

500-09-031148-240

COUR D'APPEL DU QUÉBEC

(Montréal)

En appel d'un jugement de la Cour supérieure, district de Montréal, rendu le 21 juin 2024 par l'honorable juge Silvana Conte.

N° 500-06-000811-162 C.S.M.

PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

**APPELANT /
INTIMÉ INCIDENT**
(défendeur)

C.

DAMA METELLUS

**INTIMÉ /
APPELANT INCIDENT**
(demandeur)

MÉMOIRE DE L'INTIMÉ / APPELANT INCIDENT

En date du 4 mars 2025

M^e Bruce W. Johnston
M^e Mathieu Charest-Beaudry
M^e Lex Gill
Trudel Johnston & Lespérance
Bureau 90
750, côte de la Place-d'Armes
Montréal (Québec)
H2Y 2X8

Tél. : 514 871-8385
Télec. : 514 871-8800
bruce@tjl.quebec
mathieu@tjl.quebec
lex@tjl.quebec

M^e Marc-Antoine Cloutier
Groupe Trivium
Bureau 4040
5005, boul. Lapinière
Brossard (Québec)
J4Z 0N5

Tél. : 450 926-8383
Télec. : 450 926-8246
macloutier@groupetrivium.com

M^e Wilerne Bernard
M^e Myriam Moussignac
Bureau 200
84, rue Notre-Dame Ouest
Montréal (Québec)
H2Y 1S6

Tél. : 514 223-5123, poste 201 (M^e Bernard)
Tél. : 514 223-5123 (M^e Moussignac)
Télec. : 514 223-5125
wilernebernard.avocate@gmail.com
myriam.moussignac@hotmail.com

Avocats de l'intimé / appelant incident

M^e Éric Cantin
M^e Maryse Loranger
Bernard, Roy (Justice-Québec)
Bureau 8.00
1, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B6

Tél. : 514 393-2336, postes 51616 / 51496
Télec. : 514 873-7074
eric.cantin@justice.gouv.qc.ca
maryse.loranger@justice.gouv.qc.ca

Avocats de l'appelant / intimé incident

TABLE DES MATIÈRES

Mémoire de l'intimé / appelant incident	Page
--	-------------

ARGUMENTATION DE L'INTIMÉ / APPELANT INCIDENT

TITRE I – APPEL PRINCIPAL

PARTIE I – LES FAITS	1
PARTIE II – LES QUESTIONS EN LITIGE	14
PARTIE III – LES MOYENS	16
A. Les membres ont été expropriés par la Loi de 2019	16
L'expropriation comme exception au droit fondamental à la propriété	17
L'absence d'obligation de démontrer une appropriation	18
B. Les membres du groupe ont droit à une indemnité en sus des montants versés	21
C. Les montants versés par le gouvernement ont été déterminés d'une manière injuste et arbitraire et sous- indemnisent les membres	24
Le choix du coût d'acquisition non indexé est manifestement injuste et arbitraire	24
Le rapport de l'expert de l'appelant est fondé sur des prémises erronées et souffre de lacunes majeures affectant sa crédibilité	27
La juge de première instance n'a commis aucune erreur en ordonnant le paiement de l'intérêt légal et de l'indemnité additionnelle à compter de la signification de la demande pour autorisation	29
PARTIE IV – LES CONCLUSIONS	30
PARTIE V – LES SOURCES	32

TABLE DES MATIÈRES

Mémoire de l'intimé / appelant incident	Page
--	-------------

TITRE II – APPEL INCIDENT

PARTIE I – LES FAITS	34
PARTIE II – LES QUESTIONS EN LITIGE	34
PARTIE III – LES MOYENS	36
A. La détermination d'une indemnité juste en vertu de l'article 952 C.c.Q.	36
La détermination d'une indemnité d'expropriation en droit québécois	36
L'erreur de la juge de première instance et le critère d'intention	41
La date de référence en 2016 adoptée en première instance est arbitraire	45
La valeur de 2014 est la seule qui soit juste du point de vue des membres expropriés	46
B. La juge a erré en appliquant le mauvais test juridique à la demande de dommages punitifs en vertu de la <i>Charte</i>	47
i) La juge a erré en considérant qu'un acte illégal qui ne constitue pas une faute en responsabilité extracontractuelle ne peut pas être considéré comme « illicite » en vertu de l'article 49 de la <i>Charte</i>	47
ii) La juge de première instance a erré en concluant qu'il n'y a pas d'atteinte illicite puisque les droits protégés par l'article 6 de la <i>Charte</i> existent sous réserve de l'article 952 C.c.Q.	48

TABLE DES MATIÈRES

Mémoire de l'intimé / appelant incident	Page
<hr/>	
iii) La juge a erré en considérant que la décision du gouvernement d'indemniser les membres du groupe de manière inadéquate et injuste n'était pas « intentionnelle » au sens de l'article 49	..... 48
La détermination du quantum des dommages punitifs	..... 51
PARTIE IV – LES CONCLUSIONS	..... 53
PARTIE V – LES SOURCES	..... 54

TABLE DES MATIÈRES

Mémoire de l'intimé / appelant incident

Page

ANNEXE I – LE JUGEMENT

Le jugement dont appel est reproduit en annexes au mémoire de l'appelant.

ANNEXE II – LES PROCÉDURES

1) Déclaration d'appel

La déclaration d'appel est reproduite en annexes au mémoire de l'appelant.

Déclaration d'appel incident modifiée	28 févr. 2025	57
---------------------------------------	---------------	----

2) Les actes de procédure

Les actes de procédures sont reproduits en annexes au mémoire de l'appelant.

Attestation	73
-------------	-------	----

ARGUMENTATION DE L'INTIMÉ / APPELANT INCIDENT**TITRE I – APPEL PRINCIPAL****PARTIE I – LES FAITS***Introduction*

1. Sur la seule base des conclusions factuelles de la juge de première instance, il est manifeste que l'appel du Procureur général du Québec est voué à l'échec. 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. Pour plusieurs membres, leur permis représentait leur plus important actif financier, leur porte d'entrée vers le marché du travail, leur fonds de commerce et leur fonds de retraite.
2. Plutôt que de rembourser la valeur marchande des permis, le gouvernement a remboursé le coût d'acquisition du permis non indexé, sachant fort bien que cela produirait inévitablement des iniquités arbitraires et flagrantes et résulterait en une sous-indemnisation des membres de plusieurs centaines de millions de dollars.
3. Des personnes privées d'exactly le même bien ont reçu des sommes vastement différentes en compensation. Pour les 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 indexé représentait une fraction de cette valeur, ce qui a eu pour effet de concentrer l'injustice sur la tranche la plus vulnérable du groupe.
4. Il est indéniable que l'abolition des permis de propriétaire de taxi 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.
5. Bien que cela aurait été moralement condamnable, l'appelant aurait pu prévoir que l'indemnisation injuste, insuffisante, incohérente et inégale qu'il a versée soit la seule

à laquelle les membres auraient droit. L'appelant a même envisagé de le faire, mais il ne l'a pas fait.

6. La juge de première instance a évalué la preuve considérable administrée pendant le procès qui a duré 11 jours. La preuve, tant testimoniale que documentaire, est essentiellement non contredite et provient en grande partie de documents émanant de l'appelant et des témoignages de ses représentants.
7. En sus de l'Exposé conjoint des faits¹, l'intimé attire l'attention de la Cour sur les faits suivants, lesquels sont regroupés par thèmes. Dans chaque section, nous référons aux conclusions factuelles de la juge Conte et complétons avec des éléments de preuve que la juge n'a pas mentionnés.

A. Faits relatifs à la nature du permis de propriétaire de taxi avant son abolition

8. L'appelant a admis en première instance que le permis de propriétaire de taxi, tel qu'il existait avant son abolition en 2019, était un bien au sens des articles 947 et 952 C.c.Q.² et non un simple privilège³. La qualification des permis en tant que bien ressort d'ailleurs de la loi elle-même ainsi que de la jurisprudence dans plusieurs domaines du droit québécois⁴.
9. Avant leur abolition, les permis de propriétaire de taxi se transigeaient sur un marché secondaire et pouvaient être cédés, transférés, légués et faire l'objet d'une prise d'intérêt⁵. L'article 4.1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (« **Loi**

¹ Exposé conjoint des faits, **Mémoire de l'appelant (ci-après « M.A. »)**, vol. 1, p. 1-5.

² Jugement de première instance, paragr. 78, **M.A.**, vol. 1, p. 51.

³ Jugement de première instance, paragr. 81, **M.A.**, vol. 1, p. 52.

⁴ Voir *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ, ch. S-6.01, art. 4.1 (bien en capital), art. 20, art. 80 et art. 83 (dispositions destinées à protéger les créanciers hypothécaires qui prêtaient aux titulaires de permis), **M.A.**, vol. 2, p. 399, 403 et 417-418. Voir également par exemple : *Droit de la famille* — 101332, 2010 QCCA 1087, paragr. 68 (contrats nommés de don : paragr. 65, location : paragr. 48, vente et valeur marchande : paragr. 16 et 62); *Ceracaise c. Catalfamo*, 2007 QCCA 40, paragr. 24 (confirmant la constitution d'une hypothèque valide grevant un permis de taxi); *Wiseman c. Wiseman*, 2011 QCCA 662, paragr. 11 (rendant l'ordonnance concernant le transfert d'un permis au paragr. 36 dans *Wiseman c. Wiseman*, 2010 QCCS 6383, paragr. 36).

