80](#), [art. 83](#).

dispositions de la nouvelle loi qui concernent les montants versés dans le cadre des programmes d'aide financière prévoient également des protections pour ces mêmes créanciers hypothécaires³⁸².

304. Finalement, la jurisprudence confirme de manière unanime et non équivoque que les permis en litige étaient des biens en droit privé, et que les droits conférés par ces permis constituaient donc de « la propriété » de leurs détenteurs au sens des articles 952 et 947 C.c.Q. Par exemple :

- Dans l'affaire *Droit de la famille — 101332*, la Cour d'appel (*per* Kasirer J.C.A.) décrit le permis de taxi appartenant à l'une des parties comme un bien de même nature que la maison familiale, qui peut être donné, loué et vendu, avec une valeur marchande déterminable³⁸³;
- Dans l'affaire *Ceracaise*, la Cour d'appel (*per* Dalphond J.C.A.) a confirmé la constitution d'une hypothèque valide grevant un permis de taxi dans le cadre d'un recours en prise en paiement du permis, notant que « le permis de taxi est plus qu'un simple privilège ou une licence consentie par l'État ou un de ses démembrements (comme par exemple, un permis de conduire) et a une valeur autonome importante »³⁸⁴;
- Dans l'affaire *Wiseman*, la juge Dutil a ordonné l'exécution provisoire d'un jugement transférant un permis de taxi à l'intimé et a pris acte de son consentement de ne pas se départir de son permis de taxi et de ne pas le donner en garantie jusqu'au jugement final³⁸⁵.

305. En somme, il n'y a aucun argument sérieux soutenant la thèse que les permis de propriétaire de taxi ne constituaient pas « la propriété » de leurs titulaires au sens du droit civil.

L'abolition des permis a eu pour effet de déposséder les membres d'un bien

306. La jurisprudence nous enseigne que le test applicable à une demande en expropriation déguisée consiste à déterminer si l'action de l'État « a pour effet de

³⁸² *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 79), [art. 295](#).

³⁸³ *Droit de la famille — 101332*, 2010 QCCA 1087 (onglet 37), par. [68](#) (contrats nommés de don : [65](#), location : [48](#), vente et valeur marchande : [16](#), [62](#)).

³⁸⁴ *Ceracaise c. Catalfamo*, 2007 QCCA 40 (onglet 38), par. [24](#).

³⁸⁵ *Wiseman c. Wiseman*, 2011 QCCA 662 (onglet 36), par. [11](#), rendant l'ordonnance au par. [36](#) dans *Wiseman c. Wiseman*, 2010 QCCS 6383 (onglet 51), par. [36](#).

déposséder un particulier ou une entreprise d'un bien ou d'enlever à toutes fins pratiques toute possibilité d'usage d'un bien »³⁸⁶.

307. L'expropriation déguisée peut donc prendre plusieurs formes, incluant l'occupation illégale d'un terrain ou la possession illégale d'un bien par l'État³⁸⁷. Il peut également être question d'expropriation déguisée même lorsque le propriétaire n'est pas physiquement dépossédé de son bien — par exemple lorsqu'une municipalité adopte un règlement qui a pour effet de retirer au propriétaire tout usage raisonnable de son terrain³⁸⁸.
308. Tel que résumé récemment par la Cour d'appel dans l'affaire *Dupras*, « [l']expropriation déguisée peut résulter du seul fait d'un règlement restrictif ou de la conjugaison d'un tel règlement et d'une appropriation physique. Chaque cas repose sur les circonstances propres de l'espèce »³⁸⁹. Comme dans l'arrêt de principe *Manitoba Fisheries*, l'adoption d'une loi peut également constituer une expropriation déguisée si elle a pour effet de priver un propriétaire de sa propriété³⁹⁰.
309. Pour que l'acte posé par l'État entraîne une expropriation déguisée, il doit toutefois équivaloir à une « négation absolue » de l'exercice du droit de propriété ou encore à « une véritable confiscation »³⁹¹.
310. De simples restrictions sur l'utilisation du bien ne constituent pas une expropriation déguisée dans la mesure où d'autres utilisations raisonnables restent possibles³⁹². De même, le fait qu'un acte du gouvernement ou l'effet d'une loi puisse causer une diminution de la valeur d'un bien n'est pas suffisant pour établir une expropriation

³⁸⁶ *Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCA 18 (onglet 29), par. [113](#), citant Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et Denis Savoie, *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 548. Voir également *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [27](#).

³⁸⁷ *Ville de Québec c. Rivard*, 2020 QCCA 146 (onglet 28), par. [65](#); Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 549.

³⁸⁸ *Ville de Québec c. Rivard*, 2020 QCCA 146 (onglet 28), par. [65-66](#); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [65 et 82](#).

³⁸⁹ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [28](#); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [65](#) et [82](#); *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630 (onglet 27), par. [28-30](#), [39](#).

³⁹⁰ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 551; *Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*, [1978 CanLII 22 \(CSC\)](#), [1979] 1 RCS 101 (onglet 19), p. 118.

³⁹¹ *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165 (onglet 35), par. [46-48](#).

³⁹² *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 2037 (onglet 30), par. [30](#); *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [27](#).

déguisée si le bien demeure intact³⁹³. Par exemple, un règlement qui restreint certains types d'activités sur un terrain, mais qui continue de permettre de nombreuses activités commerciales et résidentielles, n'est pas une expropriation déguisée³⁹⁴.

311. Par définition, dans un recours en expropriation déguisée, l'État nie que ses actes constituaient une expropriation. Par conséquent, la Cour doit aller au-delà de la caractérisation par l'État des effets de son comportement et doit examiner les faits et le contexte de l'expropriation alléguée de manière rationnelle et réaliste. L'existence d'une expropriation déguisée est une question de fait ou une question mixte de droit et de fait, et la juge de première instance a droit à une déférence considérable dans ses conclusions à cet égard³⁹⁵.
312. Il y a lieu de noter que, contrairement à ce que plaide le défendeur cinq fois plutôt qu'une dans sa défense³⁹⁶, il n'est pas nécessaire pour un réclamant d'établir une quelconque appropriation physique (« *taking* ») de sa propriété par l'État. Il n'incombe pas au demandeur de démontrer que l'État s'est « approprié » son bien, a « pris possession » de son bien ou que le geste a procuré « un bénéfice au gouvernement » dans le cadre de l'expropriation. Contrairement à l'approche de la *common law*, la Cour suprême a récemment réitéré qu'un acte gouvernemental « qui supprime toutes les utilisations raisonnables du bien suffit, à lui seul, à donner lieu à une expropriation déguisée en droit civil québécois »³⁹⁷.
313. En l'espèce, le défendeur a décrété « l'abolition des quotas de permis ainsi que des permis de propriétaire de taxi transférables »³⁹⁸. Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de la *LTRPA*, les permis de propriétaire de taxi n'existent plus³⁹⁹. Tel que reconnu par le ministre dans son rapport de 2022, la *LTRPA* a également « m[is] fin aux privilèges et obligations associés aux permis de propriétaire de taxi, aux agglomérations de taxi et aux quotas du nombre de permis de taxi pouvant être délivrés dans chacune d'elle »⁴⁰⁰.

³⁹³ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. 27; *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 2037 (onglet 30), par. 29; *Municipalité de Saint-Colomban c. Boutique de golf Gilles Gareau inc.*, 2019 QCCA 1402 (onglet 31), par. 65; *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165 (onglet 35), par. 47.

³⁹⁴ *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 2037 (onglet 30), par. 28-30.

³⁹⁵ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. 28; *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 2037 (onglet 30), par. 30; *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165 (onglet 35), par. 49.

³⁹⁶ Défense du Procureur général du Québec, par. 64, 98, 109, 111, 112.

³⁹⁷ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. 48.

³⁹⁸ Modernisation de l'industrie du taxi - Le ministre François Bonnardel souligne l'adoption du projet de loi no 17, Transport Québec, Communiqué de presse, 10 octobre 2019, **pièce P-11**, p. 2.

³⁹⁹ Rapport du Ministre sur l'application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mars 2022, **pièce P-88**, p. 20

⁴⁰⁰ *Ibid.*, pp. 14, 18-20.

314. Du jour au lendemain, les permis de propriétaire de taxi ont cessé d'exister, perdant évidemment par le fait même toute valeur. La négation du droit de propriété ne pourrait être plus absolue.
315. La prétention du défendeur que « [l]es droits conférés par le permis de taxi sous l'ancienne loi sont conservés avec le nouveau régime »⁴⁰¹ est manifestement fautive, comme le démontre l'ensemble de la preuve. La loi n'a ni modifié ni transformé les anciens permis ou les droits qui y étaient attachés. Ils ont simplement été éliminés. Avant l'abolition de leurs permis, les membres pouvaient vendre, louer ou léguer leur bien. Après l'abolition, ces attributs de leur droit de propriété leur étaient entièrement niés. Dans le nouveau régime créé par la *LTRPA*, le bien en capital qu'était le permis de propriétaire de taxi n'existe plus.
316. Comme sous l'ancien régime, les automobiles utilisées pour effectuer du transport rémunéré en vertu de la *LTRPA* doivent satisfaire à un certain nombre d'exigences en matière de sécurité, de technologie et d'état mécanique⁴⁰².
317. L'automobile qui était attachée à un permis de propriétaire de taxi le 9 octobre 2020 était « réputée être une automobile autorisée par la Société » à compter du 10 octobre 2020⁴⁰³.
318. En accordant une demande d'autorisation relative à un automobile, la SAAQ « délivre au propriétaire un document qui atteste que l'automobile est autorisée »⁴⁰⁴. Ce document n'est pas un permis — ni un quelconque bien — il est simplement une attestation de conformité.
319. Le « document »⁴⁰⁵ reçu par l'ancien titulaire d'un permis de propriétaire de taxi en lien avec son automobile n'a rien à voir avec son ancien permis. Il n'est pas un permis de propriétaire de taxi et il n'est en rien équivalent à un tel permis.
320. Bien que certains membres du groupe continuent d'utiliser le terme « permis » de manière informelle pour décrire ce document, il s'agit d'un titre d'une nature fondamentalement différente.
321. La *LTRPA* ne contient aucune limite sur le nombre d'« automobiles autorisées », ni sur les personnes qui peuvent les posséder ou sur la région dans laquelle une autorisation autorise un chauffeur à travailler. Or, au risque d'énoncer des évidences, la valeur d'un droit de participer à une gestion de l'offre est directement

⁴⁰¹ Défense du Procureur général du Québec, par. 104.

⁴⁰² *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 79), art. [20-27](#).

⁴⁰³ *Ibid*, art. [293](#).

⁴⁰⁴ *Ibid*, art. [26](#).

⁴⁰⁵ *Ibid*.

et complètement tributaire de l'existence de la gestion de l'offre. Abolir la gestion de l'offre détruit cette valeur.

322. Le document émis par la SAAQ ne constitue pas un bien en capital ou une propriété. Il ne peut être ni acheté ni vendu. Il n'a aucune valeur marchande. Il ne peut pas être utilisé pour garantir un prêt. Il ne peut être saisi, louer, transféré ou cédé par contrat. Il ne peut être ni donné ni hérité et n'a aucune valeur dans le cadre d'un patrimoine familial.
323. De plus, l'ensemble des titulaires de permis de propriétaire de taxi avaient le même droit à se prévaloir des dispositions transitoires prévues à la loi, indistinctement que le permis ait été émis avant le 15 novembre 2000, et qu'il soit transférable, ou qu'il ait été émis après cette date, et qu'il ne soit pas transférable⁴⁰⁶.
324. Bref, il est manifeste que l'autorisation d'une automobile et l'ensemble des trois nouveaux statuts juridiques créés par la *LTRPA* sont des privilèges purement réglementaires qui sont gouvernés exclusivement par la réglementation en vigueur et les différents organismes administratifs qui les administrent. Ce ne sont pas des biens.
325. Le fait que la loi réserve certaines activités aux automobiles désignées comme taxis n'est nullement pertinent pour l'analyse, puisque pratiquement n'importe qui peut désormais faire du taxi. Ce serait comme si le gouvernement mettait fin à la gestion de l'offre de la production laitière, abolissait les quotas de lait⁴⁰⁷, et informait les agriculteurs dépossédés de leur actif — qui vaut souvent autant que leur ferme — qu'ils n'avaient pas subi de préjudice car ils pourraient continuer à être des « producteurs de lait » dans le nouveau régime, au même titre que n'importe qui d'autre. La proposition est, avec égards, absurde et insultante pour les membres dépossédés du fruit du travail de toute une vie.
326. Contrairement à ce que prétend le Procureur général dans sa défense, le demandeur ne fonde pas sa demande sur la thèse que les membres du groupe ont perdu une sorte de droit abstrait d'« effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile » ou « d'exercer leurs activités » en général⁴⁰⁸. D'une part, le fait qu'ils puissent continuer à faire du taxi ne change strictement rien au fait que les membres ont perdu leur bien capital.

⁴⁰⁶ *Ibid*, art. [293](#).

⁴⁰⁷ Exemple donné par le professeur Boyer dans son témoignage le 23 avril 2024.

⁴⁰⁸ Défense du Procureur général du Québec, par. 97, 100, 107.

327. D'autre part, le fait que les membres peuvent continuer à effectuer du transport rémunéré de personnes ne saurait faire disparaître la différence manifeste entre exercer cette activité dans un marché avec ou sans gestion de l'offre.
328. Au contraire, la revendication du demandeur, au nom des anciens titulaires de permis de propriétaire, est simple : leurs biens ont été abolis, tout comme les droits d'en user, d'en jouir et d'en disposer. Par conséquent, l'adoption de la loi équivaut manifestement à une « négation absolue » de leurs droits⁴⁰⁹, et ils ont en conséquence le droit de recevoir une juste indemnisation. Ainsi, la seule vraie question est celle du montant de l'indemnité juste à laquelle les membres ont droit, indemnité qui devait également être préalable, mais ne l'a évidemment pas été en l'espèce.

C. La détermination d'une indemnité juste en vertu de l'article 952 C.c.Q.

Le principe d'une réparation intégrale et la valeur au propriétaire

329. Comme mentionné, un propriétaire privé de sa propriété contre son gré, ou dont la propriété est rendue sans utilité par l'État, a droit à « une juste et préalable indemnité » en vertu de la loi. Compte tenu de la nature draconienne de cette atteinte, la loi reconnaît des protections considérables afin de garantir que l'indemnité reflète le degré élevé de protection accordé au droit à la propriété qu'elle réponde pleinement à la perte subie par la partie expropriée⁴¹⁰.
330. L'indemnité à laquelle un propriétaire a droit en vertu de l'article 952 C.c.Q. n'est ni un « prix » ni simplement la valeur marchande au moment de l'expropriation, mais plutôt une indemnité qui doit compenser entièrement la partie expropriée du préjudice que lui fait subir l'expropriation et les événements qui lui sont intrinsèquement liés⁴¹¹. Tel que résumé par les auteurs Forgues et Prémont, « [l]'expropriation est un moyen exorbitant du droit commun pour réaliser des travaux d'intérêt public. Il s'agit d'une dépossession forcée et, dans ces circonstances, ce n'est pas un prix de vente qui est dû à l'exproprié mais une indemnité en réparation d'un préjudice subi »⁴¹².

⁴⁰⁹ *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165 (onglet 35), par. [46-48](#).

⁴¹⁰ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 216.

⁴¹¹ *Ibid*, pp. 215-217.

⁴¹² Jacques Forgues et Jacques Prémont, *Loi sur l'expropriation annotée*. Cowansville : Les éditions Yvon Blais inc., 1998, p. 66, cite dans *Municipalité de Saint-Jean-de-Matha et Landreville*, 2000 CanLII 42638 (QC TAQ) (onglet 57), par. [16](#).