⁵ Les permis délivrés avant le 15 novembre 2000 : Jugement de première instance, paragr. 22 et 79, **M.A.**, vol. 1, p. 40 et 51.

de 2001 ») (RLRQ, ch. S-6.01) prévoyait explicitement que le permis de propriétaire était un bien capital affecté à l'exploitation de l'entreprise du titulaire⁶.

10. Un titulaire de permis de propriétaire de taxi pouvait soit l'exploiter personnellement, soit en confier l'exploitation à un titulaire de permis de chauffeur par contrat de location ou contrat de travail⁷. Le permis de chauffeur était entièrement distinct du permis de propriétaire⁸ et constituait quant à lui un privilège analogue à un permis de conduire et non un bien⁹.
11. En 2011, 27 % des propriétaires louaient leur permis sans l'exploiter personnellement, et un autre 20 % conduisaient et louaient leur taxi en même temps¹⁰.
12. L'achat d'un permis de propriétaire de taxi était un investissement majeur pour les membres du groupe. Le permis leur permettait de garantir des prêts, par exemple pour acheter une résidence ou subvenir aux besoins de leur famille¹¹. Le permis avait une valeur autonome importante qui était considérée lors du partage des biens en cas de divorce ou dans les successions¹².

B. Faits relatifs à l'abolition des permis de propriétaire de taxi

13. Uber a commencé à opérer sur le marché québécois en octobre 2014¹³. Dès le début de ses opérations, le gouvernement a conclu que l'entreprise opérait en contravention de l'encadrement légal en matière de transport rémunéré de

⁶ Jugement de première instance, paragr. 25, **M.A., vol. 1, p. 40**; *Loi concernant les services de transport par taxi*, RLRQ, ch. S-6.01, art. 4.1, **M.A., vol. 2, p. 399**.

⁷ Jugement de première instance, paragr. 23, **M.A., vol. 1, p. 40**.

⁸ Jugement de première instance, paragr. 28, **M.A., vol. 1, p. 41**.

⁹ Jugement de première instance, paragr. 30, **M.A., vol. 1, p. 41**.

¹⁰ Jugement de première instance, paragr. 24, **M.A., vol. 1, p. 40**; Étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi, CTQ mars 2011, pièce PGQ-12F, p. 28, **M.A., vol. 16, p. 6179**.

¹¹ Jugement de première instance, paragr. 80, **M.A., vol. 1, p. 51-52**.

¹² Jugement de première instance, paragr. 80-81, **M.A., vol. 1, p. 51-52**.

¹³ Jugement de première instance, paragr. 34, **M.A., vol. 1, p. 42**.

personnes¹⁴. Le ministre des Transports en poste à l'époque, Robert Poëti, a décrit les opérations d'Uber au Québec comme étant clairement illégales¹⁵.

14. En mars 2015, le gouvernement a envisagé trois scénarios afin de réagir aux activités d'Uber, soit (1) tolérer sa conduite illégale flagrante, ce que le ministre Poëti considérait inacceptable; (2) intervenir pour faire respecter les lois en place; et (3) adopter des nouvelles règles pour légaliser les activités d'Uber¹⁶.
15. En mai 2016, le nouveau ministre des Transports, Jacques Daoust, « est conscient que la décision de moderniser l'industrie du taxi impliquerait d'abolir les permis de propriétaire de taxi » et que l'obligation d'indemniser les titulaires de permis qui en découlerait coûterait cher aux contribuables¹⁷.
16. En septembre 2016, une entente intervient entre le troisième ministre des Transports en trois ans, Laurent Lessard, et Uber pour mettre en place un projet pilote d'une durée d'un an¹⁸. Le Projet Pilote¹⁹ a été renouvelé annuellement jusqu'à l'entrée en vigueur de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, ch. T-11.2) (« **Loi de 2019** »)²⁰.
17. Le Projet Pilote permettait à Uber d'opérer sans que ses « partenaires-chauffeurs » ne soient tenus de respecter les règles applicables à l'industrie, notamment en ayant recours à un nombre illimité de « partenaires-chauffeurs » qui pouvaient effectuer un nombre illimité de courses, sans égard aux agglomérations et sans respecter le tarif réglementé et imposé à l'industrie du taxi²¹.

¹⁴ Jugement de première instance, paragr. 37, **M.A., vol. 1, p. 43**; Note ministérielle du 5 janvier 2015, pièce P-19, p. 1, **M.A., vol. 12, p. 4401**.

¹⁵ Jugement de première instance, paragr. 38, **M.A., vol. 1, p. 43**.

¹⁶ Jugement de première instance, paragr. 39, **M.A., vol. 1, p. 43**.

¹⁷ Jugement de première instance, paragr. 117, **M.A., vol. 1, p. 60**.

¹⁸ Jugement de première instance, paragr. 41, **M.A., vol. 1, p. 43**.

¹⁹ Exposé conjoint de faits, paragr. 12, **M.A., vol. 1, p. 3**.

²⁰ Jugement de première instance, paragr. 118, **M.A., vol. 1, p. 60**.

²¹ Jugement de première instance, paragr. 44, **M.A., vol. 1, p. 43-44**.

18. Un des objectifs centraux de la Loi de 2019 était d'abolir les permis de propriétaire de taxi et de mettre fin à la gestion de l'offre par agglomération²². Bien que le nouvel encadrement légal prévu par la Loi de 2019 soit entré en vigueur un an après son adoption²³, certaines dispositions sont entrées en vigueur immédiatement. Ainsi, à compter de son adoption en octobre 2019, la Loi de 2019 prévoit que le permis de propriétaire de taxi ne peut plus être cédé ou transféré ou faire l'objet d'une prise d'intérêt²⁴. Un an plus tard, les permis de propriétaire de taxi disparaissent complètement par l'effet de la loi²⁵.
19. Contrairement à ce que plaidait l'appelant, la Loi de 2019 n'a pas simplement diminué la valeur des permis en abolissant les agglomérations et les quotas du nombre de permis : elle a aboli les permis, purement et simplement²⁶. Le nouveau permis de « chauffeur qualifié » créé par la Loi de 2019 est quant à lui un simple privilège qui n'est pas transférable²⁷.
20. La Loi de 2019 a donc eu pour effet de « déposséder les membres du groupe de leur bien capital affecté à l'exploitation de leur entreprise, les privant ainsi de la jouissance de leur droit de propriété sur un bien »²⁸.

C. Faits relatifs au caractère juste ou non de l'indemnité versée

21. Lors du procès, l'intimé a plaidé (1) que les indemnités versées par le gouvernement aux membres du groupe les sous-indemnisent de manière globale de plusieurs centaines de millions de dollars et (2) que le choix du coût d'acquisition non indexé comme base d'indemnisation était manifestement injuste et arbitraire parce que les

²² Jugement de première instance, paragr. 86, **M.A., vol. 1, p. 53**; Débats parlementaires PL 17 : 16 mai 2019, pièce P-16K, p. 2854, **M.A., vol. 8, p. 2772**; Communiqué de presse Transport Québec du 10 octobre 2019, **pièce P-11**, p. 2, **M.A., vol. 4, p. 1018**; Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, pièce P-92, p. 3, **M.A., vol. 13, p. 5116**.

²³ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ ch. T-11.2, **M.A., vol. 2, p. 251**.

²⁴ Jugement de première instance, paragr. 87, **M.A., vol. 1, p. 53**; *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ, ch. T-11.2, art. 294, **M.A., vol. 2, p. 319**.

²⁵ Jugement de première instance, paragr. 58, **M.A., vol. 1, p. 47**.

²⁶ Jugement de première instance, paragr. 84 et 89, **M.A., vol. 1, p. 53-54**.

²⁷ Jugement de première instance, paragr. 87, **M.A., vol. 1, p. 53**.

²⁸ Jugement de première instance, paragr. 88, **M.A., vol. 1, p. 53**.

membres du groupe ont reçu des montants complètement différents pour des permis identiques.

22. Alors que le Premier programme²⁹ en 2018 compensait partiellement les titulaires pour la perte de valeur des permis sur la base de la valeur marchande en 2014, avant que l'incertitude sur le maintien du régime légal ne débute, l'appelant a choisi dans le cadre du Deuxième programme³⁰ de compenser les titulaires sur la base du coût d'acquisition non indexé³¹.
23. Or, alors qu'un permis de propriétaire de taxi dans l'agglomération A.11 (Montréal) se transigeait à 10 500 \$ en 1976, le même permis valait plus de 213 000 \$ en 2006³². La juge Conte note à cet égard que les experts de part et d'autre « conviennent que l'indemnisation sur la base du coût d'acquisition (plutôt que la valeur marchande) n'était pas une compensation juste »³³.
24. Les experts s'entendent également sur le fait que la valeur marchande des permis de propriétaire de taxi était entièrement soumise à la loi de l'offre et de la demande³⁴. Se basant tous les deux sur les données compilées par la Commission des transports du Québec (« **CTQ** »)³⁵, les experts ont conclu que la valeur des permis était stable de 2006 à 2014 et s'établissait en moyenne à 160 861 \$ en 2014, pour une valeur totale de 1 208 071 395 \$, montant duquel il faut déduire la valeur des équipements³⁶.
25. Ces mêmes données ont été utilisées par le gouvernement lui-même, dès le début, pour évaluer le coût potentiel d'une décision de modifier la loi et abolir les permis. À l'été 2017, le Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi est en

²⁹ Exposé conjoint de faits, paragr. 23, **M.A., vol. 1, p. 4.**

³⁰ Exposé conjoint des faits, paragr. 25, **M.A., vol. 1, p. 5.**

³¹ Jugement de première instance, paragr. 63-64, **M.A., vol. 1, p. 47.**

³² Jugement de première instance, paragr. 31, **M.A., vol. 1, p. 41.**

³³ Jugement de première instance, paragr. 66, **M.A., vol. 1, p. 48.**

³⁴ Jugement de première instance, paragr. 31, **M.A., vol. 1, p. 41.**

³⁵ La CTQ était responsable notamment de « produire des moyennes trimestrielles et annuelles de la valeur marchande de ces permis » : Jugement de première instance, paragr. 12, **M.A., vol. 1, p. 38.**

³⁶ Jugement de première instance, paragr. 33, 132 et 135, **M.A., vol. 1, p. 42 et 62-63.** Les équipements représentent 3,6 % de la valeur totale : Jugement de première instance, paragr. 140, **M.A., vol. 1, p. 64;** Témoignage de Steven Goyette, 15 avril 2024, p. 107, **M.A., vol. 21, p. 8212.**

effet créé avec le mandat d'élaborer un programme d'aide à la modernisation, d'évaluer les conditions économiques des chauffeurs et propriétaires de taxi et d'identifier les enjeux liés au régime de la gestion de l'offre et la valeur des permis de propriétaires de taxi³⁷. Les travaux de ce comité mèneront au Premier programme.

26. À l'occasion d'une conférence de presse en septembre 2017, le Ministre Lessard « confirme que l'industrie a été évaluée à 1,2 milliard de dollars et reconnaît la responsabilité du gouvernement de compenser les titulaires de permis pour cette perte de valeur », « puisque c'est l'État qui change les règles du jeu »³⁸.
27. En 2018, comme mentionné, la compensation partielle versée aux titulaires de permis par le gouvernement dans le cadre du Premier programme était basée sur la perte de valeur des permis depuis l'arrivée d'Uber en 2014³⁹ et représentait 56 % de la perte subie entre 2014 et 2018⁴⁰.
28. La compensation reçue en vertu du Premier programme a été déduite de la compensation reçue dans le cadre du Deuxième programme, qui indemnisait les titulaires de permis de propriétaire sur la base de la valeur d'acquisition non indexée des permis en vigueur⁴¹. Dans bien des cas, les membres ont reçu plus en compensation partielle pour la perte de valeur de 2014 à 2018 que le coût d'acquisition.

³⁷ Jugement de première instance, paragr. 46-47, **M.A., vol. 1, p. 44.**

³⁸ Jugement de première instance, paragr. 48, **M.A., vol. 1, p. 44-45**; Point de presse de M. Laurent Lessard, 22 septembre 2017, pièce P-89, p. 6, **M.A., vol. 13, p. 5075.**

³⁹ Jugement de première instance, paragr. 123-124, **M.A., vol. 1, p. 61.** Voir aussi : Témoignage d'Étienne Paré, 9 avril 2024, p. 63-64, **M.A., vol. 21, p. 8020-8021** : 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.

⁴⁰ Jugement de première instance, paragr. 124, **M.A., vol. 1, p. 61** (250 000 000 \$ équivaut à 56 % de 446 000 000 \$, soit la perte de valeur entre 2014 (1 192 000 000 \$) et 2018 (746 000 000 \$)).

⁴¹ Jugement de première instance, paragr. 63-65, **M.A., vol. 1, p. 47-48**; Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, modalités d'application 2019-2022, pièce PGQ-6, art. 3 et 4, **M.A., vol. 15, p. 5677.**

29. Par ailleurs, plusieurs pièces émanant du gouvernement établissent un lien direct entre la perte de valeur des permis et l'incertitude quant au maintien de la réglementation qui découlait des activités d'Uber et ce sans égard au Projet Pilote :
- a. Dans un mémo rédigé à l'attention du Ministre Poëti en mars 2015, peu après l'arrivée d'Uber : « 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 »⁴².
 - b. Dans un document interne du gouvernement non daté évaluant la valeur des permis à partir des revenus potentiels : « 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 % »⁴³.
 - c. Dans un rapport du président du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi, le député Ghislain Bolduc, en date du 22 septembre 2017 : « 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 »⁴⁴.
 - d. Dans l'analyse d'impact réglementaire préparée par le ministère des Transports du Québec (« **MTQ** ») au printemps 2019 en relation avec la Loi de 2019 : « L'arrivée d'Uber, en 2014, a créé de l'incertitude quant au maintien de la

⁴² Note ministérielle du 13 mars 2015, pièce P-22, p. 6, **M.A., vol. 12, p. 4412**.

⁴³ Documents à demander par voie de *subpoena*, notamment un document de 2016 du Ministère des Finances du Québec qui estime « la valeur marchande des permis selon la méthode de la valeur actuelle nette », pièce P-73, p. 3, **M.A., vol. 12, p. 4461**.

⁴⁴ Recommandations du président du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi et député de Mégantic, monsieur Ghislain Bolduc déposé au ministre des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports Monsieur Laurent Lessard le 22 septembre 2017, pièce P-102CONF, p. 4, **M.A., vol. conf., p. 5200**.

réglementation en vigueur et a assurément eu une influence à la baisse sur la valeur des permis »⁴⁵.

- e. Plus loin dans le même document : « 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. La valeur de ces permis aujourd'hui est d'environ 776 millions de dollars, selon la méthode et les hypothèses utilisées pour établir cette valeur »⁴⁶.

30. De plus, plusieurs pièces émanant de l'appelant évaluent divers scénarios d'indemnisation potentielle des membres. Ces pièces démontrent que le gouvernement lui-même a presque toujours évalué les permis à la valeur du marché avant l'arrivée d'Uber et qu'il reconnaissait expressément le lien entre la perte de valeur des permis et son approche réglementaire envers Uber :

- a. Dans un tableau daté du 2 avril 2019 : « Valeur totale des permis avant l'arrivée d'Uber – Selon l'association des propriétaires de taxi : 1,4 G\$ - Selon les derniers chiffres de la CTQ : 1,22 G\$ »⁴⁷;
- b. Dans le même tableau, en référence au Premier programme qui avait compensé partiellement les membres pour la perte de valeur entre 2014 et 2018 : « Perte de valeur estimée entre 2014 et 2018 : Selon les transactions enregistrées par la CTQ : 446 M\$ - Montant du 1^{er} programme de compensation : - 250 M\$. Perte d'actif épongée par les propriétaires : = 196 M\$. »⁴⁸;
- c. Dans le même tableau, en référence au Deuxième programme qui envisageait initialement de verser un montant additionnel de seulement 250 M\$: « Estimation de la valeur des permis au 19 mars 2019 – Selon les transactions

⁴⁵ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, pièce P-92, p. 8, **M.A., vol. 13, p. 5121**.

⁴⁶ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, pièce P-92, p. 9, **M.A., vol. 13, p. 5122**.

⁴⁷ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-52, **M.A., vol. 12, p. 4491** : Le tableau mentionne que cette valeur inclut environ 50 M\$ d'actifs.

⁴⁸ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-52, **M.A., vol. 12, p. 4491** (nous soulignons).

enregistrées par la CTQ : 776 M\$ - Montant du 2^e programme de compensation :
- 250 M\$. Perte d'actif épongée par les propriétaires : = 524 M\$. »⁴⁹;

- d. Dans un tableau daté du 4 avril 2019, en référence à un programme qui n'a pas été mis en place : « But : Compenser en partie la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi découlant de l'abolition du système de gestion de l'offre »⁵⁰;
- e. Dans un tableau du 7 mars 2019, sous la rubrique « Estimation de la valeur marchande des permis de propriétaire de permis (sic) de taxi : 1 272 millions \$ - Valeur marchande des permis de propriétaire de taxi selon la valeur des transactions en 2013-2014 »⁵¹;
- f. Dans le même tableau sous la même rubrique : « 1 192 millions \$ - Valeur de référence en 2015, selon la valeur des transactions, utilisée pour le calcul de la compensation versée en 2018 »⁵²;
- g. Dans le même tableau, la somme de 746 M\$, soit la valeur résiduelle dans le Premier programme (1 192 M\$ - 446 M\$ = 746 M\$) « 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 »⁵³;
- h. Dans le même tableau : « Compensation déjà versée pour la perte de valeur découlant du projet pilote Uber - 250 millions \$ » et « Compensation à prévoir à la suite à la terminaison de la gestion de l'offre – 715 millions »⁵⁴.

⁴⁹ Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-52, **M.A., vol. 12, p. 4491** (nous soulignons).

⁵⁰ Tableau du 4 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-53, **M.A., vol. 12, p. 4492** (nous soulignons).

⁵¹ Tableau du 7 mars 2019 avec estimations de la valeur marchande des permis de propriétaire de permis de taxi et scénarios de compensation pièce P-51, p. 1, **M.A., vol. 12, p. 4489**.

⁵² Tableau du 7 mars 2019 avec estimations de la valeur marchande des permis de propriétaire de permis de taxi et scénarios de compensation pièce P-51, p. 1, **M.A., vol. 12, p. 4489**.