331. Cette approche reconnaît la réalité que l'exproprié n'est pas un vendeur ordinaire qui négocie librement le prix de vente avec l'acheteur : il est plutôt forcé de transiger avec une partie — et à un moment — qu'il n'a pas choisi⁴¹³.
332. Bien que la méthodologie et les techniques précises pour évaluer une juste indemnité pour un bien exproprié donné varie en fonction du contexte juridique et administratif, de la nature du bien et des faits du litige, le principe fondamental est simple et reconnu unanimement : c'est *la valeur au propriétaire* qui régit l'analyse.
333. Dans l'affaire *Dupras*, la Cour d'appel résume ce principe en affirmant que l'indemnité « doit viser une réparation intégrale de la perte de l'exproprié sous l'angle le plus avantageux pour celui-ci »⁴¹⁴.
334. Dans l'affaire *Saint-Rémi*, la Cour l'a décrit ainsi :
- [43] Que l'indemnité qui sera accordée au justiciable qui se voit dépossédé de sa propriété soit établie en tenant compte de l'entière de sa perte va de soi : l'article 952 C.c.Q. prévoit que le propriétaire qui est contraint de céder sa propriété par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique a droit à une juste et préalable indemnité. La valeur de cette indemnité ne s'établit donc pas en fonction de ce que l'acquisition du bien peut apporter à l'expropriant, mais bien afin d'indemniser l'exproprié de sa perte. Cette valeur à l'exproprié, ici aux intimés, pourra dans certains cas être supérieure à la valeur réelle employée dans d'autres contextes, comme en matière d'évaluation foncière municipale.
335. Le principe que le montant accordé en vertu de l'article 952 C.c.Q. doit indemniser intégralement la valeur au propriétaire a été réaffirmé de manière constante par les tribunaux⁴¹⁵. La Cour d'appel dans *Shell Canada Limited* enseigne que « le propriétaire doit, en matière d'expropriation, recevoir une indemnité proportionnée au sacrifice qu'il fait »⁴¹⁶. En l'espèce, la preuve non contredite révèle que le permis était souvent central à toute la planification financière des membres.

⁴¹³ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 230 (tableau); *Municipalité de Saint-Jean-de-Matha et Landreville*, 2000 CanLII 42638 (QC TAQ) (onglet 57), par. [23](#).

⁴¹⁴ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [51](#); *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630 (onglet 27), par. [26](#); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), [par. 79 et seq.](#)

⁴¹⁵ Voir, par exemple : *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [79](#).

⁴¹⁶ *Montréal (Ville de) c. Shell Canada Limited*, 1978 CanLII 1250 (QC CA) (onglet 43), [p. 4](#).

336. Ce principe remonte à plus d'un siècle⁴¹⁷. Par exemple, dans *Lucas and Chesterfield Gas and Water Board*, la Cour du Banc du Roi décrit l'évaluation de l'indemnité comme suit :

« The principles upon which compensation is assessed when land is taken under compulsory powers are well settled. The owner receives for the lands he gives up their equivalent, i.e., that which they were worth to him in money. His property is therefore not diminished in amount, but to that extent it is compulsorily changed in form. But the equivalent is estimated on the value to him, and not on the value to the purchaser, and hence it has from the first been recognized as an absolute rule that this value is to be estimated as it stood before the grant of the compulsory powers. The owner is only to receive compensation based upon the market value of his lands as they stood before the scheme was authorised by which they are put to public uses. Subject to that he is entitled to be paid the full price for his lands, and any and every element of value which they possess must be taken into consideration in so far as they increase the value to him. »⁴¹⁸

337. En résumant la jurisprudence et la doctrine, les auteurs Delisle et Roy décrivent ce montant comme comprenant la valeur marchande du bien exproprié et le préjudice résultant de l'expropriation, le tout devant être déterminé à la date retenue pour fixer l'indemnité et « selon l'usage le meilleur et le plus profitable déterminé en fonction de toutes les particularités liées au contexte d'expropriation »⁴¹⁹. Il ressort de leur analyse que la détermination d'une juste indemnité est un exercice très contextuel et propre aux faits de chaque dossier — un constat confirmé à maintes reprises par les tribunaux.

L'État ne peut pas bénéficier d'une réduction de la valeur à laquelle il a contribué

338. La règle habituelle veut que la partie de l'indemnité qui représente la valeur du bien exproprié soit évaluée au moment où l'expropriation s'est « cristallisée »⁴²⁰. Toutefois, ce principe n'est pas déterminant pour le calcul du montant total de l'indemnité. Comme le montre l'analyse de la Cour d'appel dans l'affaire *Dupras*, il s'agira toujours d'un exercice adapté au contexte, qui tient compte des faits et de l'équité de la situation afin de veiller à ce que la partie expropriée soit pleinement

⁴¹⁷ En plus de l'affaire *In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board*, [1909] 1 K.B. 16 (onglet 60), voir également: *Cedar Rapids Manufacturing & Power Co. v. Lacoste et al*, [1914] A.C. 569 (onglet 24); *The King v. Trudel*, (1914) 49 SCR 501 (onglet 23). Voir aussi *Commission de la Capitale Nationale c. McFarland Construction Co. Ltd.*, 1972 CanLII 189 (CSC), [1974] RCS 1088 (onglet 20), p. 1093.

⁴¹⁸ *In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board*, [1909] 1 K.B. 16 (onglet 60), pp. 29-30.

⁴¹⁹ Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et al., *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation*, Brossard, Wolters Kluwer, 2017 (onglet 64), p. 238.

⁴²⁰ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. 52, 56; *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. 65-66, 70.

indemnisée⁴²¹. L'analyse est toujours une recherche de la solution « la plus équitable pour l'expropriée »⁴²².

339. À cette fin, il est essentiel de souligner que lorsque l'expropriation s'inscrit dans un continuum d'événements au cours desquels l'État contribue à la dépréciation de la valeur du bien et procède ensuite à son expropriation, il ne peut en tirer profit en l'expropriant à moindre coût⁴²³. Qui plus est, il s'agit de l'expropriant, celui même qui a mis en place un programme particulier au Québec par l'adoption d'une loi particulière plus de 40 ans auparavant qui, en toute connaissance de cause de l'impact qu'aurait ses décisions sur l'économie de l'industrie du taxi, tente maintenant de tirer profit d'une « vente de feu ».
340. Ce principe est bien établi au Québec comme ailleurs et il est directement applicable en l'espèce. Par exemple, dans l'affaire *Benjamin*, la ville de Côte St-Luc a procédé à l'expropriation d'un terrain « en deux étapes » : un zonage restrictif et une appropriation des lieux par la suite⁴²⁴. En évaluant la valeur de l'indemnité due à Benjamin en vertu de l'article 952 C.c.Q., la Cour a conclu que « la ville ne peut tirer profit de ce comportement pour verser une indemnité inférieure à Benjamin »⁴²⁵.
341. Cette décision fait écho à la décision de la Cour d'appel dans l'affaire dans *St-Georges-Ouest* :

Je suis tout à fait d'accord avec cet exposé de principes. Tel que susdit, c'est la valeur de l'immeuble à la partie expropriée qu'il faut rechercher, sur la base de son meilleur usage possible. Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité; cette indemnité ne sera pas juste si l'usage le plus avantageux de la propriété a été diminué par de nouveaux règlements de zonage imposés par l'expropriante en vue du projet qui est la cause de l'expropriation.⁴²⁶

342. Le même type d'analyse est en jeu dans l'affaire *Szerszenowicz*, dans laquelle le juge de première instance a conclu que les changements dans le zonage des terrains expropriés constituaient « en quelque sorte le prélude aux expropriations décrétées par les règlements subséquents »⁴²⁷. En se référant aux autorités québécoises et des provinces de *common law*, la Cour d'appel a conclu que lorsque la diminution dans la valeur du bien résulte d'un acte de zonage qui est

⁴²¹ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [54-56](#).

⁴²² *Ibid*, par. [54](#).

⁴²³ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [80](#); *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, par. [51](#).

⁴²⁴ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [82](#).

⁴²⁵ *Ibid*, par. [82](#).

⁴²⁶ *St-Georges Ouest (Ville) c. Comact Inc.*, [1980] C.A. 521 (onglet 42), par. 18.

⁴²⁷ *Laval (Ville) c. Szerszenowicz*, 1999 CanLII 13189 (QC CA) (onglet 41), [p. 25](#).

intimement lié à l'expropriation, même s'il y a un certain laps de temps entre l'adoption du règlement de zonage et l'expropriation, l'État ne peut pas bénéficier de cette réduction dans la détermination d'une juste indemnité⁴²⁸.

343. Par ailleurs, toutes ces décisions s'appuient sur le principe énoncé pour la première fois par le juge McLaren dans l'affaire *Re Gibson & City of Toronto* en 1913, dans laquelle il écrit :

It would indeed be a gross abuse of the powers conferred upon the city corporation, if it should be able to use such powers to depreciate the value of the property it was about to acquire.⁴²⁹

344. Dans la même décision, le juge Hodgins ajoute :

It is, of course, accepted law that the value of the land to the expropriating body cannot be included as an element in the compensation. But, on the other hand, that authority ought not to be able, by the exercise of its other powers immediately prior to the taking, to reduce the value of what it seeks and intends to acquire and of which it is contemplating expropriation.⁴³⁰

345. Tel que résumé récemment par la Cour d'appel de Terre Neuve dans l'affaire *Lynch*, la décision de la Cour d'appel de l'Ontario dans *Gibson* « *has been cited most often in Canada as the original authority for the obligation of the expropriator to assess the value of the land as if land use restrictions forming part of a development scheme or plan leading to expropriations did not exist* »⁴³¹. La Cour cite l'auteur Raymond D. Schacter, qui décrit la règle comme une forme de « *common sense justice applied by the courts where there appeared to be a compelling need to prevent abuse of power or inequity* »⁴³².

346. En décrivant l'évolution de ce principe dans la *common law* depuis cet arrêt, la Cour d'appel de Terre-Neuve présente plusieurs facteurs à considérer pour déterminer si l'indemnité que l'État est condamné à payer doit tenir compte d'une dépréciation de la valeur marchande d'un bien pendant la période précédant son expropriation totale⁴³³.

347. Ultiment, la Cour doit se demander si les actes ou événements qui ont déprécié la valeur du bien étaient totalement indépendants de l'expropriation, ou s'ils

⁴²⁸ *Ibid*, pp. [21-33](#). Voir également l'idée connexe de « planning blight » : *Kraft Construction Co. Ltd. v. Metropolitan Corporation of Greater Winnipeg*, [1971 CanLII 168 \(CSC\)](#), [1972] SCR 289 (onglet 21), p. 292.

⁴²⁹ *Re Gibson and City of Toronto*, [1913 CanLII 531 \(ON CA\)](#) (onglet 59), p. 532.

⁴³⁰ *Re Gibson and City of Toronto*, [1913 CanLII 531 \(ON CA\)](#) (onglet 59), p. 538; voir également *R. c. Tener*, 1985 CanLII 76 (CSC), [1985] 1 RCS 533 (onglet 18), pp. [557-559](#).

⁴³¹ *Lynch v St. John's (City)*, 2022 NLCA 29 (onglet 56), par. [62](#).

⁴³² *Ibid*, par. [56](#).

⁴³³ *Ibid*, par. [56-60](#).

avaient plutôt un lien rationnel avec celle-ci⁴³⁴. Si un tel lien existe, l'État ne devrait pas bénéficier d'une indemnité artificiellement réduite par un événement qui était, en réalité, « *a step in the expropriation machinery* »⁴³⁵. La Cour fait les observations suivantes concernant des cas de « *de facto or constructive expropriation* » — l'équivalent d'une expropriation déguisée en droit civil :

[60] The determination of this question is made more complicated in the rare case, such as the current one, where the expropriation does not take place as a result of delivery of a formal notice of expropriation but is deemed to have occurred, as a *de facto* or constructive expropriation resulting from a series of events that ultimately result in the effective removal of all or substantially all of the landowner's proprietary rights in the land. All of those events necessarily are related or connected to the ultimate determination that the land has been constructively expropriated. They can therefore be said to be also necessarily causative of the expropriation. It becomes exceedingly difficult in such circumstances to extract from the events that have occurred any decisions respecting land use restrictions that cannot be said to be a step in the expropriation process.

348. C'est précisément le type d'affaire dont la Cour est présentement saisie.
349. Par ailleurs, nous notons qu'une logique identique s'applique à l'évaluation des dommages à l'intérieur d'une indemnité d'expropriation, ce qui est instructif dans une affaire comme celle-ci où il y a une chaîne ininterrompue d'événements menant à la dépossession ultime du bien⁴³⁶.
350. Dans l'affaire *Dell Holdings* par exemple, la Cour suprême observe qu'il n'est pas uniquement *possible* que des dommages imputables à une expropriation surviennent avant la date officielle de l'expropriation, mais que « cela se produit fréquemment »⁴³⁷. Elle conclut qu'il serait injuste de ne pas prendre en compte ces montants, citant l'affaire *Shun Fung* pour le principe que les pertes subies dans la « période d'incertitude » (« *shadow period* ») qui découlent des étapes conduisant à l'expropriation doivent être pris en considération dans l'indemnité totale⁴³⁸.
351. La décision *Bersenas*, citée avec approbation par la Cour suprême dans *Dell Holdings*, est un exemple similaire, dans lequel un tabaculteur avait vendu une partie de son quota de tabac avant l'expropriation de sa ferme, mais après avoir

⁴³⁴ *Ibid*, par. 115.

⁴³⁵ *Ibid*, par. 58, 63-64.

⁴³⁶ De tels dommages, notons-le, requièrent un simple lien causal avec l'expropriation — il n'est pas question de prouver une faute au sens de la responsabilité extracontractuelle : *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), par. 37-38.

⁴³⁷ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), par. 42; cité avec approbation par la Cour d'appel dans le contexte québécois : *Montréal (Ville) c. 150460 Canada Inc.*, 2004 CanLII 25876 (QC CA) (onglet 40), par. 61-68.

⁴³⁸ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), par. 42-45.

été informé qu'il devrait quitter les lieux avant une date spécifiée⁴³⁹. Outre la valeur marchande de la ferme et d'autres pertes, sa demande comprenait des demandes distinctes pour (1) l'argent qu'il avait perdu en étant contraint de vendre son quota de tabac à un prix inférieur afin d'avoir accès aux fonds nécessaires pour acquérir une nouvelle ferme et (2) la perte de revenus qu'il aurait réalisée en produisant ce tabac s'il n'avait pas été contraint de vendre son quota de manière prématurée⁴⁴⁰. Tel que résumé par la Cour suprême, « il a à juste titre été jugé » que le que l'indemnité accordée au tabaculteur devrait inclure ces deux pertes⁴⁴¹.

352. Pour déterminer l'indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q., l'analyse doit donc tenir compte de l'ensemble du « processus d'expropriation », et pas simplement le moment de la dépossession⁴⁴².

Une indemnité juste en l'espèce est équivalente à la valeur marchande des permis en 2014

353. Dans la détermination du montant de l'indemnité à laquelle les membres du groupe ont droit, l'État ne peut pas bénéficier de sa contribution à la diminution de la valeur marchande des permis, contribution qui s'est étalée sur une période de plusieurs années avant qu'il ne décide de les abolir complètement. Le marché et l'industrie étaient entièrement contrôlés par l'État, et lui seul avait le pouvoir de changer les règles du jeu.
354. Les faits mis en preuve à cet égard sont en grande partie non contestés. Ils démontrent un continuum clair d'événements de 2014 à 2019 — commençant par l'entrée illégale d'Uber sur le marché, suivie du projet pilote qui visait essentiellement à légaliser les activités d'Uber, sans contrainte en termes de l'intensité de sa présence sur le marché. Le projet pilote a été renouvelé à trois reprises, avant que le gouvernement n'abolisse les permis des membres du groupe.
355. Ce continuum d'événements démontre un lien incontestable, et largement admis par le Procureur général, entre la baisse de valeur des permis de propriétaire de taxi à la suite de l'arrivée d'Uber en 2014 et l'expropriation en 2019.

⁴³⁹ *Bersenas v. Minister of Transportation and Communications* (1984), 31 L.C.R. 97 (onglet 58), par. 58-78.

⁴⁴⁰ *Ibid.*

⁴⁴¹ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), [par. 39](#).

⁴⁴² *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), [par. 37](#); *R. c. Tener*, 1985 CanLII 76 (CSC), [1985] 1 RCS 533 (onglet 18), pp. [554-556](#).