⁵³ Tableau du 7 mars 2019 avec estimations de la valeur marchande des permis de propriétaire de permis de taxi et scénarios de compensation pièce P-51, p. 1, **M.A., vol. 12, p. 4489**.

⁵⁴ Tableau du 7 mars 2019 avec estimations de la valeur marchande des permis de propriétaire de permis de taxi et scénarios de compensation pièce P-51, p. 1, **M.A., vol. 12, p. 4489**.

31. Ce n'est qu'à partir du 7 avril 2019 que le gouvernement considère pour la première fois des scénarios de compensation basés sur la valeur d'acquisition⁵⁵.
32. L'appelant ne plaidait pas dans sa défense que l'indemnité juste à laquelle les membres ont droit correspondait à la valeur des permis en date du Projet pilote en septembre 2016⁵⁶. En effet, il a plutôt nié l'existence d'une expropriation déguisée et, par conséquent, le droit des membres du groupe à une quelconque indemnisation. Il plaidait subsidiairement que les membres ont déjà reçu une compensation basée sur le coût d'acquisition⁵⁷ et que les sommes reçues par les membres en vertu des différents programmes devaient « être déduites de l'indemnité juste et raisonnable réclamée »⁵⁸.
33. L'appelant a évoqué la valeur de 2016 dans un paragraphe de son plan d'argumentation au procès, mais aucune des parties n'a avancé une position en faveur de la valeur marchande de 2016 lors du procès et la Cour n'a pas bénéficié d'arguments juridiques en faveur ou en opposition à cette théorie de l'indemnisation.
34. De plus, aucun des deux experts n'a été mandaté pour évaluer la valeur des permis en septembre 2016, lors de l'adoption du Projet pilote, ou en octobre 2019, lors de l'adoption de la Loi de 2019⁵⁹.

D. Faits relatifs au caractère juste ou non de l'indemnité du point de vue des membres

35. Bien que la juge Conte ne le mentionne pas dans son jugement, 10 membres du groupe ont témoigné au procès. Si on exclut madame Helga Julmé qui louait le

⁵⁵ Tableau du 9 avril 2019 intitulé « Scénario 1: Coût d'une compensation basée sur la valeur non amortie du coût d'acquisition par le propriétaire actuel du permis », pièce P-56, à Document du 10 avril 2019 intitulé « Hypothèse de calcul des indemnités des titulaires de permis de propriétaire de taxi », pièce P-64, **M.A., vol. 12, p. 4495-4504**.

⁵⁶ Défense du Procureur général du Québec, **M.A., vol. 1, p. 102**.

⁵⁷ Défense du Procureur général du Québec, paragr. 126, **M.A., vol. 1, p. 113**.

⁵⁸ Défense du Procureur général du Québec, paragr. 159-160, **M.A., vol. 1, p. 117**.

⁵⁹ Jugement de première instance, paragr. 127, **M.A., vol. 1, p. 61**.

permis dont elle avait hérité à la suite du décès de son père, l'âge moyen des membres qui ont témoigné était de presque 69 ans.

36. Comme mentionné, le caractère manifestement injuste de la compensation basée sur le coût d'acquisition apparaît des différences arbitraires entre la compensation que les membres ont reçue pour le même bien. Par exemple, Monsieur Jean-Pierre Dérival a acheté un permis en 1976, au coût de 10 500 \$, achat financé notamment avec les 3 000 \$ qu'avait réussi à économiser son épouse arrivée d'Haïti. Dans le cadre du Premier programme, pour une partie de la perte de valeur entre 2014 et 2018, il a reçu 46 700 \$. Dans le cadre du Deuxième programme, il n'a rien reçu. Dans le cadre du volet 4 du Troisième programme⁶⁰ (Aide financière au capital retraite), il a reçu 28 300 \$. Monsieur Dérival comptait louer son permis à sa retraite, mais ne pouvant le faire, il travaillait encore lorsqu'il est venu témoigner à l'âge de 80 ans⁶¹.
37. Monsieur Éric Brunelle a eu plus de chance. En 2008, son père lui a donné le permis qu'il avait payé entre 6 000 \$ et 7 000 \$ dans les années 1970. Revenu Québec a exigé le paiement des taxes sur le gain en capital entre le prix d'achat et la valeur en 2008, ce qui équivalait pour monsieur Brunelle à une acquisition en 2008. En vertu du Premier programme, il a reçu 46 700 \$ comme Monsieur Dérival, mais comme la date d'acquisition pour lui était en 2008, et non les années 1970, il a reçu 146 336 \$ en vertu du Deuxième programme⁶².
38. Monsieur Max Pierre, lui, a vendu le mauvais permis. Arrivé d'Haïti en 1980, il a acquis son premier permis en 1991 au coût de 35 000 \$. En 2009, il a acquis un second permis dans la même agglomération, A.11, au coût de 210 000 \$, permis qu'il louait. En 2010, il a décidé de vendre un de ses deux permis A.11 identiques. Pour des raisons sentimentales, il a préféré garder son premier permis et a vendu à

⁶⁰ Exposé conjoint de faits, paragr. 25, **M.A., vol. 1, p. 5.**

⁶¹ Témoignage de Jean-Pierre Dérival, 2 avril 2024, **M.A., vol. 19, p. 7287.**

⁶² Témoignage d'Éric Brunelle, 3 avril 2024, **M.A., vol. 19, p. 7561**; Correspondance du gouvernement : 2018-08-27 Lettre 1er programme Éric Brunelle (46 700 \$); 2020-04-24 Lettre 2e programme Éric Brunelle (146 336 \$); 2020-11-24 Décision de révision Éric Brunelle (0 \$), *en liasse*, pièce P-82A, **M.A., vol. 13, p. 4825**; Contrat de donation d'une entreprise de taxi à M. Éric Brunelle en date du 16 juillet 2008, pièce PGQ-15, **M.A., vol. 17, p. 6322.**

perte celui qu'il avait acheté en 2009, pour 200 000 \$. En vertu du Premier programme, il a reçu 46 700 \$ pour le permis qu'il détenait toujours. S'il avait vendu son premier permis au lieu du second, il aurait reçu plus de 150 000 \$ en vertu du Deuxième programme, mais, comme la valeur de 1991 était inférieure au montant qu'il a reçu en vertu de Premier programme, il n'a rien reçu. Dans le cadre du volet 4 du Troisième programme, il a reçu 28 300 \$. Monsieur Pierre comptait léguer son permis à ses enfants, ce qu'il n'a pu faire⁶³.

E. Faits relatifs à l'intention du législateur de ne pas priver les membres de leur réclamation

39. En adoptant la Loi de 2019, le législateur n'avait aucunement l'intention de limiter la compensation payable aux membres aux montants prévus par les programmes établis par cette loi. En effet, le gouvernement a considéré cette possibilité, présentant même un amendement à cet effet le soir avant l'adoption de la Loi de 2019. L'amendement proposé stipulait que « Quiconque a droit à une indemnité en application du programme (...) n'a droit à aucune autre somme »⁶⁴. L'amendement a été retiré le lendemain matin⁶⁵.
40. 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.⁶⁶
41. De plus, il était clair, même avant la Loi de 2019, que le législateur n'avait pas l'intention d'écarter toute autre réclamation des membres⁶⁷. La juge Conte réfère à cet égard à la lettre type que le gouvernement a envoyée aux titulaires de permis de

⁶³ Témoignage de Max Pierre, 2 avril 2024, **M.A., vol. 19, p. 7251**; Convention de prêt Desjardins, 12 mai 2009, pièce P-76A, **M.A., vol. 13, p. 4753**; Correspondance du gouvernement : 2018-08-27 Lettre 1er programme Max Pierre (46 700 \$); 2020-04-24 Lettre 2e programme Max Pierre (0 \$); 2021-02-18 Lettre Aide financière au capital retraite Max Pierre (28 300 \$), *en liasse*, pièce P-76B, **M.A., vol. 13, p. 4757**.

⁶⁴ Soulignement par la juge Conte. Jugement de première instance, paragr. 101-102, **M.A., vol. 1, p. 57-58**.

⁶⁵ Jugement de première instance, paragr. 103, **M.A., vol. 1, p. 58**.

⁶⁶ Débats parlementaires PL 17 : 8 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16DD, p. 163 et 174-176, **M.A., vol. 11, p. 4137 et 4148-4150**; Débats parlementaires PL17, 9 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16EE, p. 3-5, **M.A., vol. 11, p. 4154-4156**.

⁶⁷ Jugement de première instance, paragr. 104, **M.A., vol. 1, p. 58**.

propriétaire de taxi dans le cadre du Premier programme qui mentionne que « l'encaissement de la somme par les 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 »⁶⁸.

PARTIE II – LES QUESTIONS EN LITIGE

42. L'existence d'une expropriation déguisée est une question de fait ou une question mixte de fait et de droit⁶⁹. Les conclusions de la juge de première instance à ce sujet ne peuvent faire l'objet d'un contrôle en appel qu'en cas d'erreur manifeste et déterminante.
43. L'existence d'une intention législative de limiter la compensation en cas d'expropriation est une question de droit sujette toutefois à une interprétation stricte⁷⁰.
44. L'évaluation de ce qui constitue une compensation juste en cas d'expropriation constitue normalement une question de fait sauf en cas d'erreur de droit isolable⁷¹. En l'instance, la conclusion de la juge Conte à l'effet que les indemnités versées en l'instance sont injustes constitue une conclusion de fait.
45. Par contre, l'intimé soumet que la juge de première instance a commis une erreur isolable en droit en appliquant le mauvais test pour déterminer le montant de la compensation juste due aux membres, recherchant erronément un texte de loi adopté en vue de l'expropriation, ce qui n'est pas la norme applicable pour fixer une indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. La position de l'intimé sur cette question est développée dans son mémoire en tant qu'appelant incident.

⁶⁸ Jugement de première instance, paragr. 104, **M.A., vol. 1, p. 58**; Lettre type du Gouvernement du Québec concernant le programme d'aide financière pour les titulaires de permis de propriétaire de taxi datant d'août 2018, pièce P-9, p. 1, **M.A., vol. 4, p. 1013**.

⁶⁹ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. 28; *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 2037, paragr. 30; *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165, paragr. 49; *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. 46-47.

⁷⁰ *Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*, 1978 CanLII 22 (CSC), [1979] 1 RCS 101, p. 118.

⁷¹ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. 47. *Housen c. Nikolaisen*, 2002 CSC 33, [2002] 2 R.C.S. 235, paragr. 36.

1. Les membres de l'action collective ont-ils été expropriés?

46. L'intimé soumet que la juge de première instance n'a pas erré en concluant que la Loi de 2019 dépossède les membres de leur bien en abolissant les permis de propriétaire de taxi. Cette conclusion factuelle correspond au fardeau des demandeurs en vertu de l'article 952 C.c.Q. et ne laisse subsister que deux questions : l'État a-t-il prévu de manière expresse que l'indemnité qui est due serait limitée à la compensation versée? Et si non, quelle est l'indemnité juste à laquelle les membres ont droit?

2. Si la Cour conclut à une expropriation, les membres ont-ils droit à une indemnité en sus des montants distribués?

47. L'intimé soumet que la juge de première instance n'a pas erré en concluant que le gouvernement n'a pas prévu dans la Loi de 2019 que l'indemnisation des membres serait limitée aux montants distribués. Au contraire, la preuve révèle que le gouvernement a considéré la possibilité d'écarter la réclamation des membres en l'instance de manière législative, mais qu'il a décidé de ne pas les priver de leur recours.

3. Quelle est l'indemnité juste à laquelle les membres ont droit?

48. Comme la juge de première instance l'a noté, même l'expert de l'appelant a reconnu qu'une indemnité basée sur le coût d'acquisition non indexé était injuste. Cette injustice se répercute sur les membres qui ont reçu des montants arbitraires et sans lien avec la valeur des biens dont ils ont été dépossédés. Elle se reflète également dans le montant global versé qui sous-indemnise les membres de plusieurs centaines de millions de dollars.

49. L'intimé soumet que l'indemnité juste en vertu de l'article 952 C.c.Q. doit correspondre à la valeur marchande des permis en 2014, avant que l'impact de l'incertitude causée par l'approche réglementaire du gouvernement envers Uber n'ait eu d'impact sur leur valeur. L'intimé aborde cette question brièvement dans le présent mémoire, mais sa position complète sur le sujet est développée dans le

mémoire de l'appelant incident, car les raisons pour lesquelles la Cour ne peut pas retenir la position de l'appelant sont indissociables de celles pour lesquelles la juge de première instance a commis une erreur révisable à l'égard du montant de l'indemnité.

PARTIE III – LES MOYENS

A. Les membres ont été expropriés par la Loi de 2019

50. Dans son mémoire, l'appelant invoque les deux mêmes arguments qu'en première instance pour contester l'existence d'une expropriation, soit l'absence de transfert de propriété et l'absence de négation absolue du droit de propriété⁷². Or, la conclusion de la juge Conte selon laquelle la Loi de 2019 a eu pour effet de déposséder les membres de leur bien est incontestable sur le plan factuel, ce qui la rend inattaquable en droit.
51. Le test applicable à une demande en expropriation déguisée consiste précisément à déterminer si l'action de l'État « a pour effet de déposséder un particulier ou une entreprise d'un bien ou d'enlever à toutes fins pratiques toute possibilité d'usage d'un bien »⁷³. Pour que l'acte posé par l'État entraîne une expropriation déguisée, il doit équivaloir à une « négation absolue » de l'exercice du droit de propriété ou encore à « une véritable confiscation »⁷⁴.
52. Comme la juge de première instance l'a constaté, les permis ayant été abolis, il est manifeste que les membres en ont été dépossédés. Avant la Loi de 2019, les membres avaient un bien qui représentait pour plusieurs le fruit de toute une vie de travail, un bien qu'ils pouvaient vendre, louer, donner en garantie et léguer à leurs

⁷² Jugement de première instance, paragr. 82, **M.A., vol. 1, p. 52**; Argumentation de l'appelant, paragr. 34-70, **M.A., vol. 1, p. 13-21**.

⁷³ *Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCA 18, paragr. 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, p. 548. Voir également *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. 27.

⁷⁴ *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165, paragr. 46-48.

héritiers. Après la Loi de 2019, ils n'avaient plus rien de cela. Le nouveau permis de chauffeur qualifié est un privilège non transférable et le fait que les anciens titulaires de permis puissent continuer à opérer un taxi en vertu de la nouvelle réglementation, au même titre d'ailleurs que n'importe qui d'autre, n'y change strictement rien.

53. La preuve non contredite retenue par la juge Conte démontre que le gouvernement a créé des biens intangibles en imposant une gestion de l'offre à l'industrie du taxi. Des milliers de membres ont acquis ces biens intangibles, se fiant au maintien du régime réglementaire en place et à l'état de droit au Québec pour planifier leur vie active et leur retraite. Ces biens constituaient souvent l'actif financier principal de gens vulnérables économiquement. Il est incontestable que le gouvernement les en a dépossédés quand il a changé les règles du jeu pour abolir les permis.
54. Il s'ensuit que le premier moyen de l'appelant est sans le moindre mérite. L'intimé estime néanmoins utile de traiter brièvement des principes de l'expropriation déguisée en droit.

L'expropriation comme exception au droit fondamental à la propriété

55. 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*⁷⁵.
56. L'expropriation, étant exorbitante du droit commun, exige une interprétation rigoureuse des règles contre l'État et en faveur de l'exproprié⁷⁶, car le droit de propriété est étroitement lié au droit à la liberté et à la primauté du droit, non seulement en droit civil, mais dans les systèmes de droit occidentaux plus généralement⁷⁷.

⁷⁵ *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12; 8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec, 2018 QCCS 4554, paragr. [54-67](#).

⁷⁶ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, paragr. [20](#).

⁷⁷ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. [23-24](#); 8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec, 2018 QCCS 4554, paragr. [61-63](#).

57. 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 »⁷⁸. 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 »⁷⁹.
58. Lorsque l'État prive un propriétaire de son bien à l'extérieur des règles et procédures applicables, l'expropriation est qualifiée de déguisée⁸⁰. 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 pas exproprier une personne de son bien sans lui verser une indemnité juste et préalable⁸¹.
59. Au Québec, l'article 952 C.c.Q., dont les racines et les termes « juste et préalable indemnité » remontent au *Code Napoléon*⁸², codifie la prohibition de l'expropriation déguisée.
60. Bien que les principales décisions sur le sujet portent sur des immeubles, surtout des terrains visés par un zonage restrictif, la prohibition de l'expropriation déguisée protège la propriété, que le bien soit meuble ou immeuble.
61. Dans l'arrêt de principe *Manitoba Fisheries*, qui concernait l'expropriation déguisée d'une entreprise de pêche commerciale, et notamment de son achalandage, la Cour suprême énonce que l'adoption d'une loi peut constituer une expropriation déguisée si elle a pour effet de priver un propriétaire de sa propriété⁸³.

L'absence d'obligation de démontrer une appropriation

⁷⁸ *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.* 2018 CSC 35, paragr. 1.

⁷⁹ *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.* 2018 CSC 35, paragr. 1.

⁸⁰ *Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.* 2018 CSC 35, paragr. 2.

⁸¹ 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, p. 551.

⁸² *8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 4554, paragr. 58-59.

⁸³ 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, p. 551; *Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*, [1978 CanLII 22 \(CSC\)](#), [1979] 1 RCS 101, p. 118.

62. Contrairement à ce que plaide l'appelant, tant dans sa défense⁸⁴ qu'en appel⁸⁵, il n'est pas nécessaire au Québec d'établir une quelconque appropriation physique (« *taking* ») de la propriété par l'État pour établir l'existence d'une expropriation.
63. À cet égard, la juge de première instance s'est bien dirigée en droit en s'appuyant sur l'arrêt *Annapolis* de la Cour suprême afin de conclure que, contrairement à l'approche de la *common law*, 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 »⁸⁶.
64. Aux paragraphes 46 à 50 de l'arrêt *Annapolis*, la majorité expose l'état du droit au Québec en matière d'expropriation déguisée en s'appuyant sur une jurisprudence abondante de cette Cour, y compris l'affaire *Dupras* dans laquelle la Cour énonce que « [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 »⁸⁷.
65. Par ailleurs, les juges minoritaires dans *Annapolis* ont approuvé l'énoncé des juges majoritaires sur l'absence du critère d'« acquisition » (*taking*) en droit québécois⁸⁸. Ainsi, il s'agit d'une opinion unanime de la Cour suprême sur cette question.
66. Malgré le jugement unanime, l'appelant soumet que la Cour suprême ne réfère pas à la notion d'appropriation ou de transfert de propriété en droit québécois, car cette notion serait intrinsèquement liée à l'article 952 C.c.Q. et n'exigerait donc pas d'être incluse dans le test⁸⁹. Cette proposition est manifestement mal fondée à la lecture des arrêts que l'appelant cite à son appui et, avec égards, repose sur un sophisme.