356. Le gouvernement a été informé de l'arrivée imminente d'Uber avant même que ses activités commencent⁴⁴³ et le ministre Poëti a témoigné au procès qu'il suivait la situation dans les autres juridictions, notamment en France⁴⁴⁴. Dans les mois suivant l'arrivée d'Uber au Québec, le gouvernement identifie différents scénarios d'intervention et la Direction du transport terrestre de personne recommande alors d'amorcer les travaux d'une réforme de l'encadrement de l'industrie du taxi, tout en étant conscient de l'impact probable de la situation sur la valeur des permis⁴⁴⁵.
357. De même, Martin Breault, directeur du Transport terrestre des personnes au MTQ, qui a été mandaté par le ministre Poëti afin d'étudier les scénarios possibles à la suite de l'entrée illégale d'Uber dans le marché⁴⁴⁶, a reconnu lors de son témoignage qu'une contrainte avec laquelle le gouvernement devait composer à cet égard était la valeur des permis de propriétaire. Ainsi, alors que le permis d'intermédiaire, qui n'avait pas de valeur marchande, pouvait être aboli, ce n'était pas le cas pour les permis de propriétaire. La valeur des permis de propriétaire rendait difficile toute intervention au niveau des agglomérations : « [u]n obstacle à toutes les interventions au niveau des agglomérations est la valeur des permis de propriétaire de taxi »⁴⁴⁷.
358. En négociant le projet pilote avec Uber à l'été 2016, alors que le gouvernement désirait à imposer une limite à ses activités afin de ne pas « porter ombrage au marché »⁴⁴⁸, il a fini par laisser tomber cette demande et permettre à Uber d'opérer sans limites⁴⁴⁹, en toute connaissance de l'impact que cela aurait sur la valeur des permis.
359. Il est incontestable qu'une augmentation de l'offre dans un marché protégé par une gestion de l'offre va nécessairement provoquer une baisse de valeur des permis, comme l'a notamment reconnu Jérôme Unterberg lors de son témoignage au procès et comme en ont témoigné les deux experts. Or, l'offre a explosé à la suite de l'arrivée d'Uber qui offrait des services illégaux au su et au vu du gouvernement, comme le démontrent les calculs de l'équivalent des heures de connexion Uber en nombre de permis à l'Annexe C, p. 4.

⁴⁴³ Note ministérielle du 17 octobre 2014, **pièce P-18**.

⁴⁴⁴ Témoignage de Robert Poëti, 5 avril 2024.

⁴⁴⁵ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 3, 6. Lorsque questionné sur ce document lors de son témoignage au procès, Jérôme Unterberg a reconnu que la valeur des permis était certainement une contrainte pour leur abolition.

⁴⁴⁶ Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**.

⁴⁴⁷ *Ibid*, p. iii.

⁴⁴⁸ Témoignage d'André Meloche, 5 avril 2024. Voir aussi la **pièce PGQ-12.1** dans laquelle l'expert Dumais modifie son rapport afin de retirer le commentaire à l'effet que le nombre d'heures d'opération d'Uber était limité.

⁴⁴⁹ Transcription de l'interrogatoire au préalable de Martin Breault du 2 juin 2017, **pièce P-106**, pp. 104-105.

360. Dans son témoignage, André Meloche a mentionné qu'il ne faudrait pas que ce soit l'équivalent de 500 ou 800 permis, car ce nombre aurait eu un impact trop important sur la valeur des permis en « portant ombrage » au marché⁴⁵⁰.
361. Le ministre des Transports Laurent Lessard a reconnu lors d'un point de presse en septembre 2017, tenu à l'occasion de la présentation d'un rapport du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi⁴⁵¹, qu'étant donné que le gouvernement avait laissé entrer Uber, il était responsable de compenser la perte de valeur des permis qui en avait résulté⁴⁵². Le ministre Lessard a notamment affirmé ce qui suit :
- « C'est vrai que c'est le gouvernement qui a changé les règles du jeu en imposant un cadre. Ça ne peut pas être seulement la compassion. Il faut penser aussi à la forme, ou la compensation, ou le soutien dans cet accompagnement-là puisque c'est l'État qui change les règles du jeu.
- Et je reprends même ces mêmes expressions même des chauffeurs de taxi qui nous ont dit, sur la base de l'équité, en disant : Si vous changez les règles du jeu, bien, assumez ce qui va avec. »⁴⁵³
362. Plus tard lors de la même conférence de presse le ministre a directement lié l'obligation de compenser du gouvernement avec le fait qu'il avait autorisé la présence d'Uber dans le marché :
- Donc, avec le ministère des Finances, ils vont regarder tous ces éléments-là qui touchent des volets qu'on pourrait appeler de compensation, de perte de valeur et d'impact, puisque c'est le gouvernement qui a autorisé le fait qu'il y ait Uber⁴⁵⁴.
363. Le ministre avait également mentionné, dans le contexte de questions sur le coût potentiel de compenser la perte de valeur des permis, que leur valeur était « évaluée à 1,2 milliard »⁴⁵⁵.
364. Les travaux du Comité sur la modernisation présidé par le député Ghislain Bolduc avaient notamment pour mandat d' « identifier les enjeux liés au régime de la gestion de l'offre et à la valeur des permis de propriétaires de taxi⁴⁵⁶. » Le rapport de Comité constatait que l'application du projet pilote avait « des effets non négligeables sur l'industrie du taxi. »⁴⁵⁷ Le Comité envisageait dans ce contexte

⁴⁵⁰ Témoignage d'André Meloche, 5 avril 2024.

⁴⁵¹ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**.

⁴⁵² Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**.

⁴⁵³ Ibid, pp. 6-7.

⁴⁵⁴ Ibid, p. 8.

⁴⁵⁵ Ibid, p. 6.

⁴⁵⁶ Ibid, p. 4.

⁴⁵⁷ Ibid, p. 4.

de « [r]acheter les permis par l'entremise d'un prélèvement d'un montant par course. »⁴⁵⁸

365. Ainsi, la preuve au dossier démontre que l'abolition de la gestion d'offre avait été envisagée par le gouvernement depuis au moins septembre 2017⁴⁵⁹.
366. En 2018, la compensation versée aux titulaires de permis par le gouvernement dans le cadre du premier programme d'indemnisation était basée sur la perte de valeur des permis depuis l'arrivée d'Uber en 2014. Lorsque questionné à ce sujet au procès, Étienne Paré, le coordonnateur du groupe de travail qui avait pour mission notamment de déterminer la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi, a reconnu que la date de référence utilisée dans ce programme, du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015, était « probablement » en raison de l'arrivée d'Uber pendant cette période. De fait, le lien entre la compensation payée et la présence d'Uber est manifeste, puisque les détenteurs de permis dans les agglomérations où Uber opérait ont reçu une compensation majorée en proportion directe de l'intensité de la présence d'Uber⁴⁶⁰.
367. Par ailleurs, la preuve regorge de documents émanant du gouvernement qui établissent un lien, parfois directement, parfois indirectement, entre la perte de valeur des permis et l'arrivée d'Uber, y compris l'incertitude du maintien de la réglementation qui en découle :
- « L'arrivée d'Uber, en 2014, a créé de l'incertitude quant au maintien de la réglementation en vigueur et a assurément eu une influence à la baisse sur la valeur des permis. »⁴⁶¹
 - « Toutefois, l'avenir de l'industrie du taxi est incertain, autant pour ce qui est de la valeur des permis. En effet, les permis de propriétaire de taxi pourraient connaître une baisse majeure de leur valeur, étant donné la compétition engendrée par les personnes qui offrent des services de transport rémunéré sans permis. »⁴⁶²
 - « La valeur intrinsèque de l'ensemble des permis du Québec aurait diminué d'environ 41 %, lorsqu'Uber s'accapare 20 % du marché, et d'environ 49 % si la part de marché d'Uber est d'environ 24 %. »⁴⁶³

⁴⁵⁸ Ibid, p. 11.

⁴⁵⁹ Ibid, p. 11.

⁴⁶⁰ Témoignage de Martin Boyer, 23 avril 2024; Voir également pièce **P-EXP-2**.

⁴⁶¹ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, **pièce P-92**, p. 8.

⁴⁶² Note ministérielle du 13 mars 2015, **pièce P-22**, p. 6.

⁴⁶³ Documents demander par voie de *subpoena*, **pièce P-73**.

- « Depuis quelques années, l'industrie du taxi subit de profondes transformations causées par les avancées technologiques et l'évolution constante de la mobilité durable. Au cœur de cette industrie se trouvent les chauffeurs et les propriétaires, pour qui le taxi représente souvent le principal revenu familial. »⁴⁶⁴
- « À titre d'exemple, sur l'Île de Montréal, une diminution de 38,6 % de la valeur des permis de propriétaire de taxi a été observée entre janvier 2014 et juin 2017, celle-ci étant passée respectivement de 192 694 \$ à 118 375 \$, selon les données de la Commission des transports du Québec. »⁴⁶⁵

368. De plus, dans les pièces comprenant divers scénarios d'indemnisation potentielle des membres du groupe envisagés dans le cadre du deuxième programme d'indemnisation, le gouvernement répertorie dans un premier temps, en mars 2019, les valeurs marchandes suivantes qui ont pour dénominateur commun l'arrivée d'Uber⁴⁶⁶ :

- 1 272 M\$, soit la « [v]aleur marchande des permis de propriétaire de taxi selon la valeur des transactions en 2013-2014 »;
- 1 192 M\$, soit la valeur utilisée comme point de départ⁴⁶⁷ dans le premier programme d'indemnisation pour déterminer « la différence de la valeur marchande des permis établie à partir des transactions réalisées en 2015 et en 2018 (446 M\$) », indiquant que cette perte de valeur « fut compensée » et qu'elle « ne doit pas être compensée une deuxième fois »;
- 746 M\$, soit la valeur utilisée comme point final⁴⁶⁸ dans le premier programme d'indemnisation (1 192 M\$ - 746 M\$ = 446 M\$), qui « semble le meilleur point de départ pour le calcul de la perte réelle découlant de l'abrogation du système de gestion de l'offre dans l'industrie du transport des personnes par automobile », notant que deux méthodes différentes pour estimer la juste valeur marchande arrivent à des conclusions très convergentes;

369. À l'issue de cette analyse, il est recommandé d'« [u]tiliser la valeur marchande déjà utilisée en septembre 2018, sans tenir compte de la baisse de la valeur

⁴⁶⁴ Document intitulé: Questions et réponse, **pièce PGQ-5**.

⁴⁶⁵ Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, p. 4.

⁴⁶⁶ Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51**, p. 1.

⁴⁶⁷ Pour la période comprise entre le 1er avril et le 31 mars pour les années 2014-2015 : Note explicative du 27 juin 2018, **pièce P-49**, p. 2.

⁴⁶⁸ *Ibid.*

observée depuis mars 2018, baisse qui résulte autant de l'effet Uber que de l'incertitude découlant des travaux entourant la refonte de la loi. »⁴⁶⁹ La valeur marchande utilisée en septembre 2018 référant vraisemblablement à la valeur utilisée dans le premier programme d'indemnisation et, par le fait même, l'arrivée d'Uber.

370. Finalement, mais surtout, c'est la date de référence utilisée par l'expert Boyer (2013 Q3 à 2014 Q2) pour déterminer la valeur marchande des permis avant l'arrivée d'Uber⁴⁷⁰. Cette date de référence, en plus de ne pas être remise en question par l'expert Dumais, est également utilisée par ce dernier dans le cadre de la détermination de la juste valeur marchande des permis⁴⁷¹.
371. Le marché et l'industrie étaient entièrement contrôlés par l'État, et lui seul avait le pouvoir de « changer les règles du jeu ». Pour paraphraser le témoignage de l'ancien ministre Robert Poëti, il faut donc compenser la valeur de la maison « avant l'incendie »⁴⁷².
372. Ce continuum clair d'événements établit un lien manifeste entre l'année 2014 et la valeur de l'indemnité juste qui doit être versée aux membres du groupe. Conclure autrement permettrait au gouvernement de bénéficier de la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi sur un marché qu'il contrôlait, ce serait manifestement injuste et inéquitable.

D. Réponses à certains arguments soulevés par le défendeur

373. Finalement, nous répondrons brièvement à certains arguments soulevés par le défendeur dans sa défense écrite et dans sa déclaration d'ouverture.

La loi ne contient aucune disposition indiquant l'intention du législateur de priver les membres du groupe de leur droit à une juste indemnité

374. L'article 952 établit une présomption contre l'expropriation sans indemnisation juste et préalable⁴⁷³. Comme dans la *common law*, l'appropriation d'un bien par l'État « déclenche un droit présumé à une indemnisation qui ne peut être écarté que par un texte législatif clair indiquant une intention contraire — c'est-à-dire l'intention de *ne pas* accorder d'indemnité »⁴⁷⁴.

⁴⁶⁹ Tableau du 7 mars 2019, **pièce P-51**, p. 1.

⁴⁷⁰ Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**, pp. 20-21.

⁴⁷¹ Rapport d'expertise de Patrice Dumais, **pièce PGQ-12**, par. 291.

⁴⁷² Témoignage de Robert Poëti, 8 avril 2024.

⁴⁷³ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [47](#); *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32 (onglet 16), par. [22](#).

⁴⁷⁴ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [21](#), [47](#).

375. Cette règle est une illustration principe général énoncé par la Cour suprême dans l'arrêt *Wells*, selon lequel les citoyens sont en droit de présumer que l'État va honorer ses obligations :

Dans un pays régi par la primauté du droit, nous présumons que le gouvernement respectera ses obligations, à moins qu'il n'exerce expressément son pouvoir de ne pas le faire. Faute d'une intention expresse et claire d'abroger des droits et des obligations — droits de la plus haute importance pour l'individu — ces droits demeurent en vigueur. Prétendre le contraire signifierait que le gouvernement n'est lié que par son caprice, non par sa parole. Au Canada, cela est inacceptable et ne concorde pas avec la façon dont on envisage la relation entre l'État et ses citoyens⁴⁷⁵.

376. La capacité de l'État à s'immuniser contre un recours invoquant son obligation de verser une indemnité juste et préalable est interprétée de manière très stricte : sauf si ses termes de la loi l'exigent en termes exprès et non équivoques, la Cour ne peut pas l'interpréter de manière à déposséder une personne de ses biens sans indemnisation⁴⁷⁶.

377. La règle est aussi vraie au Québec que dans les provinces de common law, où la formulation de Lord Atkinson est souvent citée : « *unless the words of the statute clearly so demand, a statute is not to be construed so as to take away the property of a subject without compensation* »⁴⁷⁷.

378. Le législateur québécois est tout à fait capable de préciser une telle intention lorsqu'il le souhaite, comme le démontrent d'autres régimes législatifs au Québec⁴⁷⁸.

379. D'une part, lors de la distribution des sommes dans le premier programme en 2018, non seulement les lettres reçues par les membres du groupe ne contenaient-elles aucune quittance ou renonciation à l'intégralité du montant qui leur était dû, la formulation laissait comprendre qu'une réclamation supplémentaire était prévisible.

« La compensation est versée sans reconnaissance du gouvernement que ladite baisse de valeur des permis est liée à une faute quelconque de sa part. Par ailleurs, d'un point de vue légal, l'encaissement de la somme par les

⁴⁷⁵ *Wells c. Terre-Neuve*, 1999 CanLII 657 (CSC), [1999] 3 RCS 199 (onglet 15), par. 46.

⁴⁷⁶ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. 24.

⁴⁷⁷ *Attorney-General v De Keyser's Royal Hotel* [1920] AC 508 (onglet 22), p. 542; *R. c. Tener*, 1985 CanLII 76 (CSC), [1985] 1 RCS 533 (onglet 18), p. 559.

⁴⁷⁸ Voir par exemple : *Loi mettant fin à la recherche d'hydrocarbures ou de réservoirs souterrains, à la production d'hydrocarbures et à l'exploitation de la saumure*, RLRQ c R-1.01 (onglet 81); *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ c A-19.1 (onglet 82), art. 41 et 74, al. 2; art. 245 à 245.3.

titulaires de permis de propriétaire de taxi n'implique pas que ceux-ci pourraient renoncer à réclamer toutes sommes supplémentaires, s'il y a lieu »⁴⁷⁹.