⁸⁴ Défense du Procureur général du Québec, paragr. 64, 98, 109, 111, 112, **M.A., vol. 1, p. 107 et 110-111.**

⁸⁵ Argumentation de l'appelant, paragr. 44-46, **M.A., vol. 1, p. 15-16.**

⁸⁶ Jugement de première instance, paragr. 83, **M.A., vol. 1, p. 52-53**; *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 48.

⁸⁷ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. 28 (nous soulignons); *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. 65 et 82; *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630, paragr. 28-30, 39.

⁸⁸ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 127.

⁸⁹ Argumentation de l'appelant, paragr. 46, **M.A., vol. 1, p. 16.**

67. Il est en effet évident que si l'État s'approprie le bien d'un particulier, ce dernier en est dépossédé. Cela ne signifie pas pour autant que la seule manière pour l'État de déposséder un particulier de son bien est pour l'État de s'en approprier. La conclusion factuelle de la juge Conte en l'instance le démontre, car il est manifeste que les membres ont été dépossédés de leurs biens, puisque ces biens ont cessé d'exister par l'effet de la Loi de 2019.
68. L'extrait cité par l'appelant de l'arrêt *Dupras* s'inscrit par ailleurs dans le contexte précis où l'appelante expropriée contestait la passation de titre au motif que l'indemnité déterminée par le juge de première instance était selon elle insuffisante, ce à quoi a remédié la Cour, rendant sans objet cette contestation. Lorsque la Cour écrit que « le transfert de la propriété contre le paiement d'une juste indemnité fixée par le juge en résulte naturellement », elle enchaîne immédiatement après que « [l]'appelante ne pouvait donc, après avoir eu gain de cause sur l'existence de l'expropriation déguisée, contester la passation de titre au motif que l'indemnité n'était pas suffisante »⁹⁰. En l'espèce, la passation de titre est sans objet du fait de l'abolition des permis.
69. Dans l'arrêt *Wallot*, que l'appelant cite également, la Cour a refusé d'intervenir pour modifier l'analyse factuelle du juge de première instance à l'effet que la réglementation en cause n'avait pas eu pour effet de supprimer « toute utilisation raisonnable de leur bien-fonds »⁹¹. L'arrêt *Wallot* ne constitue donc aucunement une reconnaissance du critère d'appropriation. De la même façon dans l'arrêt *Strateco*, rendu dans le contexte particulier de claims miniers, la Cour conclut qu'« [o]n ne peut parler de dépossession »⁹².
70. En conclusion sur le premier moyen de l'appelant, il est manifeste que la conclusion factuelle de la juge de première instance est bien fondée et que les membres ont été dépossédés de leur bien. Cette dépossession emporte l'obligation pour le

⁹⁰ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [60](#).

⁹¹ *Wallot c. Québec (Ville de)*, 2011 QCCA 1165, paragr. [42](#).

⁹² *Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCA 18, paragr. [122](#).

gouvernement de verser une juste et préalable indemnité à moins d'une expression législative claire de la volonté de ne pas accorder d'indemnité.

B. Les membres du groupe ont droit à une indemnité en sus des montants versés

71. Les citoyens sont en droit de présumer que l'État va honorer ses obligations « à moins qu'il n'exerce expressément son pouvoir de ne pas le faire », sans quoi il ne serait « lié que par son caprice, non par sa parole »⁹³.
72. L'article 952 C.c.Q. établit une présomption forte contre l'expropriation sans indemnisation juste et préalable⁹⁴. Comme dans la *common law*, l'expropriation d'un bien par l'État est interprétée de manière stricte et « 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 »⁹⁵.
73. Comme la Cour suprême le rappelait dans *Annapolis*, les exigences législatives pour spécifier qu'une expropriation sera faite sans indemnité « sont modestes et aisément remplies »⁹⁶. Le législateur québécois est d'ailleurs tout à fait capable de préciser une telle intention lorsqu'il le souhaite, comme le démontrent d'autres régimes législatifs qu'il a adoptés⁹⁷.
74. Même si l'on adopte une interprétation beaucoup plus souple que ne le permet la jurisprudence, la lecture proposée par l'appelant⁹⁸ est insoutenable à la lumière de la preuve retenue par la juge de première instance, du texte et du contexte législatif. La juge de première instance a conclu à l'absence d'intention de priver les membres de leur recours. L'appelant ne démontre aucune erreur dans cette conclusion.

⁹³ *Wells c. Terre-Neuve*, [1999] 3 RCS 199, paragr. 46.

⁹⁴ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 47; *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, paragr. 22.

⁹⁵ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 21 et 47; *Attorney-General v. De Keyser's Royal Hotel*, [1920] AC 508, p. 542; *R. c. Tener*, [1985] 1 RCS 533, p. 559.

⁹⁶ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 22.

⁹⁷ 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; *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ c A-19.1, art. 41 et 74, al. 2; art. 245-245.3.

⁹⁸ Argumentation de l'appelant, paragr. 79, **M.A.**, vol. 1, p. 51.

75. Lors de l'adoption de la Loi de 2019, le législateur pouvait spécifier clairement dans la loi que l'indemnisation prévue 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. Ne l'ayant pas fait, il savait qu'il faisait face à la présente action collective.
76. En effet, 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 »⁹⁹ le soir du 8 octobre 2019, qui aurait immunisé l'appelant contre toute réclamation en lien avec les faits en litige, incluant le présent recours.

77. Le texte de l'amendement proposé se lit comme suit [partie soulignée] :

257. Une redevance de 0,90 \$ par course doit être payée par le client au ministre du 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);

⁹⁹ Débats parlementaires PL 17 : 8 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16DD, p. 176, **M.A., vol. 11, p. 4150.**

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.¹⁰⁰

78. Après que l'opposition lui ait demandé s'il se rendait compte de ce qu'il faisait, le Ministre avait répondu « tout à fait »¹⁰¹.
79. Comme l'a noté la juge Conte, l'amendement a été retiré le lendemain matin¹⁰² et aucune disposition de la Loi de 2019 ne prévoit une telle intention claire et non équivoque de ne pas indemniser les propriétaires de permis de taxi. Dans la version finale, la première partie de l'article 257 reproduit ci-haut est devenue l'article 287 de la Loi de 2019¹⁰³, 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. Elle ne précise ni le montant ni le mode d'indemnisation.
80. De fait, tant avant qu'après l'adoption de la Loi de 2019, la détermination des montants accordés dans le cadre des programmes d'aide financière relevait de l'entière discrétion du ministre des Transports et d'autres membres de l'exécutif. C'est donc la décision de l'exécutif d'indemniser les membres de manière inadéquate et non l'intention du législateur — qui a délégué ce pouvoir sans aucune immunité statutaire — qui est en cause. Dans ce contexte, il est tout simplement insoutenable de plaider qu'un choix législatif de déléguer à l'exécutif la responsabilité de déterminer le montant de l'indemnisation puisse constituer le degré d'intention claire et expresse requis par la loi.
81. Bien qu'en règle générale, le silence du législateur n'est pas déterminant quant à son intention, en l'espèce les débats parlementaires confirment sans l'ombre d'un doute que la conclusion de la juge de première instance selon laquelle l'intention du

¹⁰⁰ Débats parlementaires PL 17 : 8 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16DD, p. 163, voir plus généralement p. 163-177, **M.A., vol. 11, p. 4137-4150.**

¹⁰¹ Débats parlementaires PL 17 : 8 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16DD, p. 174, **M.A., vol. 11, p. 4148.**

¹⁰² Jugement de première instance, paragr. 103, **M.A., vol. 1, p. 58**; Débats parlementaires PL 17 : 9 octobre 2019, *en liasse*, pièce P-16EE, p. 3-5, **M.A., vol. 11, p. 4154-4156.**

¹⁰³ *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, RLRQ, ch. T-11.2, art. 287, **M.A., vol. 2, p. 315-316.**

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.¹⁰⁴

82. De plus, comme l'a noté la juge de première instance, lors de la distribution des sommes dans le Premier programme en 2018, non seulement les lettres reçues par les membres 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 possible, voire prévisible¹⁰⁵.
83. Il s'ensuit que les membres ont droit de recevoir une juste indemnité.

C. Les montants versés par le gouvernement ont été déterminés d'une manière injuste et arbitraire et sous-indemnisent les membres

84. La juge de première instance n'a pas commis d'erreur manifeste et déterminante en concluant que les membres n'ont pas été justement indemnisés pour l'abolition de leurs permis.
85. Comme expliqué dans le mémoire de l'appelant incident, la seule erreur commise par la juge de première instance en ce qui concerne l'indemnité d'expropriation est d'avoir fixé la date de référence pour la valeur marchande des permis en 2016, plutôt qu'en 2014.

Le choix du coût d'acquisition non indexé est manifestement injuste et arbitraire

86. Dans tous les cas, la détermination de la juste indemnité « doit viser une réparation intégrale de la perte de l'exproprié sous l'angle le plus avantageux pour celui-ci »¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Jugement de première instance, paragr. 101-103, **M.A., vol. 1, p. 57-58**. Voir également *Société Télé-Mobile c. Ontario*, 2008 CSC 12, paragr. [42](#); *Canadian Security Intelligence Service Act (CA) (Re)*, 2022 FC 1444, paragr. [179-180](#).