380. D'autre part, lors de l'adoption de la *LTRPA*, le législateur avait un choix politique à faire : indiquer de manière expresse que l'indemnisation versée serait la seule que les membres pourraient recevoir, et en supporter le coût politique, y compris les effets possibles sur la perception du Québec comme un état de droit dans lequel la propriété privée est protégée, ou faire face à la présente action collective en vertu de 952 sans une telle clause. Le choix a été fait et l'État doit en assumer les conséquences.
381. Pleinement informé de l'existence du présent recours, qui a été autorisé en 2018 et qui alléguait une expropriation déguisée, le ministre Bonnardel a proposé un amendement au projet de loi « dans les dernières minutes »⁴⁸⁰ le soir du 8 octobre 2019, qui aurait immunisé le défendeur contre toute réclamation en lien avec les faits en litige, incluant le présent recours.
382. Voici le texte précis de l'amendement proposé :

«257. Une redevance de 0,90 \$ par course doit être payée par le client au ministre des Transports, en sus du prix de la course. Cette redevance est affectée au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000.

«De plus, le ministre établit sans délai un programme d'aide financière destiné à offrir une aide financière additionnelle aux personnes ayant des besoins de soutien personnel particuliers.

Quiconque a droit à une indemnité en application du programme mentionné au premier alinéa n'a droit à aucune autre somme, notamment à titre de dommages- intérêts, pour tout préjudice causé par :

1° l'entrée en vigueur de la présente loi ou de ses textes d'application;

2° une diminution de la valeur d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01);

3° un acte ou une omission du gouvernement, d'un ministre ou d'un organisme public survenu dans l'application de cette loi ou de ses textes d'application.»⁴⁸¹

⁴⁷⁹ Lettre type du gouvernement du Québec concernant le premier programme, **pièce P-9**, p. 2. Voir également Questions et réponse, **pièce PGQ-5**, pp. 5-6.

⁴⁸⁰ Débats parlementaires PL 17 (en liasse): 8 octobre 2019, **Pièce P-16DD**, 176.

⁴⁸¹ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 8 octobre 2019, **Pièce P-16DD**, p. 163, voir plus généralement pp. 163-177.

383. Après que l'opposition lui ait demandé s'il se rendait compte de ce qu'il faisait, le ministre avait répondu « tout à fait »⁴⁸².
384. L'amendement a toutefois été retiré par le ministre le lendemain matin⁴⁸³. La première partie de la disposition est devenue l'article 287 de la *Loi*⁴⁸⁴, qui prévoit seulement que la redevance est affectée au financement d'un programme d'aide financière qui vise à indemniser les anciens titulaires d'un permis de propriétaire de taxi.
385. Les débats parlementaires confirment sans l'ombre d'un doute que l'intention du législateur n'était pas de priver les membres du groupe de leur droit à une juste indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q.⁴⁸⁵.

L'article 952 C.c.Q. établit un régime de responsabilité sans faute pour l'expropriation déguisée

386. Le défendeur prétend que les membres du groupe ne peuvent réclamer une indemnité en lien avec les faits en litige sans prouver que le comportement de l'État était fautif ou de mauvaise foi.
387. Cet argument est contraire à la jurisprudence de la Cour suprême et incompatible avec les principes bien établis en matière d'expropriation. Il n'est d'aucune utilité pour le défendeur en l'espèce.
388. Comme la Cour suprême a récemment réitéré, « [I]es tribunaux québécois ont reconnu que l'art. 952 C.c.Q. établit un régime de responsabilité sans faute pour l'expropriation déguisée, à la différence des contestations en droit administratif de la validité d'un règlement fondées sur les motifs illégitimes de la municipalité »⁴⁸⁶.
389. L'analyse n'est donc pas axée sur le caractère illégitime de la conduite de l'État, mais sur ses *effets* pour la partie qui allègue l'expropriation. Comme l'a confirmé la Cour d'appel dans l'affaire *Dupras* :

[29] Par ailleurs, la bonne ou la mauvaise foi de la municipalité – le caractère fautif de son comportement – n'est pas pertinente à l'analyse, c'est « l'effet

⁴⁸² Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 8 octobre 2019, **Pièce P-16DD**, 174.

⁴⁸³ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 9 octobre 2019, **Pièce P-16EE**, pp. 2-5.

⁴⁸⁴ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2, (onglet 74) art. [287](#).

⁴⁸⁵ *Société Télé-Mobile c. Ontario*, 2008 CSC 12 (onglet 12), par. [42](#); *Canadian Security Intelligence Service Act (CA) (Re)*, 2022 FC 1444 (onglet 55), par. [179-180](#).

⁴⁸⁶ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [48](#) (nos soulignements), citant également *Ville de Léry c. Procureure générale du Québec*, 2019 QCCA 1375, par. [17](#); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (C.A. Qc) (onglet 39), par. [57](#); *Ville de La Prairie c. 9255-2504 Québec inc.*, 2020 QCCS 307 (CanLII) (onglet 45), par. [29](#); *Spénard c. Salaberry-de-Valleyfield (Cité de)*, [1983] C.S. 725 (onglet 53).

même du règlement » qui importe. C'est ainsi que lorsque la Cour suprême utilise la notion d'abus pour qualifier l'expropriation déguisée, elle réfère à l'exercice abusif du pouvoir de réglementer afin de procéder, de facto, à une expropriation sans verser l'indemnité exigée notamment par l'article 952 du *Code civil du Québec*. La validité du règlement restrictif d'usage n'est, par conséquent, pas un obstacle à l'existence d'une expropriation déguisée⁴⁸⁷.

390. Par conséquent, un recours en expropriation déguisée est entièrement distinct d'un recours fondé sur la responsabilité extracontractuelle de l'État. Tel qu'expliqué récemment dans l'affaire *Deragon* :

[59] En premier lieu, le propriétaire qui prétend être victime d'une expropriation déguisée *n'a pas* à prouver la mauvaise foi de la municipalité, ni aucun élément fautif. Il lui suffit d'établir que l'effet du règlement entraîne la suppression de toute utilisation raisonnable de son droit de propriété. Ainsi, on peut considérer que l'article 952 C.c.Q. crée un régime de responsabilité sans égard à la faute. Il vaut la peine de souligner ce point, car parfois, les sources accolent des qualificatifs comme « *abusif* », « *abusivement* » et « *abus de pouvoir* » à une situation d'expropriation déguisée. Or, il ne faut pas y voir un quelconque critère supplémentaire qui s'ajouterait au fardeau du propriétaire lésé. Le recours fondé sur l'article 952 C.c.Q. se distingue d'ailleurs de l'action en responsabilité civile extracontractuelle contre une municipalité, laquelle a pour fondement l'article 1457 C.c.Q.⁴⁸⁸

391. L'intention, la connaissance et le comportement de l'État sont des éléments de contexte pertinents pour comprendre si un propriétaire a été privé de son bien et pour déterminer le montant d'une indemnité juste en l'espèce (comme exposé en détail ci-dessus)⁴⁸⁹.
392. Par contre, ces facteurs n'ont aucune incidence sur la détermination de la responsabilité de l'État pour les conséquences d'une expropriation déguisée. Cette question trouve déjà une réponse complète dans l'article 952 C.c.Q..
393. Pour cette même raison, l'État ne bénéficie pas non plus d'une immunité particulière dans le cadre d'un recours en expropriation. Comme expliqué précédemment, le droit de l'expropriation est un régime juridique entièrement distinct du droit de la responsabilité civile extracontractuelle.
394. L'immunité restreinte de l'État — qui n'est pas applicable en présence de mauvaise foi, d'insouciance grave ou de faute lourde⁴⁹⁰ — protège les autorités publiques contre toute condamnation en responsabilité extracontractuelle

⁴⁸⁷ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [29](#).

⁴⁸⁸ *Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire*, 2023 QCCS 3335 (onglet 44), par. [59](#).

⁴⁸⁹ Voir *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [51-57](#); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA) (onglet 39), par. [50-59](#).

⁴⁹⁰ *Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCA 18 (onglet 29), par. [67](#); *Hinse c. Canada (Procureur général)*, 2015 CSC 35 (onglet 6), par. [51](#).

découlant d'un « sous-groupe de décisions discrétionnaires », qui sont parfois « qualifiées de "véritables" décisions de politique générale ou décisions de politique générale "fondamentale" »⁴⁹¹.

395. Cette immunité est une exception restreinte au principe selon laquelle l'État est lié par les règles ordinaires de la responsabilité extracontractuelle et se justifie par le fait que l'État a des pouvoirs et des responsabilités uniques par rapport aux acteurs privés⁴⁹². Elle n'est d'aucune application en droit de l'expropriation — un régime juridique entièrement distinct qui ne concerne, par définition, que la responsabilité de l'État pour des actes que seul l'État peut accomplir.
396. Une décision acceptant que l'État puisse bénéficier d'une telle immunité pour le protéger contre une demande en indemnisation en vertu de l'article 952 C.c.Q. viderait la disposition de tout son sens.

Le demandeur n'a pas besoin de contester la validité de la loi pour obtenir une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q.

397. Dans le même ordre d'idées, le défendeur suggère que le fait que la validité de la loi abolissant les permis des membres du groupe n'est pas contestée signifie que les membres du groupe n'ont pas le droit de demander une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. Cet argument ne tient tout simplement pas.
398. De toute évidence, l'article 952 C.c.Q. permet aux propriétaires le choix de poursuivre l'État dans le cadre d'une demande en nullité visant à contester la validité d'un acte gouvernemental qui a provoqué une expropriation⁴⁹³. Comme dans la présente action collective, il permet également à un propriétaire de poursuivre l'État afin de réclamer une indemnité juste pour compenser l'expropriation de leur bien après qu'elle ait eu lieu⁴⁹⁴.
399. Ces recours, et les remèdes respectifs qu'ils impliquent, ne dépendent pas l'un de l'autre. Le choix du recours « appartient au propriétaire »⁴⁹⁵.
400. Le fait que l'État ait le droit de réglementer un bien ou le secteur d'activité auquel il se rattache n'a aucune incidence sur l'obligation de verser une indemnité juste

⁴⁹¹ *R. c. Imperial Tobacco Canada Ltée*, 2011 CSC 42 (onglet 9), par. [74](#); *Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCA 18 (onglet 29), par. [67 et seq.](#); *Nelson (Ville de) c. Marchi*, 2021 CSC 41 (onglet 2), par. [50 et seq.](#)

⁴⁹² Art. [1376 C.c.Q.](#); *Prud'homme c. Prud'homme*, [2002 CSC 85](#) (onglet 14), par. 31; *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, 2004 CSC 61 (onglet 13), par. [18](#).

⁴⁹³ Voir, par exemple, *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.*, 2018 CSC 35 (onglet 4), par. [2](#).

⁴⁹⁴ *Ibid*, par. [2](#); *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36 (onglet 1), par. [47](#).

⁴⁹⁵ *Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire*, 2023 QCCS 3335 (onglet 44), par. [65](#) (voir également note [95](#)). Voir également *Habitations Germet inc. c. Ville de Lorraine*, 2018 QCCS 5781 (onglet 46), par. [18-19](#); appel rejeté : [2021 QCCA 167](#) (onglet 46).

et préalable lorsque cette mesure réglementaire ou législative a pour effet d'exproprier la propriété d'un propriétaire. Accepter le contraire serait de remettre en cause la validité même de l'article 952 C.c.Q.

401. En effet, l'article 952 C.c.Q. ne limite en rien le pouvoir de l'État de légiférer ou de réglementer dans l'intérêt public. Il prévoit simplement que lorsque l'État choisit d'exproprier la propriété d'une personne dans le cadre de ces activités, celle-ci doit être indemnisée de manière juste et préalable. Quelle que soit l'utilité publique d'une décision gouvernementale, le coût d'une telle mesure ne peut revenir au seul propriétaire: « c'est le fondement même du principe retranscrit à l'article 952 C.c.Q. »⁴⁹⁶.

402. Par ailleurs, c'est exactement l'approche adoptée par la Cour d'appel dans l'affaire *Dupras* en réponse à l'argument d'une municipalité selon lequel un règlement conduisant à une expropriation déguisée était valide :

[37] L'intimée fait ensuite valoir qu'il ne peut pas y avoir expropriation déguisée en l'espèce puisque le règlement de 2006 s'inscrit dans ses pouvoirs et obligations de mise en œuvre de la volonté du législateur de protéger le couvert forestier. Or, sur ce point, il importe de distinguer la conformité du règlement à l'habilitation législative, d'une part, de l'obligation de la Ville d'indemniser le propriétaire qui se voit *de facto* exproprié par l'effet du règlement, d'autre part. Comme l'écrivent des auteurs, c'est une erreur de conclure qu'il ne peut y avoir d'expropriation déguisée lorsque la ville a le pouvoir d'adopter le règlement restrictif. En l'espèce, l'appelante ne conteste pas que le règlement de 2006 respecte l'environnement législatif applicable. Elle ne fait que plaider qu'en raison des effets restrictifs du règlement de 2006 elle a été, *de facto*, expropriée et qu'elle a donc droit à une indemnité⁴⁹⁷.

403. Dans le même ordre d'idées, le fait la Cour supérieure a rejeté des demandes en injonction et en nullité en lien avec le projet pilote en 2017⁴⁹⁸ n'a aucune conséquence pour la présente action collective. Peu importe que le projet pilote soit *intra vires* ou non, il s'agit d'une étape clé dans la chaîne des événements qui a mené à l'expropriation déguisée de la propriété des membres et ils ont droit à une indemnisation en conséquence.

404. À cet égard, le résumé du juge Phillips dans l'affaire récente de *Deragon* est très instructif :

[60] En deuxième lieu, le propriétaire qui prétend être victime d'expropriation déguisée et qui réclame une indemnité en conséquence n'a pas non plus à démontrer que la réglementation dont les effets sont en cause souffre d'une

⁴⁹⁶ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. 39.

⁴⁹⁷ *Ibid*, par. 37.

⁴⁹⁸ *Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 c. Uber Technologies inc.*, 2017 QCCS 4447 (onglet 48).

cause d'invalidité quelconque. Au contraire, le règlement peut être parfaitement valide. Certes, il peut exister des situations où la restriction imposée par la réglementation souffre d'un vice qui en compromet la validité. Nous y reviendrons plus bas. Mais il s'agit, dans ce cas-là, d'un recours dont le fondement est forcément différent et qui obéit d'ailleurs à des règles distinctes quant au délai dans lequel il doit être introduit, qui est plus court que celui qui s'applique au recours fondé sur l'article 952 C.c.Q.

[61] En troisième lieu, comme corollaire du principe énoncé au paragraphe précédent, ainsi que de celui exposé deux paragraphes plus haut, la municipalité ne peut pas se défendre sur la base du fait que son règlement se fonde sur une habilitation législative qui l'autorise expressément à adopter le type de règlement qui est en cause. En effet, si l'invalidité du règlement n'est pas un critère auquel le propriétaire doit satisfaire, sa validité ne peut pas être un moyen de défense. Il n'y a pas non plus de raison de distinguer la réglementation fondée sur le pouvoir de « *spécifier, pour chaque zone, les constructions ou les usages qui sont autorisés et ceux qui sont prohibés* » de celle fondée sur d'autres pouvoirs. Peu importe la nature du pouvoir, si l'effet du règlement est de supprimer toute utilisation raisonnable du bien-fonds, la municipalité doit verser une indemnité, sauf dispense expresse édictée par le législateur⁴⁹⁹.

405. Dans certains cas, il est donc vrai qu'une expropriation déguisée sera illégale parce qu'elle est accomplie d'une manière illégitime et abusive ou pour des motifs illicites, au sens du droit administratif. Dans d'autres circonstances cependant, comme dans la présente affaire, la légalité d'une expropriation ne sera contestée que dans la mesure où l'exproprié n'a pas reçu l'indemnité juste et préalable qui lui était due.
406. Finalement, nous notons que la détermination des montants accordés dans le cadre des programmes d'aide financière du gouvernement relevait de la compétence du ministre des Transports, et n'étaient pas précisés dans la loi⁵⁰⁰. Les montants associés à ces programmes ont été déterminés par le ministre des Transports en collaboration avec d'autres ministres et approuvés par le Conseil de trésor⁵⁰¹. Par conséquent, c'est la décision de l'exécutif d'indemniser de manière inadéquate — et non la décision du législateur d'abolir les permis — qui est la cible appropriée d'une demande recherchant une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q.

⁴⁹⁹ *Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire*, 2023 QCCS 3335 (onglet 44), par. [58-61](#).

⁵⁰⁰ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2, (onglet 74) [art. 287](#): « ...Cette redevance est affectée au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme... » et « De plus, le ministre établit sans délai un programme d'aide financière... ».

⁵⁰¹ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ c T-11.2 (onglet 74), [art. 287](#).

Seuls les montants liés à la perte de la valeur des permis peuvent être déduits du montant réclamé

407. Le défendeur nie toute obligation de verser des sommes d'argent aux membres du groupe. Cependant, dans la mesure où il est soumis à une telle obligation, le défendeur prétend qu'il doit être crédité pour « les sommes versées par le gouvernement aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi par les divers programmes mis en place devraient être déduites de l'indemnité juste et raisonnable réclamée par les membres du groupe »⁵⁰². Ces programmes et les sommes versées sont détaillés aux pièces **PGQ-11A**, **PGQ-11B** et **PGQ-11C**.
408. Le défendeur prétend qu'une telle déduction s'impose afin d'éviter la double indemnisation des membres⁵⁰³. Il indique que ces divers programmes visent notamment à compenser la perte de valeur des permis de taxis subie par les membres⁵⁰⁴. Il reconnaît donc que ces programmes ont aussi d'autres objectifs totalement déconnectés de la perte de valeur du permis⁵⁰⁵.
409. La seule réparation que le demandeur cherche à obtenir dans le cadre du présent recours est une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. pour la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi. Il soumet que les seules sommes à déduire du quantum réclamé en l'instance sont celles ayant été imputées par le défendeur, lors de leur versement aux membres, à l'indemnisation de la perte de valeur des permis.
410. Les programmes décrits aux pièces **PGQ-11A** et **PGQ-11B** ayant été imputées par le défendeur à la compensation de la perte de valeur des permis, le demandeur convient que les sommes afférentes doivent être déduites du quantum réclamé pour la perte de valeur des permis.
411. Quant au programme décrit à la pièce **PGQ-11C**, il se décline en 5 volets, dont les 4 premiers visent à indemniser des « difficultés personnels »⁵⁰⁶ distinctes de celles faisant l'objet de la réclamation en l'instance, soit la perte de valeur des permis⁵⁰⁷.

⁵⁰² Défense du Procureur général du Québec, par. 160.

⁵⁰³ Défense du Procureur général du Québec, par. 165.

⁵⁰⁴ Défense du Procureur général du Québec, par. 163.

⁵⁰⁵ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

⁵⁰⁶ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

⁵⁰⁷ Voir la description des volets : Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**.

412. En effet, le témoin du défendeur M. Guy Émond a reconnu que les volets 1, 2 et 4 visaient à compenser les pertes de revenus, tandis que le volet 3 constituait un simple remboursement discrétionnaire⁵⁰⁸.
413. Ce fait est également évident à la lecture de la description de chaque volet et la preuve correspondante requise— incluant le billet de santé démontrant l'incapacité du réclamant à travailler (volet 1), les factures de consultation (volet 2), l'avis de défaut de paiement de la part du créancier ou du locateur et la preuve qu'il est dans l'incapacité de payer ses obligations relatives au maintien de la résidence familiale (volet 3), ainsi que la déclaration de revenus et l'avis de cotisation du demandeur (volet 4), tel qu'ils sont décrits à la pièce **PGQ-9**.
414. Quant au volet 5, le demandeur est d'avis qu'il vise effectivement la compensation de perte de valeur des permis des actionnaires des sociétés par actions qui étaient titulaires, au 19 mars 2019, d'un ou des permis de propriétaire. À cet égard, nous constatons qu'il s'agit du seul volet dans lequel un créancier hypothécaire avait droit au montant demandé⁵⁰⁹. Les sommes versées dans le cadre du volet 5 doivent donc être déduites du quantum réclamé comme indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q.
415. Or, il en va différemment des sommes versées dans le cadre des 4 premiers volets.
416. L'article 1569 C.c.Q. n'accorde qu'une seule chance à la débitrice d'exercer son privilège de désigner l'imputation de ses paiements, et celle-ci doit être saisie au moment du paiement⁵¹⁰.
417. En l'espèce, au moment du versement des sommes, le défendeur a exercé ce privilège quant aux sommes liées aux 4 premiers volets du programme décrit à la pièce **PGQ-11C**. Or, elle a imputé ces sommes à la compensation d'une autre difficulté ou préjudice que celle liée à la perte des permis et ne peut revenir sur cette décision après coup.
418. Le demandeur soumet conséquemment à la Cour que les sommes versées dans le cadre des 4 premiers volets composant le programme décrit à la pièce **PGQ-**

⁵⁰⁸ Témoignage de Guy Émond, 15 avril 2024.

⁵⁰⁹ Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi, Modalités d'application 2019-2022, **pièce PGQ-9**, p. 7 : « Lorsque le permis visé est grevé d'une ou de plusieurs hypothèques, la demande doit être présentée conjointement par la ou les personnes admissibles, selon le cas, et les créanciers hypothécaires. »

⁵¹⁰ *Agricultural Insurance Co. v. Sargeant*, 1896 CanLII 4 (CSC) (onglet 25), p. 36 ; *Dupuis v Magog (Cité)*, 1980 AZ-80021107 (CS) (onglet 54), par. 15-16; Karim, Vincent, *Les obligations*, vol. 2, 5e éd., Montréal, Wilson & Lafleur, 2020 (onglet 62), p. 463 ; P.-G. Jobin et N. Vézina, « Les règles générales à l'exécution de l'obligation – Modalités », *Les obligations*, 7e édition, 2013 (onglet 63), par. 671.

11C ne peuvent et ne doivent pas être déduites du quantum réclamé pour la perte de valeur des permis.

419. Qui plus est, il ne peut résulter une double indemnisation du fait de ne pas déduire ces sommes du quantum réclamé considérant que l'indemnité pour pertes de valeur des permis et l'indemnité pour pertes de revenus sont des postes de réclamation distincts, d'autant plus que seul l'un d'eux est réclamé en l'espèce.
420. Ainsi, l'imputation pour un poste de réclamation due en vertu de l'art. 952 C.c.Q. ne vaut pas pour aucun autre des postes de réclamation qui la composent.
421. Déduire les sommes versées par le défendeur dans le cadre des 4 premiers volets du programme décrit à la pièce **PGQ-11C** correspondrait à l'oubli partiel du seul poste légitime de réclamation en l'espèce, soit celui pour perte de valeur des permis. Cela emporterait un résultat diamétralement opposé à la double indemnisation des membres, soit leur sous-indemnisation.
422. Le demandeur soumet respectueusement que la Cour ne peut endosser un tel résultat et doit donc se limiter à déduire du quantum réclamé pour la perte de valeur des permis les sommes versées pour la perte de valeur des permis.

E. Les dommages punitifs

423. Nous reproduisons à nouveau l'article 6 de la *Charte* qui se lit comme suit :

6. Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi.

424. En enchâssant à l'article 6 de la *Charte* le droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, droit déjà considéré comme étant fondamental dans le contexte de l'expropriation, comme nous l'avons vu, le législateur québécois a voulu le protéger encore davantage⁵¹¹. Le législateur ne parle pas pour rien dire. Le sixième alinéa du préambule de la *Charte* se lit en effet comme suit :

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'affirmer solennellement dans une Charte les libertés et droits fondamentaux de la personne afin que ceux-ci soient garantis par la volonté collective et mieux protégés contre toute violation;

425. En l'espèce, le défendeur a dépossédé les membres d'un actif qui était dans bien des cas le seul fruit du travail de toute leur vie, leur seul patrimoine, acquis au coût de travail, de sacrifices et de privations pendant des décennies. Il est difficile de trouver les mots pour décrire toute la détresse que ce geste illicite et choquant a causée chez les membres et au sein de leurs familles et communautés. Les

⁵¹¹ Voir par exemple *Brensim Corporation Ltd. C. Montréal (Ville de)*, J.E. 86-315 (C.S.) (onglet 52), p. 23-24.

membres du groupe qui ont témoigné ont tenté de trouver ces mots, tenté d'exprimer la perte de leur dignité, de leur autonomie, le bouleversement de leurs plans pour la retraite, le stress intense qu'ils ont vécu et qu'ils vivent encore, et la trahison de leur foi en l'état de droit dans un pays qui était souvent leur pays d'adoption.

426. Ainsi, il ne fait aucun doute que le défendeur a violé les droits des membres en vertu de l'article 6 de la *Charte*.

L'atteinte était intentionnelle au sens de l'article 49 de la Charte

427. En enchâssant à l'article 6 de la *Charte* le droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, le législateur québécois a également voulu permettre qu'une atteinte illicite et intentionnelle à ce droit puisse être sanctionnée par une condamnation à des dommages punitifs. L'article 49 de la *Charte* se lit comme suit :

49. Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs.

428. La Cour suprême résume le concept d'intentionnalité en vertu de la *Charte* dans l'affaire *St-Ferdinand* en précisant qu'il inclut un geste posé en toute connaissance des conséquences immédiates et naturelles ou au moins extrêmement probables :

[121] ... il y aura atteinte illicite et intentionnelle au sens du second alinéa de l'art. 49 de la *Charte* lorsque l'auteur de l'atteinte illicite a un état d'esprit qui dénote un désir, une volonté de causer les conséquences de sa conduite fautive ou encore s'il agit en toute connaissance des conséquences, immédiates et naturelles ou au moins extrêmement probables, que cette conduite engendrera. Ce critère est moins strict que l'intention particulière, mais dépasse, toutefois, la simple négligence.⁵¹²

429. La Cour explique que cette approche « est fidèle à la fonction préventive et dissuasive des dommages exemplaires »⁵¹³.

⁵¹² *Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, [1996] 3 RCS 211 (onglet 17), 1996 CanLII 172, [par. 121](#).

⁵¹³ *Ibid*, par. [122](#), citant Pauline Roy, *Les dommages exemplaires en droit québécois: instrument de revalorisation de la responsabilité civile*, Université de Montréal, 1995, vol. I, pp. 231-32.

430. Le défendeur savait que le fait d'abolir les biens des membres les privait du droit d'en user, d'en jouir et d'en disposer et savait fort bien que ce bien représentait la retraite des membres plus âgés.
431. En l'espèce, le défendeur savait qu'il est parfaitement incohérent et injuste à sa face même d'indemniser deux personnes détenant un bien identique en leur payant des montants vastement différents n'ayant rien à voir avec leur valeur réelle. Il s'agira inévitablement d'une injustice patente envers au moins une des deux.
432. Le défendeur savait qu'en adoptant le coût d'acquisition comme base d'indemnisation, il se trouverait à causer un transfert entre les membres plus âgés et plus vulnérables, qui avaient acheté leur permis plus tôt, vers les membres plus jeunes, qui avaient acheté leur permis à un prix plus élevé. Un tel résultat est manifestement inéquitable, voire insensé, et mérite d'être dénoncé avec force.
433. Dans l'affaire *Imperial Tobacco*⁵¹⁴, la Cour d'appel a rappelé qu'un des objectifs des dommages punitifs est de dénoncer un comportement inacceptable en société, comme celui du défendeur en l'espèce.
434. Le défendeur savait de plus que s'il désirait abolir les permis de propriétaire de taxi, il avait l'obligation légale de payer une juste et préalable indemnité, et donc que son défaut de ce faire était manifestement illicite. Dans son témoignage, le ministre Poëti a confirmé sans la moindre hésitation qu'il était clair pour lui en tant que ministre que si le gouvernement voulait abolir les permis, il devait en payer la valeur marchande⁵¹⁵.
435. En commission parlementaire, le représentant du Mouvement Desjardins Hubert Thibault a même expliqué de manière limpide au ministre Bonnardel l'illégalité et l'inéquité flagrante de son projet d'abolir les permis en indemnisant les membres sur la base du coût d'acquisition :

La première démarche est de définir la nature et la portée de l'éventuelle décision de l'Assemblée nationale concernant les permis de taxi. Le Code civil traite de la nature et de l'étendue des droits de propriété. Deux articles sont particulièrement dramatiques ... excusez-moi, particulièrement pertinents. Je les cite. 947, Code civil : « La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi. » 952, Code civil : « Le propriétaire ne peut être

⁵¹⁴ Témoignage de Robert Poëti, 8 avril 2024. Voir aussi Point de presse de M. Laurent Lessard, le 17 septembre 2017, **pièce P-89**, et Rapport de M. Ghislain Bolduc, 22 septembre 2017, **pièce P-102CONF**, qui démontrent que le gouvernement savait qu'il devait payer la valeur des permis pour pouvoir les abolir.

⁵¹⁵ *Imperial Tobacco Canada Itée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358 (CanLII), par. [1112](#).

contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité. » Cette abolition équivaut certainement et indéniablement à une cession de propriété sous contrainte à laquelle réfère le Code civil. Elle doit donc emporter une juste et préalable indemnité.

(...)

La base de l'indemnité repose sur le prix d'acquisition du permis, indépendamment de sa valeur marchande, juste avant qu'il ne soit aboli. Les arguments supportant cette limitation d'indemnité sont essentiellement de deux ordres. Le premier est de souligner l'ampleur des sommes requises pour assumer indemnisation fondée sur la valeur des permis. L'argument principal est difficile à accepter. Comment la seule ampleur des sommes en cause pourrait-elle justifier d'offrir une indemnité limitée au coût d'acquisition? Ceci est contraire aux principes les plus fondamentaux applicables en matière d'expropriation. Appliqué à l'expropriation d'immeubles, cet argument permettrait de dire à un exproprié : Votre résidence vaut aujourd'hui 300 000 \$ sur le marché, mais nous nous limiterons aux 100 000 \$ que vous aviez payés il y a 25 ans. L'inéquité devient flagrante⁵¹⁶. (Nous soulignons)

436. Ainsi, il ne fait aucun doute que l'atteinte illicite au droit des membres de jouir et de disposer de leurs biens était intentionnelle.

La détermination du quantum des dommages punitifs

437. L'attribution de dommages punitifs est un exercice qui repose sur les circonstances de chaque dossier, et la somme octroyée doit être rationnellement proportionnelle aux objectifs poursuivis⁵¹⁷.
438. Considérant la gravité de l'atteinte intentionnelle et la capacité de payer quasi illimitée de l'État, le montant des dommages punitifs réclamés en l'instance aurait pu être vastement supérieur. En effet, la gravité de la faute est le facteur le plus important à considérer et doit être appréciée sous l'angle de la conduite fautive du défendeur ainsi que de l'importance de l'atteinte aux droits des victimes⁵¹⁸.
439. Par ailleurs, bien que la demande soit exprimée sur la base d'un montant par personne, ce que la jurisprudence nous enseigne n'est pas indiqué⁵¹⁹, la Cour est néanmoins parfaitement en mesure d'évaluer les critères de l'article 1621 C.c.Q.⁵²⁰, car le nombre maximal de membres est connu⁵²¹.

⁵¹⁶ Débats parlementaires Projet de loi 17 (en liasse): 19 mai 2019, **Pièce P-16I**, p. 50-51.

⁵¹⁷ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8 (onglet 8), par. [209](#).

⁵¹⁸ *Banque de Montréal c. Marcotte*, 2014 CSC 55 (onglet 7), par. [109](#).

⁵¹⁹ *Imperial Tobacco Canada Itée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358 (CanLII), par. [1126](#).

⁵²⁰ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8 (onglet 8), par. [199](#).

⁵²¹ **Pièce PGQ-11B** : il y a eu 6973 chèques émis en vertu du Premier programme, ce qui implique que le montant maximal approximatif de dommages punitifs serait de moins de 7 000 000 \$.

440. Considérant l'ampleur de la réparation que devra payer le défendeur si le demandeur a gain de cause⁵²², le demandeur soumet que le montant somme toute symbolique de mille dollars par personne en dommages punitifs réclamés est approprié en l'instance.

F. Le recouvrement collectif

Les principes applicables

441. Le demandeur demande que les réclamations des membres soient l'objet d'une ordonnance de recouvrement collectif suivant l'article 595 C.p.c. :

595. Le tribunal ordonne le recouvrement collectif des réclamations des membres si la preuve permet d'établir d'une façon suffisamment précise le montant total de ces réclamations. Ce montant est établi sans égard à l'identité de chacun des membres ou au montant exact de la réclamation de chacun.

Le tribunal peut, après avoir établi ce montant, en ordonner le dépôt intégral ou suivant les modalités qu'il fixe auprès d'un établissement financier exerçant son activité au Québec; les intérêts sur le montant déposé profitent aux membres. Le tribunal peut réduire le montant s'il ordonne l'exécution d'une autre mesure réparatrice ou encore, au lieu d'une ordonnance pécuniaire, ordonner l'exécution d'une mesure réparatrice appropriée.