¹⁰⁵ Lettre type du Gouvernement du Québec concernant le programme d'aide financière pour les titulaires de permis de propriétaire de taxi datant d'août 2018, pièce P-9, p. 1, **M.A., vol. 4, p. 1012**.

¹⁰⁶ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [51](#); *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630, paragr. [26](#); *Montréal (Ville de) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. [79 et s.](#); *Montréal (Ville de) c. Shell Canada Limited*, 1978 CanLII 1250 (QC CA), [p. 4](#); *In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board*, [1909] 1 K.B. 16, p. 29-30; Pierre Delisle, Joseph-André Roy, Alain Roy et Denis Savoie, *L'expropriation, la réserve pour fins publiques et*

87. Comme noté par la juge de première instance, les experts des deux parties conviennent que l'indemnisation sur la base du coût d'acquisition n'était pas une compensation juste¹⁰⁷. De plus, cette méthode est totalement dénuée de cohérence et d'équité.
88. Tout d'abord, le coût d'acquisition n'a tout simplement rien à voir avec la juste valeur d'un bien. Les biens peuvent s'apprécier ou se déprécier et ne pas en tenir compte est tellement élémentaire comme erreur que tout l'exercice s'en trouve discrédité.
89. En l'espèce, cette méthode a créé de graves inégalités entre les titulaires des mêmes 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 qui ont reçu des montants radicalement différents dans le cadre du Deuxième programme. En effet, la preuve non contestée a démontré que, alors qu'ils avaient reçu exactement la même somme en vertu du Premier programme, la différence entre ce qu'ils ont reçu en vertu du Deuxième programme pouvait atteindre plus de 100 000 \$ pour exactement le même permis¹⁰⁸.
90. L'appelant ne tente même pas d'expliquer dans son mémoire en quoi de telles différences sont compatibles avec une réparation juste et intégrale sous l'angle le plus favorable pour les titulaires de permis expropriés.
91. De la même manière, au niveau structurel, le Deuxième programme a fait en sorte que les titulaires de permis qui les avaient acquis depuis le plus longtemps — en grande majorité des citoyens issus de l'immigration récente qui approchaient de la retraite — ont reçu les montants les plus faibles. Le Deuxième programme a également donné lieu à des résultats arbitraires, injustes et parfois absurdes dans les cas où plusieurs permis étaient détenus par la même personne¹⁰⁹. Nous notons

l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation, Brossard, Wolters Kluwer, 2017, p. 238.

¹⁰⁷ Jugement de première instance, paragr. 66, **M.A., vol. 1, p. 48**.

¹⁰⁸ Voir par exemple des cas d'Éric Brunelle et de Max Pierre : Argumentation de l'intimé, paragr. A.37-A.38.

¹⁰⁹ Voir par exemple le cas de Max Pierre : Argumentation de l'intimé, paragr. A.38. Voir également le cas de Ahmed El Mansouri, qui possédait pour sa part cinq permis identiques dans l'agglomération

également que le coût d'acquisition n'a même pas été indexé en fonction de l'inflation; interrogé sur cette incohérence manifeste à l'Assemblée nationale, le Ministre n'avait aucune réponse¹¹⁰.

92. De plus, 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. Quand le gouvernement recherchait la valeur juste, il référerait à la valeur de 2014. Lorsqu'il a cherché à justifier un montant qu'il savait insuffisant, il est arrivé avec le coût d'acquisition¹¹¹.
93. Tel que détaillé dans le mémoire de l'appelant incident, les montants versés aux membres du groupe dans le cadre des trois programmes les sous-indemnisent de manière globale de plusieurs centaines de millions de dollars, étant donné que

A.36 qu'il a acquis entre 1981 et 2006. 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 \$ chacun : Contrat d'achat : 2015-06-11 Contrat de vente entre El Mansouri et Ousmane Balde, permis 2-Q203668-004A; 2015-09-24 Contrat de vente entre El Mansouri et Abdelhamib Khoali, permis 0-C-200998-001, *en liasse*, pièce P-80A, **M.A., vol. 13, p. 4791-4800**. 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) : Correspondance du gouvernement : 2018-11-06 Lettre 1er programme El Mansouri (109 684 \$); 2020-04-24 Lettre 2e programme El Mansouri 2Q203668001A (0 \$); 2020-04-24 Lettre 2e programme El Mansouri 2Q203668003A (46 200 \$); 2020-04-24 Lettre 2e programme El Mansouri 2Q203668006A (76 332 \$), *en liasse*, pièce P-80B, **M.A., vol. 13, p. 4801-4813**. Voir également Témoignage de Ahmed El Mansouri, **M.A., vol. 19, p. 7447-7448**.

¹¹⁰ Débats parlementaires PL 17 : 13 mai 2019, *en liasse*, pièce P-16I, p. 59 et 60, **M.A., vol. 7, p. 2643-2644**.

¹¹¹ À partir du 2 avril 2019, soit après la première annonce du Deuxième programme alors d'un montant de 250 000 000 \$ (Communiqué de presse du 15 avril 2019, pièce PGQ-7, **M.A., vol. 15, p. 5685-5686**), le gouvernement élabore différents scénarios de compensation, totale ou partielle, en référant à la différence entre la compensation envisagée et la valeur marchande comme une « perte d'actif épongée par les propriétaires » ou « perte non compensée aux titulaires » et en quantifiant ces scénarios « [e]n % de la valeur du permis en 2014 » : Tableau du 2 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-52, à Tableau du 7 avril 2019 avec scénarios de compensation, pièce P-55, **M.A., vol. 12, p. 4491-4494**. Ce n'est qu'à partir du 7 avril 2019 que sont considérés pour la première fois des scénarios de compensation basés sur la valeur d'acquisition : Tableau du 9 avril 2019 intitulé « Scénario 1: Coût d'une compensation basée sur la valeur non amortie du coût d'acquisition par le propriétaire actuel du permis », pièce P-56, à Document du 10 avril 2019 intitulé « Hypothèse de calcul des indemnisations des titulaires de permis de propriétaire de taxi », pièces P-64, **M.A., vol. 12, p. 4495-4505**. Les analyses des valeurs d'acquisition selon différentes variables et différentes justifications de taux d'indemnisation démontrent l'improvisation et l'incohérence du gouvernement qui n'a pas cherché à établir la juste valeur marchande des permis, mais a plutôt déterminé le montant qu'il souhaitait verser et s'est lancé ensuite dans des démarches de *reverse engineering* pour justifier le montant qu'il souhaitait verser.

l'indemnité aurait dû être déterminée par référence à la valeur marchande des permis en 2014.

94. Comme également expliqué dans le mémoire de l'appelant incident, la juge de première instance a commis une erreur de droit en exigeant la preuve d'une intention d'exproprier de la part du gouvernement afin de fixer la valeur des permis et l'indemnité d'expropriation, ce qui l'a amené à adopter erronément une date de référence en 2016 au lieu de 2014.
95. Si l'appelant a référé dans un paragraphe de son plan d'argumentation au procès à la valeur de 2016, il n'a jamais plaidé qu'il s'agissait d'une indemnité juste et n'avait, tel que mentionné, pas mandaté son expert afin de quantifier la valeur des permis à cette date. Plus fondamentalement, l'appelant ne plaide pas en appel que la valeur de 2016 correspond à une indemnité juste, plaidant plutôt que malgré l'injustice flagrante, les membres n'auraient droit à rien en se basant toujours sur le rapport de son expert Patrice Dumais que la juge de première instance a écarté avec raison.

Le rapport de l'expert de l'appelant est fondé sur des prémisses erronées et souffre de lacunes majeures affectant sa crédibilité

96. La juge de première instance n'a pas commis d'erreur en concluant que plusieurs éléments minaient la crédibilité du rapport de monsieur Dumais¹¹². En effet, la thèse centrale de l'expert Dumais reprenait la théorie de la cause pour le moins discutable de l'appelant selon laquelle les membres du groupe continuent d'exploiter leur « entreprise » de taxi malgré l'abolition de leur permis transférable. Ainsi, puisque Monsieur Dérival, par exemple, conserve la possibilité de conduire un taxi, il faudrait déduire de la valeur marchande de son permis transférable les revenus qu'il gagnera par son travail, pour les 15 prochaines années¹¹³. Rappelons que Monsieur Dérival avait 80 ans lorsqu'il a témoigné et qu'il avait espéré louer son permis pour financer sa retraite.