S'il y a lieu à des mesures d'exécution, les instructions à l'huissier sont données par le représentant.

595. The court orders collective recovery of the class members' claims if the evidence allows a sufficiently precise determination of the total claim amount. The total claim amount is determined without regard to the identity of individual class members or the exact amount of their respective claims.

After determining the total claim amount, the court may order that it be deposited in its entirety, or according to the terms it specifies, with a financial institution carrying on business in Québec; the interest on the amount deposited accrues to the class members. The court may reduce the total claim amount if it orders an additional form of reparation, or may order reparation appropriate to the circumstances instead of a monetary award.

If execution measures prove necessary, instructions are given to the bailiff by the representative plaintiff.

442. Lorsque la preuve permet d'établir de manière suffisamment précise le montant total des réclamations, le tribunal ordonnera le recouvrement collectif des réclamations des membres. De manière générale, le recouvrement collectif sera privilégié puisqu'il favorise l'objectif de réparation intégrale du préjudice subi. Selon la Cour d'appel dans l'affaire *Masson* :

[76] Le recouvrement des réclamations peut se faire de façon collective, individuelle ou selon une combinaison des deux. Le recouvrement collectif est certes préférable lorsque possible puisqu'il permet d'étendre la responsabilité du défendeur à toute la mesure du préjudice causé, plutôt que de la limiter à

⁵²² *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8 (onglet 8), par. [202](#).

indemniser seulement les membres qui produisent une réclamation individuelle; il favorise l'objectif de réparation intégrale du préjudice subi⁵²³.

443. Le degré de précision requis n'est pas l'exactitude : la loi laisse une marge d'appréciation au juge⁵²⁴. Ainsi, lorsque le tribunal est en mesure d'arriver à une bonne approximation quant au montant total des réclamations, il ordonnera le recouvrement collectif, et ce, même si les réclamations individuelles des membres ne sont pas identiques⁵²⁵.

La détermination des montants dus aux membres

444. Dans cette action collective, le recouvrement collectif est la solution appropriée, complète et simple. La preuve démontre que les informations nécessaires pour déterminer à la fois le montant global de la condamnation recherchée et la valeur de chaque réclamation individuelle sont disponibles dans les circonstances.
445. Il n'y a aucun doute que la preuve établit d'une façon suffisamment précise le montant total des réclamations des membres. La preuve d'expertise en demande établit une méthode pour déterminer la valeur marchande des permis des membres du groupe au cours de la période concernée⁵²⁶. Cette même méthode est largement confirmée par l'expertise en défense⁵²⁷. Ces deux expertises sont appuyées par le témoignage de Steven Goyette⁵²⁸, qui confirme que les données de la CTQ sont capables d'établir la valeur marchande des permis de propriétaire de taxi sur une base globale.
446. De même, la preuve démontre que les montants des indemnités versées à chaque membre du groupe dans le cadre des différents programmes sont connus de la partie défenderesse et qu'ils sont simples à calculer⁵²⁹. Ceci est vrai tant sur une base globale (tel que démontré par les pièces **PGQ-11A**, **PGQ-11B** et **PGQ-11C**) qu'au niveau de chaque membre du groupe.

⁵²³ *Masson c Telus Mobilité*, 2019 QCCA 1106 (onglet 33), [par. 76](#), citant *Imperial Tobacco Canada Itée c. Conseil Québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358 (onglet 34), [par. 1173 à 1196](#); *Ciment du Saint-Laurent c. Barrette*, 2008 CSC 64 (onglet 11), [par. 107-118](#); *Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, 1996 CanLII 172 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 211 (onglet 17), [par. 32-36](#).

⁵²⁴ *Imperial Tobacco Canada Itée c. Conseil Québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358 (onglet 34), [par. 1188](#).

⁵²⁵ *Masson c Telus Mobilité*, 2019 QCCA 1106 (onglet 33), [par. 76-78](#).

⁵²⁶ Témoignage de l'expert Martin Boyer, 23 avril 2024; Rapport d'expertise de Martin Boyer, **pièce P-13**.

⁵²⁷ Témoignage de l'expert Patrice Dumais, 24 avril 2024; Rapport d'expertise de Patrice Dumais, **pièce PGQ-12**.

⁵²⁸ Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024.

⁵²⁹ Témoignage de Christine Grant, 15 avril 2024.

447. Ce fait a été confirmé par le témoignage de Christine Grant⁵³⁰, qui a expliqué les différents programmes du défendeur, leurs conditions et les montants accordés dans le cadre de chacun d'entre eux. Comme pour la valeur marchande des permis, les montants globaux versés dans le cadre de ces programmes d'indemnisation, ainsi que le montant que chaque membre du groupe a reçu individuellement dans le cadre de ces programmes, sont connus et déterminés⁵³¹.
448. Ces montants, ainsi que les contrats de transfert et d'acquisition de tous les permis pendant la période concernée (qui sont déjà au dossier, voir **Pièce P-EXP-19 en liasse**), permettent de déterminer la part proportionnelle de la perte globale attribuable à chaque membre du groupe sur une base objective.
449. Comme expliqué ci-dessus, étant donné que l'on connaît à la fois la perte totale subie par les membres du groupe, tel que calculé par le Dr Boyer (1 164 580 825 \$), et les montants qui leur ont été versés dans le cadre des programmes d'aide financière en lien avec cette perte (855 648 124 \$)⁵³², il est possible de déterminer le quantum total de façon précise. Le montant global de l'indemnisation recherchée pour l'expropriation déguisée subie par les membres du groupe est donc de **308 932 701 \$**.
450. En plus des montants ordonnés à titre d'indemnité juste pour l'expropriation de leurs permis de taxi, le demandeur demande à la Cour d'appliquer l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévus à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter de la date de signification de la demande pour autorisation d'exercer la présente action collective⁵³³.
451. Sur cette base, le demandeur demande à la Cour de fixer le montant soumis au recouvrement collectif en vertu de l'article 595 C.p.c. à 308 932 701 \$, plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 21 septembre 2016.
452. Tel que décrit ci-dessus, la Cour est également en droit de fixer le montant de dommages punitifs soumis au recouvrement collectif à 1000 \$ par membre du

⁵³⁰ *Ibid.*

⁵³¹ Voir également la pièce Fichier Excel du 13 juillet 2018, **pièce P-65**, qui est un inventaire de tous les montants dus aux détenteurs de permis dans le cadre du premier programme.

⁵³² Dans le cadre des deux premiers programmes et le 5^e volet du troisième programme.

⁵³³ En matière d'action collective, la norme est de fixer ce point de départ à la date de signification de la demande pour autorisation d'exercer une action collective. Voir à titre d'exemple : *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358 (onglet 34), par. [1171](#) et par. [1282](#). Cela est conforme au principe applicable en matière d'expropriation déguisée, voulant que le point de départ applicable au calcul de l'intérêt au taux légal et de l'indemnité additionnelle corresponde à la date de la mise en demeure. Voir *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350 (onglet 26), par. [19](#).

groupe, plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du jugement final.

IV- CONCLUSION

453. Pour toutes les raisons décrites ci-dessus, le demandeur demande à la Cour de:

- Accueillir l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du groupe;
- Condamner le défendeur à payer aux membres du groupe 308 932 701 \$ plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 23 septembre 2016;
- Condamner le défendeur à payer 1000 \$ par membre du groupe à titre de dommages punitifs, plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du jugement final;
- Ordonner que toutes les réclamations des membres fassent l'objet d'une ordonnance de recouvrement collectif;
- Le tout avec les frais de justice, y compris les frais d'avis et les frais d'experts.

LE TOUT, RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 26 avril 2024

Trudel Johnston & Lespérance

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE

Avocats du demandeur

Bruce W. Johnston

Mathieu Charest-Beaudry

Lex Gill

Myriam Moussignac

MYRIAM MOUSSIGNAC

Avocate du demandeur

Wilerne Bernard

WILERNE BERNARD

Avocate du demandeur

Trivium Avocats inc.

TRIVIUM AVOCATS INC.

Avocats du demandeur

Marc-Antoine Cloutier

Katherine Pelletier

V- ANNEXE A : LISTE DES ACRONYMES

ARQ	Agence du revenu du Québec
BTM	Bureau du taxi de Montréal
CRQ	Contrôle routier Québec
CTQ	Commission des transports
DTTP	Direction du transport terrestre des personnes
LCSTT	<i>Loi concernant les services de transport par taxi</i>
LTRPA	<i>Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile</i>
LTT	<i>Loi sur le transport par taxi</i>
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec

VI- ANNEXE B : RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES DES MEMBRES DU GROUPE

L'Annexe B est communiquée séparément (voir SharePoint : « Plan d'argumentation »).

ANNEXE B : RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES DES MEMBRES

Max Pierre	2
Jean Pierre Dérival	4
Max Louis Rosalbert.....	6
Gilbert St-Jean	8
Helga Julmé	9
Ahmed El Mansouri	11
Brahim M'Rabet	13
Omar Berri.....	14
Jean-Pierre Aspilaire	16
Éric Brunelle	18
Dama Metellus	20

Max Pierre

<p>M. Max Pierre a témoigné le 2 avril 2024.</p> <p>Il est né en Haïti et est âgé de 74 ans.</p> <p>Il est arrivé au Canada en 1980. Avant de rejoindre l'industrie du taxi, il a travaillé comme plongeur, portier et valet pour un restaurant, souvent au salaire minimum. Sa famille était encore en Haïti.</p> <p>En 1984, il a obtenu son « pocket number » et en 1988, alors qu'il était âgé de 38 ans, il a commencé à travailler dans le domaine du taxi après avoir perdu son autre emploi.</p> <p>En 1991, M. Pierre a acquis un permis au coût de 35 000 \$ dans l'agglomération A11. Il a payé son permis avec ses économies réalisées après s'être privé de plusieurs choses. Il avait aussi un prêt de 15 000 \$ de sa grande sœur.</p> <p>Environ 2009, M. Pierre a acquis un permis au coût de 210 000 \$ dans l'agglomération A11 avec l'objectif d'améliorer sa qualité de vie. Il louait ce permis à un chauffeur. Il a financé l'achat de ce permis avec un prêt de 150 000\$ de FinTaxi. Il a vendu ce permis en 2010 au coût de 200 000 \$.</p> <p>Il a dû choisir entre vendre son 1^{er} et son 2^e permis. Il a choisi de vendre son 2^e, car il était attaché à son 1^{er}. Il affirme avoir commis une erreur sentimentale à cause du fait que le gouvernement a indemnisé les membres du groupe sur la base du coût d'acquisition.</p> <p>Il a aussi détenu brièvement un permis dans l'agglomération de Longueuil.</p> <p>Pour une période de 2 ans, de 2016 à 2017, M. Pierre a loué son permis de taxi à Taxelco, ce qui lui a procuré des revenus de 250\$/semaine. Il louait le document seulement, et pas son véhicule. Cette location a eu lieu dans le cadre d'un projet pilote qui a rendu possible cette pratique.</p> <p>En 2017, il a fait l'acquisition d'une Prius qu'il a mise en location à temps partiel pour un montant de 500 \$/semaine brut.</p> <p>Il a encouragé son fils à aller à l'école de taxi et espérait lui donner son permis plus tard.</p> <p>L'arrivée d'Uber a été un coup mortel pour M. Pierre. Son permis était son « fonds de pension », « une réserve » et « une économie pour ma famille ». Trouver des chauffeurs pour louer son permis a été plus difficile. Il a constaté une baisse considérable de ses courses et revenus.</p> <p>Il a ultimement vendu sa voiture et le papier [le permis] est mort, « nul », « zéro ».</p> <p>En vertu du premier programme, M. Pierre a reçu 46 700 \$.</p> <p>En vertu du deuxième programme, M. Pierre n'a rien reçu.</p>	<p>Pièce P-76A Contrat de prêt Desjardins</p> <p>Pièce P-76B Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Lettre 3^e Programme</p> <p>Pièce P-76B Terminaison location</p>
---	---

En vertu du volet 4 du PAFADIT, M. Pierre a reçu 23 800 \$.

Lors de l'abolition, M. Pierre a perdu l'entièreté de son fonds de pension ainsi que de l'héritage qu'il comptait laisser à ses enfants. Tout est perdu. Le permis ne valait plus rien, car il n'était plus transférable. La perte de son permis a anéanti ses possibilités d'obtenir des prêts bancaires. Sa retraite s'en retrouve grandement affectée, le peu de moyens qu'il lui reste lui permet à peine de survivre.

Jean Pierre Dérival

M. Jean Pierre Dérival a témoigné le 2 avril 2024.

Il est né en Haïti et est âgé de 80 ans.

Arrivé à Montréal en 1971, il a commencé à travailler au café Saint-Jacques 12h par jour pour un revenu de 56\$ par semaine.

Il a commencé à travailler comme chauffeur de taxi à temps partiel les fins de semaine en 1975, sur les conseils d'un ami qui était dans le domaine. Même s'il a subi beaucoup de discrimination, il est resté.

En 1976, il a pris la décision d'investir dans son avenir en faisant l'acquisition de son premier permis, suivant les conseils d'un ami.

En 1976, M. Dérival a acquis son permis au coût de 10 500 \$ dans l'agglomération A11, achat financé par un prêt de la Banque de Montréal de 6 000 \$ et par une mise de fonds de 5 500 \$ provenant de ses proches, dont 3000 \$ provenant de sa femme arrivée d'Haïti.

Son objectif était d'avoir un emploi, s'occuper de sa famille, faire leur éducation et avoir un patrimoine pour sa retraite. S'il mourait, ses enfants, aujourd'hui âgés de 43 et 50 ans, pourraient s'en servir.

Il a utilisé son permis comme garantie, c'était sa vie. Quand il était en difficulté économique, il allait voir la Caisse pour demander de l'argent et sans aucune réticence la caisse lui prêtait.

M. Dérival a mis son permis en garantie pour financer différents projets. Outre l'acquisition de sa maison en 1987, ce bien lui a permis d'offrir une éducation à ses enfants, d'assister aux funérailles de son père en Haïti et de bonifier les sommes reçues de l'assurance-vie à la suite du décès de sa femme lors du tremblement de terre de 2010 pour permettre à ses fils de s'acheter une maison. Ses enfants pouvaient utiliser ce permis pour avoir accès à de l'argent. Il pouvait emprunter 165 000 \$ sur son permis!

Réalisant son projet de devenir son propre patron, il a travaillé en conduisant son taxi pour faire vivre sa famille et n'a jamais loué son permis : c'était si important pour lui qu'il ne faisait confiance à personne d'autre. Il était clair pour lui qu'il ne voudrait jamais, jamais, jamais vendre son permis. En Amérique du Nord, il ne faut jamais défaire quelque chose qui permet d'avoir accès au crédit. Le permis représentait sa crédibilité pour acheter une maison et éduquer ses enfants.

Comme plan de retraite, il envisageait de louer son permis afin d'en soutirer des sommes qui lui auraient permis de vivre confortablement et de le laisser ensuite en héritage à ses fils.

Il a très mal vécu l'arrivée d'Uber réalisée par le truchement des chauffeurs de taxi. Or, on ne savait pas qu'Uber venait pour prendre nos permis. Uber a déséquilibré l'industrie du taxi. C'est beaucoup de chance le taxi. Un jour

Pièce P-83A

Lettre 1^{er} Programme

Lettre 2^e Programme

Lettre 3^e Programme

tu peux faire 80\$ et le lendemain 150\$. Quand Uber est arrivé, on n'était plus chanceux. Le projet pilote était très mauvais pour l'industrie qui ne fonctionnait plus.

En vertu du premier programme, M. Dérival a reçu 46 700\$.

En vertu du deuxième programme, M. Dérival n'a rien reçu.

En vertu du volet 4 du PAFADIT, M. Dérival a reçu 28 300\$. Qu'est-ce qu'on peut faire avec cette somme à la retraite quand un repas au restaurant peut coûter 200-300 \$? Pour lui, la retraite c'est d'avoir quelque chose qui va lui rapporter des revenus réguliers, un revenu « chaque semaine », ce qu'il envisageait avec son permis. Il a comparé le permis à une maison.

L'abolition des permis a eu un impact sérieux sur lui. À l'âge de 80 ans, il doit encore travailler comme chauffeur de taxi afin de survivre. Il chauffait un taxi la veille de son témoignage. La perte de son permis de taxi est l'équivalent de l'achat d'une maison qui aurait dû automatiquement aller en héritage à ses fils.

Max Louis Rosalbert

<p>M. Max Louis Rosalbert a témoigné le 2 avril 2024.</p> <p>Il est né en Haïti et est âgé de 78 ans.</p> <p>Il est arrivé au Québec le 26 février 1972 pour étudier en architecture. Il devait travailler afin d'aider sa famille restée au pays. Pendant ses études à temps plein, il a commencé à travailler à temps partiel dans le secteur du taxi. Il envoyait 20 \$ par semaine en Haïti afin d'aider sa famille.</p> <p>Après avoir loué un taxi depuis un certain temps, M. Rosalbert a acquis en 1976 son permis pour un coût de 11 000 \$ dans l'agglomération A11, grâce à un prêt de l'association juive.</p> <p>Ce permis lui a permis de s'occuper de sa famille (son père, sa mère ainsi que ses 6 frères et sœurs). Il a hypothéqué son permis pour faire venir ses parents au Québec. C'était devenu le revenu familial.</p> <p>Comme un terrain que l'on cultive, le permis constituait son patrimoine et il pouvait vivre de ses fruits. Son taxi était sa marge de crédit, sa poule aux œufs d'or. Il a utilisé son permis pour emprunter de l'argent afin d'assister à un mariage et à des funérailles en Haïti, ainsi que pour payer des opérations chirurgicales requises par sa tante.</p> <p>Il a fait des sacrifices en travaillant 16h/jour, sous le salaire minimum. Ayant investi tout son temps dans l'industrie, il a commencé sa vie familiale tard. Il a aujourd'hui 2 enfants de 16 et 23 ans. Il a travaillé pour payer son permis et sa seule consolation était le « résidu », ce qu'il lui resterait de ses sacrifices. Sa voiture est périssable, pas son permis.</p> <p>M. Rosalbert a été très impliqué dans l'industrie du taxi, notamment auprès de la Ligue du taxi et du Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM). Il n'aurait pas pu être plus utile à la société. Il a rencontré des situations assez décourageantes, mais il a fait de son mieux. Il a écrit au premier ministre pour dénoncer les activités illégales d'Uber (voir pièce P-20).</p> <p>Sa mère n'avait jamais accepté qu'il soit dans le taxi, mais quand elle a su son implication, elle a accepté. Sa mère a accepté qu'être propriétaire de taxi était respectable.</p> <p>Pour sa retraite, il envisageait de louer son permis afin d'en retirer des revenus récurrents qui lui auraient permis de vivre confortablement.</p> <p>En vertu du premier programme, M. Rosalbert a reçu 46 700 \$ qu'il a utilisé pour payer ses dettes.</p> <p>En vertu du deuxième programme, M. Rosalbert n'a rien reçu.</p>	<p>Pièce P-77A Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Lettre 3^e Programme</p>
--	---

En vertu du volet 4 du PAFADIT, M. Rosalbert a reçu 28 300 \$ qu'il a utilisé en partie pour payer ses arrangements funéraires pour ne pas être un fardeau financier pour ses proches.

Aujourd'hui, il ne lui reste rien de ses économies, mais il a un terrain pour ses funérailles.

L'abolition de son permis a été difficile pour lui. Il s'est senti blessé, son permis lui a été arraché, mais il n'ose penser que c'est une méchanceté, préférant croire à l'erreur. Il a demandé qui serait capable d'une telle méchanceté. Tu fais un placement pour tes vieux jours et tu perds ton investissement.

Il a vu plusieurs de ses amis mourir derrière le volant ou se tuer à la tâche, des couples vivre des séparations, etc. Il est par ailleurs devenu très émotif en racontant avoir conseillé à la veuve d'un ami de prendre dans l'héritage d'un de ses amis le permis de propriétaire de taxi plutôt que la maison, un conseil encore lourd à porter aujourd'hui. S'il accepte de témoigner, c'est parce qu'il le doit à ses membres.

Il a choisi le Canada et n'a jamais pensé qu'au Canada on aurait sacrifié autant de gens. Il a dit en commission parlementaire que si on divisait la masse salariale de l'Assemblée nationale par cinq fois plus de députés, il n'y aurait plus d'Assemblée nationale. Dès que cette loi est passée, il a cessé toutes ses responsabilités au RPTQ.

Il travaille depuis le 6 mars 1972 et est obligé de travailler aujourd'hui pour faire vivre ses deux enfants, mais aujourd'hui, il est difficile de faire 60-80\$. Il y a trop de taxis.

Gilbert St-Jean

<p>M. Gilbert St-Jean a témoigné le 2 avril 2024.</p> <p>Il est né en Haïti et est âgé de 69 ans.</p> <p>Il est arrivé au Québec en 1982. Après avoir perdu son emploi dans l'hôtellerie, M. St-Jean a acquis son permis en 2001 pour un coût d'environ 90 000 \$ dans l'agglomération A11. Il devait travailler pour nourrir et éduquer ses quatre enfants. Il est fier d'avoir éduqué ses quatre enfants grâce à son taxi, dont ses trois filles qui ont fréquenté l'université d'Ottawa.</p> <p>Il a travaillé 12h par jour pour un revenu entre 150\$ et 200\$, mais parfois 100\$. 8h par jour n'était pas assez.</p> <p>Avec son permis, il a notamment élevé ses enfants, payé les études universitaires de ses trois filles, d'aider son frère en difficultés financières, comme en font foi les nombreux refinancements avec FinTaxi.</p> <p>M. St-Jean s'est séparé de sa femme et a été divorcé en 2013. Selon le jugement de divorce, son ex-femme a gardé leur maison et M. St-Jean a gardé son permis. Le juge (Prévost) lui avait dit : « garde le taxi, la maison va à madame » (P-84C).</p> <p>La preuve avait révélé que la valeur du permis à cette époque était de 230 000 \$. Les membres voyaient leur bien s'apprécier et c'était légitime. Il pensait que c'était sa retraite. Son ex-femme a gardé la maison qui vaut 700 000 \$ aujourd'hui.</p> <p>En vertu du premier programme, M. St-Jean a reçu 46 700 \$.</p> <p>En vertu du deuxième programme, M. St-Jean n'a rien reçu, la totalité de la compensation a été versée directement à FinTaxi pour le remboursement de son solde.</p> <p>Lors de l'abolition des permis, M. St-Jean avait un solde de 80 000 \$ chez FinTaxi. Le Gouvernement a remboursé 44 000 \$ à Fin Taxi directement et il lui restait une dette de 40 000 \$. Il a ensuite conclu une entente avec FinTaxi pour réduire cette dette de 40 000 \$ à 17 000 \$. Il a dû s'endetter auprès de proches, dont son frère qui avait également un taxi, pour pouvoir acquitter cette dette.</p> <p>Son frère travaillait aussi dans l'industrie du taxi, mais il a obtenu beaucoup plus d'argent que lui dans le cadre des programmes d'aide financière. Il ne sait pas pourquoi.</p> <p>Aujourd'hui, l'industrie du taxi est difficile, car le gâteau est séparé en trop de morceaux. Il a toutefois été chanceux de gagner à la loterie et d'obtenir un contrat de deux ans à l'aéroport de Montréal en 2025. Aujourd'hui, il n'a plus de plan de retraite et aura encore des dettes à l'expiration de son contrat, mais il fait confiance à la justice du Canada.</p>	<p>Pièce P-84A Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Décision de révision Lettre 3^e Programme</p> <p>Pièce P-84B Contrats de prêt (en liasse)</p>
---	---

Helga Julmé

<p>Mme Helga Julmé a témoigné le 3 avril 2024.</p> <p>Aujourd'hui mère de 3 enfants biologiques et famille d'accueil de proximité pour un proche de la famille, elle travaille dans une garderie.</p> <p>Après quelques petits boulots, son père a acquis un permis vers la fin des années 1970. Il a travaillé d'arrache-pied pour subvenir aux besoins de sa famille. Il était un rude travailleur, mais il était fier d'avoir sa propre entreprise. C'était honorable. Petite, Mme Julmé rêvait de travailler aussi dans le taxi, comme son père, mais ce dernier ne voulait pas, souhaitant qu'elle se dirige vers une grande profession.</p> <p>Il souhaitait également léguer ce permis à ses enfants, mais elle n'a jamais eu l'occasion de discuter du legs avec son père.</p> <p>Quand son père était malade, il louait son permis.</p> <p>Son père est décédé en 2001, à l'âge de 50 ans.</p> <p>Son père avait deux autres enfants issus d'une autre union. Ces enfants étaient plus âgés qu'elle et son frère. Les biens principaux qui constituaient le patrimoine de son père au décès étaient une maison et le permis de taxi. Lors de la division, les enfants issus de l'autre union ont hérité de la maison et Mme Helga et son frère ont hérité du permis A11.</p> <p>À l'époque, elle n'avait pas de permis de conduire et son frère n'avait pas l'âge pour conduire. Elle avait entendu que le permis valait entre 200 000 \$ et 225 000 \$.</p> <p>Le permis lui a été transféré en 2002. Elle a été jetée dans la soupe et a dû abandonner sa session au Collège Rosemont. Elle avait tout juste 20 ans, ne conduisait pas et s'occupait alors de son frère adolescent. Elle a reçu de l'aide de la communauté de taxi.</p> <p>Le permis a joué le rôle d'éponge pour la famille. Le décès de son père était un gros morceau, car il était la seule source de revenus de la famille. Il s'agissait d'une source de revenus essentielle pour la famille, car sa mère n'avait jamais vraiment travaillé.</p> <p>Le permis a représenté une entrée d'argent significative et récurrente pour la famille. Il a permis également de consolider les dettes, les frais d'éducation, la maison, et surtout d'aider les gens en Haïti. Bref, plusieurs en ont bénéficié et il a aidé à garder les choses stables.</p> <p>Elle n'a jamais exploité elle-même le permis. Les revenus qu'elle en tirait provenaient de la location et étaient en moyenne environ 3000 \$ par mois. Dans les meilleures périodes, elle pouvait avoir des revenus trimestriels de 4000\$ à 5000\$. Il y avait ensuite plusieurs dépenses liées au taxi à payer. Les assurances nécessaires étaient très dispendieuses.</p>	<p>Pièce P-85A Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme</p>
--	--

À l'arrivée d'Uber, les revenus de location ont diminué significativement, 50\$ par jour à 20\$. Il était beaucoup plus difficile de trouver des chauffeurs.

Jusque l'année dernière, elle a essayé de continuer à opérer dans le nouveau système. Elle a reçu des offres ridicules de 2 000\$- 3 000\$ pour le permis et la voiture. Les taxis traditionnels ne valaient plus rien.

En vertu du premier programme, Mme Julme a reçu 46 700 \$.

En vertu du deuxième programme, Mme Julme n'a rien reçu, la totalité de la compensation a été versée directement à FinTaxi pour le remboursement de son solde.

Depuis l'abolition des permis, elle sent qu'elle a perdu quelque chose et doit se débrouiller autrement. Avec le permis, les projets allaient plus vite, car il y avait beaucoup d'argent qui roulait. Aujourd'hui c'est au ralenti, car l'argent n'est plus là.

Si les règles n'avaient pas été changées par le gouvernement, elle n'aurait pas vendu le permis, mais l'aurait exploité et transmis à ses enfants par la suite. Elle ne se voyait pas se départir du permis pour lequel son père avait travaillé si fort.

Elle s'est sentie flouée. Elle a senti que le gouvernement a trouvé une façon de se débarrasser d'eux, de leur clouer le bec. Les gens qui ont de l'argent ne se font pas flouer comme ça.

Ahmed El Mansouri

<p>M. Ahmed El Mansouri a témoigné le 3 avril 2024.</p> <p>Il est né au Maroc et est âgé de 73 ans.</p> <p>Après un séjour en Europe où il a été cuisinier, il est arrivé au Québec en 1973 et a ouvert son premier restaurant qui a très bien fonctionné.</p> <p>En 1981, il a acquis son premier permis pour un coût 20 000 \$ dans A36, grâce à l'argent obtenu de la restauration. Il a par la suite acheté un permis environ tous les 5 ans, pour investir dans son avenir. Il en a acheté cinq au total, tous dans l'agglomération A.36, qu'il louait. Il a acheté son dernier permis en 2005-2006.</p> <p>Il a vendu sa police d'assurance-vie pour acheter un permis quand ses enfants ont eu 18 ans et a également utilisé sa marge de crédit hypothécaire pour financer l'achat de permis, emprunt qu'il remboursait avec les revenus tirés de la location.</p> <p>Il a investi dans les permis. Il pensait que c'était un bon investissement, qui prenait de la valeur et offrait des revenus de location.</p> <p>M. El Mansouri s'est impliqué plusieurs années dans l'administration de la COOP 5191, dont à titre de président, et il s'est fait un devoir de redonner de la fierté aux artisans et améliorer l'image de l'industrie, que ce soit par des subventions pour des cours d'anglais ou des cours de guide touristique, des ententes d'exclusivité, l'installation de lignes téléphoniques dans les hôpitaux et édifices gouvernementaux et la création d'une application technologique. Il a rencontré tous les maires de la région de Québec.</p> <p>Son plan de retraite était de commencer à vendre ses permis progressivement à 60 ans en finançant l'acheteur et de continuer à tirer des revenus de location jusqu'à la vente. Avec ces cinq permis, il était millionnaire, sans compter les revenus d'intérêts (6% d'intérêt sur 1M\$ équivaut à 60 000 \$ de revenus par année).</p> <p>En 2015, il a vendu deux permis pour un prix 200 000 \$ chacun, avec financement pour l'acheteur. Le 1er, il l'a vendu à un de ses chauffeurs sans mise de fonds à 7% d'intérêt. Le chauffeur payait bien jusqu'à ce qu'Uber arrive. Il a ensuite baissé le taux d'intérêt de 7% à 5%. Ensuite, Uber est arrivé et personne ne voulait les acheter.</p> <p>L'abolition a mis fin à son plan de retraite. Il s'attendait à ce que le gouvernement fasse respecter la loi. Il a dû travailler 4-5 heures de plus par jour. Il a vécu un énorme stress, et est tombé malade avec une grippe intestinale. Il a essayé de mettre de la pression sur le gouvernement, mais ça n'a pas marché.</p> <p>Il a travaillé toute sa vie et a emprunté de l'argent pour faire augmenter la valeur des permis, mais ne peut plus les vendre aujourd'hui. À la fin, la</p>	<p>Pièce P-80A Contrats de vente</p> <p>Pièce P-80B Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme</p> <p>Pièces PGQ-14A et B Actes de vente</p>
--	---

CTQ ne permettait même plus les transferts. Il a vu son rêve s'écrouler, de millionnaire à rien.

En vertu du premier programme, M. El Mansouri a reçu 109 684 \$.

En vertu du deuxième programme, Mme El Mansouri a reçu 122 532 \$ pour ses trois permis qu'il n'a pu vendre.

Lors de l'abolition des permis, il s'est senti trahi. C'était son gouvernement qui devait le protéger. C'était comme si quelqu'un de la famille te fait mal. Le gouvernement a forcé les plus faibles à vendre au moment et au prix qui convenaient au gouvernement. C'était une injustice, le gouvernement nous a écrasés pour permettre à une compagnie étrangère d'opérer ici. Maintenant, il vit avec des revenus d'environ 15 000 \$/an et doit travailler 3 à 4 mois par année pour subvenir à ses besoins.

C'était une erreur de faire confiance à quelqu'un qui ne le méritait pas.

Il se sent comme un oiseau, tu lui coupes les ailes et tu le laisses là.

Contre-interrogatoire

La CTQ ne fixait pas les prix de vente qui étaient selon le marché, mais le gouvernement était au courant des prix.

Il a exploité un taxi jusque l'an passé.

Il a fait un roulement d'un permis entre une compagnie et lui personnellement au même prix (PGQ-14B).

En 2015, il a vendu les 2 permis pour 200 000\$. Il a reçu la balance en tant que prêteur hypothécaire (P-80A).

S'il n'avait pas vendu ces deux permis, il ne serait peut-être pas ici.

Brahim M'Rabet

M. Brahim M'Rabet est venu témoigner le 3 avril 2024.

Il est né en Tunisie et est âgé de 70 ans.

En 1979, il a travaillé dans le milieu de la restauration. C'est lors d'une grève de 9 mois dans le secteur des autobus qu'il a commencé à travailler comme chauffeur de taxi pour une période de 2 ans.

En 1982, il a acquis un permis pour un coût de 16 000 \$ dans l'agglomération A36 grâce à l'aide de proches. Au début, les chauffeurs étaient gênés de dire qu'ils étaient chauffeurs. Lui était fier de faire du taxi. À l'époque, ses revenus étaient de 100 à 120 \$ par jour, pour un horaire allant de 60 à 70h par semaine. Il travaillait autant, pour si peu, car il accumulait le capital.

Son plan était de peut-être devenir un jour un patron, avoir des personnes qui travaillent pour lui et avoir une bonne retraite avec des revenus de location.

Grâce au permis, il a obtenu des prêts et a consolidé ses dettes. Jusqu'à l'abolition, il prenait toujours de l'argent sur le permis pour acheter les voitures. Il a décrit le permis comme l'investissement d'une vie. C'était la seule source de revenus pour sa famille et ses 3 enfants.

L'arrivée d'Uber a été pour lui un coup très dur, une injustice alors que lui respectait les lois et devait payer le prêt sur son permis. C'est comme si on joue au soccer et l'autre joue avec les mains. On doit jouer égal.

En vertu du premier programme, M. M'rabet a obtenu environ 33 800 \$.

En vertu du deuxième programme, M. M'rabet n'a rien reçu.

En vertu du volet 4 du PAFADIT, M. M'rabet n'a rien reçu, en raison du revenu combiné de lui (10 000\$) et sa femme (60 000\$) qui était trop élevé.

Lors de l'abolition, il avait un solde important sur son prêt avec FinTaxi. Il a conclu une entente avec FinTaxi et a remboursé son prêt en empruntant 25 000\$ auprès de la caisse populaire et en payant 5000\$ avec ses cartes de crédit.

Aujourd'hui, il est encore dans l'industrie du taxi et pense devoir travailler environ 3 ans. Mais c'est très dur, car tout le monde peut en faire. Madame la juge peut en faire. Parfois, il doit sortir de l'argent de sa poche pour faire une journée de taxi. Il trouve ça humiliant, sa dignité en a souffert.

Il voulait donner son permis à ses enfants, ce qui est désormais impossible. Il se retrouve aujourd'hui sans argent de côté. C'est l'investissement d'une vie qui disparaît d'un seul coup. Il juge que les propriétaires se sont fait avoir. Il a reçu le coup et veut maintenant que justice soit rendue.

Pièce P-78A

Lettre 1^{er} Programme

Lettre 2^e Programme

Lettre 3^e Programme

Omar Berri

M. Omar Berri a témoigné le 3 avril 2024.

Il est né au Maroc et est âgé de 58 ans.

Il est arrivé au Québec le 23 novembre 2003, avec en poche un diplôme d'agronome.

Il a commencé dans le taxi un an plus tard en louant un permis de propriétaire à un coût de 500\$/semaine. La décision d'acheter ou louer un permis était comme la décision d'acheter ou louer un appartement. Acheter un permis c'était avoir un capital pour le futur et c'est pour cette raison qu'il a acheté.

En 2006, il a acquis un permis pour un coût de 100 000 \$ dans l'agglomération A36, acquisition financée avec FinTaxi. Il ne travaillait pas à l'heure, il travaillait pour faire les paiements sur son permis.

Le permis a rendu possible l'achat de sa maison pour 158 000\$ alors que le permis valait 150 000\$.

Il a ensuite obtenu du refinancement, notamment pour l'achat de la résidence familiale, des rénovations et divers besoins familiaux.

Jusqu'à tout récemment, le permis était la seule source de revenus de la famille. Son horaire dépendait du nombre de courses à faire. Il connaissait ses dépenses et devait faire un nombre de courses suffisant pour les couvrir, dont le remboursement du prêt pour l'achat du permis.

Le permis a été un actif pour le futur pour aider à investir pour la retraite. Il envisageait rembourser son prêt, ensuite bénéficier des revenus et possiblement de le louer.

Il a été administrateur de la COOP 5191. Les membres ont investi 1,5M\$ dans la modernisation. En 2012, ils ont lancé une application mobile.

Il a également été impliqué dans les manifestations contre Uber. Le matin de la grande manifestation à Québec, alors que ses 2 jeunes enfants, âgés à l'époque de 7 et 9 ans, se trouvaient dans son véhicule de taxi, il a été poussé par un véhicule de police tentant de briser la manifestation. Ce fut un choc pour ses enfants et lui.

En vertu du premier programme, M. Berri a obtenu environ 33 800 \$.

En vertu du deuxième programme, M. Berri n'a rien reçu, la totalité de la compensation a été versée directement à FinTaxi pour le remboursement de son solde.

Pièce P-79A

Lettre 1^{er} Programme

Lettre 2^e Programme

Après le deuxième programme, il lui restait un solde de 25 000\$ sur son prêt. Il est présentement poursuivi par FinTaxi pour le remboursement du solde.

L'abolition a été une surprise pour M. Berri. Il avait choisi à l'époque d'acheter plutôt que de louer, mais aujourd'hui il ne lui reste rien sauf une poursuite de FinTaxi. La seule chose qu'il a c'est sa maison et il craint de la perdre, ce qu'il veut éviter avant que ses filles quittent le nid familial.

Aujourd'hui, il n'arrive plus à générer assez de revenus avec le taxi. Ses finances sont difficiles. Il voit ses filles grandir et doit changer d'orientation pour subvenir aux besoins de la famille. Il est tard pour lui de retourner dans sa profession d'agronome. Sa femme doit maintenant intégrer le marché du travail, non sans difficultés.

Tout le monde a été choqué et aujourd'hui son seul espoir est d'obtenir justice et il a confiance en la justice.

Jean-Pierre Aspilaire

<p>M. Jean-Pierre Aspilaire a témoigné le 3 avril 2024.</p> <p>Il est né en Haïti et est âgé de 70 ans.</p> <p>Il est arrivé à Montréal pour rejoindre son frère, il a occupé divers petits emplois avant d'être introduit à l'industrie du taxi dans les années 1983-1984. Il a obtenu son permis de chauffeur de taxi et a loué un permis.</p> <p>En 1984, il a acquis un permis pour un coût de 20 000 \$ dans l'agglomération A11 qu'il a financé avec la Caisse populaire et l'aide de sa famille. Au début, il a exploité seul son permis, mais a rapidement commencé à le louer. Il l'exploitait alors le jour et le louait le soir, pour environ 300\$/semaine, ce qui l'aidait à rembourser son prêt. Ce travail lui offrait la flexibilité pour être présent auprès de ses enfants pour leur éducation, aller les porter et chercher à l'école.</p> <p>Dans les années 1980, ce n'était pas facile. On ne recevait pas tous les appels, car certains clients ne voulaient pas de chauffeurs noirs. On a compris que l'industrie du taxi a besoin d'être humanisée.</p> <p>En 2008, il a acquis deux permis pour un coût 185 000\$ chacun dans l'agglomération A5, acquisitions qu'il a financées avec son permis A11. Il a également pu acquérir sa maison en mettant son permis en garantie.</p> <p>Il a loué ses permis A5 500\$/semaine, mais, avec toutes les dépenses, il n'avait que peu de profits. Peu importe, c'est sur le long terme, à la retraite, qu'il pourrait bénéficier des fruits de son travail pendant son existence dans l'industrie du taxi.</p> <p>En 2011, quand on commençait à parler d'Uber, on a compris qu'ils allaient nous envahir. Pour éviter de perdre les 3 permis, il a vendu à perte ses deux permis A5 pour 174 000 \$ et 175 000 \$.</p> <p>À l'arrivée d'Uber, la valeur de son permis a commencé à diminuer. Uber était une compagnie qui arrive de nulle part sans respecter les règles que lui doit respecter. Tous les six mois, il devrait régler le <i>meter</i> par un mandataire du gouvernement, les pneus devaient être changés, la voiture devait être inspectée. De plus les assurances étaient très coûteuses.</p> <p>Aucun chauffeur ne pensait que ça finirait comme ça... On n'avait pas le carnet d'adresses d'Uber. Il ne voulait pas s'associer à Uber qui démolit tout et ne respecte rien.</p> <p>Il se souvient de l'appel du premier ministre Jean Lesage pour construire le Québec. On est embarqué dedans. Les meilleurs d'Haïti, médecins, professeurs et infirmières sont venus pour bâtir le Québec moderne. Les immigrants sont au cœur de ce Québec. Il croyait au Canada, le pays où Brian Mulroney avait fait libérer Nelson Mandela, et il se demande où est ce cœur.</p>	<p>Pièce P-81A Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Décision de révision Lettre 3^e Programme</p>
--	--

<p>En vertu du premier programme, M. Aspilaire a reçu 46 700 \$ et a donné une partie à son chauffeur et a remboursé des dettes.</p> <p>En vertu du deuxième programme, M. Aspilaire n'a rien reçu.</p> <p>En vertu du volet 4 du PAFADIT, M. Aspilaire n'a rien reçu, en raison du revenu de sa femme qui est trop élevé.</p> <p>Depuis l'abolition, la retraite est très mauvaise. Ses revenus sont inférieurs à 1000\$ par mois. Sa dignité en souffre, car il dépend maintenant de sa conjointe. <i>Comment je peux vivre avec même pas 1000\$ par mois?</i></p> <p>Il constate que plusieurs collègues ont perdu leur foyer et leur femme et qui sont malades. Il y a eu beaucoup d'impacts humains.</p> <p>Le gouvernement a tassé les petites gens.</p>	
--	--

Éric Brunelle

<p>M. Éric Brunelle a témoigné le 3 avril 2024.</p> <p>Il est âgé de 63 ans.</p> <p>Il est la 2e génération de sa famille à travailler dans le domaine. Il a commencé à faire du taxi à 18 ans.</p> <p>Il exploitait le permis de son père, qu'il a reçu par donation en 2008, bien qu'il ait commencé à travailler en 1980.</p> <p>Son père lui a donné le permis quand ce dernier a eu 75 ans, mais Revenu Québec a dit qu'il fallait déclarer le gain en capital. Il a payé les taxes sur la différence entre le prix d'achat payé par son père et la valeur en 2008 selon Revenu Québec.</p> <p>Il a ensuite converti le permis en taxi spécialisé, ce qui est une limousine.</p> <p>Il opérait une limousine berline (différent de limousine allongé) acquise par son père dans les années 1970. Dans les années 1982-1983, les banques ne prêtaient pas.</p> <p>Son père était dans l'industrie depuis les années 50-60.</p> <p>Son père a payé le taxi approximativement entre 6000 et 7000 \$ dans les années 1970.</p> <p>Il a expliqué la différence entre les permis de limousine et les permis de propriétaire ordinaire.</p> <p>Il a acquis un deuxième permis en 2017 car il était nécessaire à son entreprise.</p> <p>Il considère qu'Uber exploite les chauffeurs, qui donnent le 25%, qui est le vrai profit, à Uber et pensent avoir fait une bonne affaire, mais sous-estiment les coûts qui viennent plus tard.</p> <p>Les ministres Poëti et Daoust avaient dit que si les permis étaient expropriés, le gouvernement devait payer.</p> <p>L'abolition des permis est une injustice. Ce n'est pas normal de payer la valeur comptable quand il faut payer la valeur marchande.</p> <p>Les conséquences de l'abolition des permis sont catastrophiques. C'est comme si le gouvernement expropriait un duplex en payant 50 000\$ à un et 200 000 \$ à l'autre.</p> <p>Aujourd'hui, le taxi c'est devenu un bordel. Il n'y a plus de règles.</p> <p>Uber n'a pas vraiment d'impact sur son modèle d'affaires à lui qui offre un service différent.</p> <p>Avant l'abolition, le permis était une valeur sûre, qui prenait de la valeur.</p>	<p>Pièce P-82A Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Décision de révision</p> <p>Pièce PGQ-15 Contrat de donation</p>
--	--

<p>En vertu du premier programme en 2018, M. Brunelle a obtenu 46 700\$</p> <p>En vertu du deuxième programme en 2020, il a obtenu une indemnité de 146 336 \$.</p> <p>Lorsque Me Gill lui a demandé ce qu'il pensait de la théorie du défendeur à l'effet que les propriétaires n'avaient rien perdu, car ils pouvaient continuer à faire du taxi, il a ri et a demandé si cela était une vraie question.</p> <p>Il a affirmé qu'ils pourraient aussi travailler au Réno-Dépôt ou dans un Pharmaprix et il a demandé quel rapport cela avait avec le fait d'avoir perdu son permis. Il aurait pu acheter un permis en 1983, ne rien faire avec, et le vendre en 2008 pour 200 000 \$.</p>	
Contre-interrogatoire	
Production de PGQ-15, qui réfère au montant cristallisé de 52 000\$.	

Dama Metellus

<p>M. Dama Metellus est venu témoigner le 4 avril 2024.</p> <p>Il est né en Haïti et est âgé de 51 ans.</p> <p>Arrivé au Canada en 1988, il a intégré le marché du travail très jeune afin de subvenir à ses besoins.</p> <p>Environ 1997, il acquiert un premier immeuble à revenus avec son frère. Il achètera seul un deuxième immeuble quelques années plus tard.</p> <p>Avant l'industrie du taxi, il a travaillé au restaurant Commensal.</p> <p>M. Metellus a été introduit dans l'industrie par son voisin de l'époque, qui possédait un permis de propriétaire de taxi. Il a fait ses débuts dans le taxi en 2003 comme chauffeur.</p> <p>Le fait que l'industrie était ultra-réglémentée l'a sécurisé.</p> <p>En 2004 il vend sa quote-part de son premier immeuble à son frère et utilise les fonds, ainsi qu'un prêt auprès de Desjardins, pour acheter son premier permis de taxi dans A5 pour un coût d'environ 150 000\$. Il a mis ce permis en location pendant environ 10 ans, ce qui lui rapportait environ 350 \$/semaine brut : c'était un investissement à long terme.</p> <p>Après un divorce et avec des enfants en garde partagée, M. Metellus ne voulait pas travailler sur un quart de nuit et ne voulait pas prendre le quart de jour de son chauffeur avec qui ça allait bien.</p> <p>Il a donc acquis un deuxième permis avec son frère, encore dans A5, qu'il a financé avec Desjardins. Son frère n'a jamais conduit le taxi. C'est lui qui a travaillé sur ce permis. Il a refinancé ses permis à deux reprises afin de faire des investissements immobiliers.</p> <p>M. Metellus a expliqué les étapes préalables avant de devenir un chauffeur de taxi. Il explique entre autres la nécessité d'obtenir un « pocket number », c'est-à-dire le permis de chauffeur qu'on obtient après avoir suivi la formation.</p> <p>Il explique également la différence entre le permis ordinaire et le permis de limousine.</p> <p>Il a expliqué la nature très réglementée de l'industrie, notamment la nécessité d'inspections, l'utilisation de garages spéciaux et l'assurance coûteuse.</p> <p>Son plan de retraite était de louer le permis et la voiture. Il ne sait pas quel est son plan de retraite maintenant, mais il sait qu'il va avoir besoin de travailler davantage.</p> <p>En vertu du premier programme, il a reçu 46 700 \$ (partagé avec son frère) et 46 731 \$.</p>	<p>Pièce P-75A Décision CTQ QPTC04-00199</p> <p>Pièce P-75B Décision CTQ 2017 QCCTA 2035</p> <p>Pièce P-75C Décision CTQ MPTC11-00453</p> <p>Pièce P-75D Contrat de prêt</p> <p>Pièce P-75E Convention renouvellement</p> <p>Pièce P-75F Lettre 1^{er} Programme Lettre 1^{er} Programme Lettre 2^e Programme Lettre 2^e Programme Décision de révision Décision de révision</p>
---	--

<p>En vertu du deuxième programme, il a reçu 123 000\$ (partagé avec son frère) et 105 750\$.</p> <p>Il conclut en mentionnant que plusieurs membres viennent dans l'industrie viennent de pays où il y avait de la dictature et craignent le gouvernement.</p>	
---	--

VII- ANNEXE C : DONNÉES CONFIDENTIELLES

L'Annexe C n'est pas accessible au public.