¹¹² Jugement de première instance, paragr. 138, **M.A., vol. 1, p. 63.**

¹¹³ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, p. 261, **M.A. vol. 23, p. 8763.**

97. Sur la base de cette théorie, l'expert Dumais a échafaudé deux méthodes pour identifier une perte inférieure aux montants déjà versés aux membres en vertu des trois programmes d'aide financière¹¹⁴, mais qui n'expliquent en rien les iniquités qu'il a reconnues en contre-interrogatoire.
98. De plus, comme l'a noté la juge de première instance, la méthode de l'expert Dumais repose sur plusieurs prémisses fausses. Ainsi, il croyait erronément que les membres réclamaient une perte de revenus futurs de 30 %. Sa source pour cette croyance était une réclamation avancée dans une version antérieure de la demande pour autorisation de l'intimé, réclamation qui avait été retirée par amendement avant même que monsieur Dumais soit mandaté¹¹⁵. Cette erreur factuelle fondamentale l'a mené à conclure erronément qu'il y aurait un risque de double indemnisation avec une action collective distincte contre Uber, qui réclame uniquement des pertes de revenus¹¹⁶.
99. De plus, comme mentionné, l'expert Dumais tenait pour acquis que tous les membres du groupe continuent d'opérer leur taxi et de générer des profits avec leur entreprise, mais admet n'avoir aucunement validé cette hypothèse¹¹⁷. Or, l'expert Dumais n'a pas pris en compte notamment le fait que 27 % des propriétaires de permis de taxi généraient des revenus seulement de la location de leur permis¹¹⁸ et qu'après l'abolition, comme monsieur Dérival, ils ne pouvaient plus louer leur permis et ne généraient donc plus de revenus¹¹⁹. La source de cette information était un document produit au soutien de son propre rapport¹²⁰.

¹¹⁴ Jugement de première instance, paragr. 137, **M.A., vol. 1, p. 63.**

¹¹⁵ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8689-8694, et 8713-8714, et 8718.**

¹¹⁶ Rapport d'expertise de M. Patrice Dumais, pièce PGQ-12, paragr. 81-85, **M.A. vol. 15, p. 5758.**

¹¹⁷ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8745-8746.**

¹¹⁸ C'est le cas de la membre du groupe Helga Julme qui a témoigné au procès n'avoir jamais conduit en tant que chauffeur la voiture rattachée au permis de propriétaire de taxi que son père lui avait légué en héritage : **M.A., vol. 19, p. 7385-7386.** Voir également à titre d'exemple le membre Ahmed El Mansouri qui a témoigné au procès avoir détenu cinq permis de taxi, dont quatre étaient pour fins de location : **M.A., vol. 19, p. 7425.**

¹¹⁹ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8748-8753.**

¹²⁰ Étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi, CTQ mars 2011, pièce PGQ-12F, p. 28, **M.A., vol. 16, p. 6179.**

100. L'expert Dumais a par ailleurs admis qu'il lui avait été difficile de produire une opinion précise en raison du manque important d'information à sa disposition¹²¹. Il a admis qu'il aurait eu besoin de plus d'information¹²² et que sa méthode aurait pu diverger s'il avait eu des chiffres différents¹²³. Il n'a pas eu accès aux employés du gouvernement qui ont produit les estimations de la valeur des permis, malgré l'avoir demandé et malgré que certains de ces fonctionnaires ont témoigné au procès¹²⁴. Bien que ce manque d'accès le « tracasse », il a témoigné avoir produit son rapport en émettant beaucoup de réserves pour se couvrir¹²⁵. Il n'a pas eu accès non plus aux fonctionnaires qui ont travaillé au Premier programme qui, rappelons-le, est basé sur la même méthodologie que l'expert Boyer a utilisée, méthodologie qui ne considérerait aucunement les concepts que l'expert Dumais propose¹²⁶.
101. Son contre-interrogatoire a également révélé que les sources comptables sur lesquelles il a fondé ses travaux ne réfèrent aucunement à l'évaluation de l'indemnité en cas d'expropriation, mais plutôt à la différence entre la perte de revenus et la perte de valeur¹²⁷.
102. Ce ne sont là que les principales démonstrations des failles majeures qui affectent la crédibilité de l'expert Dumais qui démontrent que la juge de première instance n'a pas erré en rejetant son approche fondée sur l'actualisation des flux monétaires.

La juge de première instance n'a commis aucune erreur en ordonnant le paiement de l'intérêt légal et de l'indemnité additionnelle à compter de la signification de la demande pour autorisation

¹²¹ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A. vol. 23, p. 8728-8729**. Voir également Rapport d'expertise de M. Patrice Dumais, pièce PGQ-12, paragr. 92-93, **M.A. vol. 15, p. 5760**.

¹²² Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8714**.

¹²³ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8714-8715**.

¹²⁴ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8716-8717, 8767-8769**.

¹²⁵ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8717-8718, 8728**.

¹²⁶ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8766**.

¹²⁷ Témoignage de Patrice Dumais, 24 avril 2024, **M.A., vol. 23, p. 8681-8684**; BVR Economic Damages 7th Edition Volume 1, pièce PGQ-12E, **M.A., vol. 16, p. 6150**.

103. Finalement, en matière d'expropriation déguisée, le point de départ applicable au calcul de l'intérêt légal et de l'indemnité additionnelle correspond à la date de la mise en demeure¹²⁸, la demande en justice constituant une demeure¹²⁹.
104. Par ailleurs, en matière d'action collective, la date de signification de la demande pour autorisation d'exercer une action collective est reconnue comme point de départ pour ce calcul¹³⁰. La juge de première instance n'a commis aucune erreur en fixant le point de départ de l'intérêt et l'indemnité additionnelle au 21 septembre 2016, date de la signification de la demande pour autorisation d'exercer une action collective¹³¹.

PARTIE IV – LES CONCLUSIONS

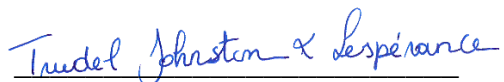
105. L'intimé demande à la Cour de rejeter avec frais le présent appel et réfère la Cour au mémoire de l'appelant incident concernant les conclusions nécessaires pour corriger l'erreur de la juge de première instance sur la démarche en droit pour identifier le montant de l'indemnité accordée et sur la question des dommages-intérêts punitifs.

¹²⁸ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [19](#) et [54](#).

¹²⁹ Art. 1594, al. 2 C.c.Q.

¹³⁰ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, paragr. [1171](#) et paragr. [1282](#).

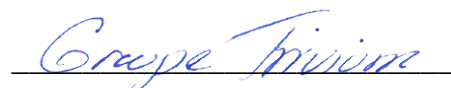
¹³¹ Jugement de première instance, paragr. 142, **M.A., vol. 1, p. 64**.

Montréal, le 4 mars 2025

Trudel Johnston & Lespérance
(M^e Bruce W. Johnston)
(M^e Mathieu Charest-Beaudry)
(M^e Lex Gill)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Brossard, le 4 mars 2025



Groupe Trivium
(M^e Marc-Antoine Cloutier)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Montréal, le 4 mars 2025



M^e Wilerne Bernard
M^e Myriam Moussignac
Avocats de l'intimé / appelant incident

PARTIE V – LES SOURCES

<u>Jurisprudence</u>	<u>Paragraphe(s)</u>
<i>Droit de la famille</i> — 101332, 2010 QCCA 1087	8
<i>Ceracaise c. Catalfamo</i> , 2007 QCCA 40	8
<i>Wiseman c. Wiseman</i> , 2011 QCCA 662	8
<i>Wiseman c. Wiseman</i> , 2010 QCCS 6383	8
<i>Dupras c. Ville de Mascouche</i> , 2022 QCCA 350	42,51,64,68,86,103
<i>Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal</i> , 2019 QCCA 2037	42
<i>Wallot c. Québec (Ville de)</i> , 2011 QCCA 1165	42,51,69
<i>St. John's (Ville) c. Lynch</i> , 2024 CSC 17	42,44
<i>Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine</i> , 1978 CanLII 22 (CSC), [1979] 1 RCS 101	43,61
<i>Housen c. Nikolaisen</i> , 2002 CSC 33, [2002] 2 R.C.S. 235	44
<i>Ressources Strateco inc. c. Procureure générale du Québec</i> , 2020 QCCA 18	51,69
<i>8811571 Canada inc. c. Procureure générale du Québec</i> , 2018 QCCS 4554	55,56,59
<i>Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.</i> , [1997] 1 RCS 32	56,72
<i>Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax</i> , 2022 CSC 36	56,63,65,72,73
<i>Lorraine (Ville) c. 2646-8926 Québec inc.</i> 2018 CSC 35	57,58
<i>Montréal (Ville) c. Benjamin</i> , 2004 CanLII 44591 (QC CA)	64,86
<i>Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.</i> , 2021 QCCA 630	64,86
<i>Wells c. Terre-Neuve</i> , [1999] 3 RCS 199	71

Jurisprudence (suite)

<i>Attorney-General v. De Keyser's Royal Hotel</i> , [1920] AC 508	72
<i>R. c. Tener</i> , [1985] 1 RCS 533	72
<i>Société Télé-Mobile c. Ontario</i> , 2008 CSC 12	81
<i>Canadian Security Intelligence Service Act (CA) (Re)</i> , 2022 FC 1444	81
<i>Montréal (Ville de) c. Shell Canada Limited</i> , 1978 CanLII 1250 (QC CA)	86
<i>In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board</i> , [1909] 1 K.B. 16	86
<i>Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé</i> , 2019 QCCA 358	104

Doctrine

Delisle, Pierre, Roy, Joseph-André, Roy, Alain, et Denis Savoie, <i>L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation</i> , Brossard, Wolters Kluwer, 2017	51,58,61,86
---	-------------

TITRE II – APPEL INCIDENT

PARTIE I – LES FAITS

106. L'appelant incident réfère à l'Exposé conjoint des faits¹³² ainsi qu'à son exposé des faits dans son mémoire d'intimé¹³³.

PARTIE II – LES QUESTIONS EN LITIGE

107. En ce qui concerne l'appel incident, les questions en litige sont les suivantes :

1. La juge a-t-elle erré en fixant l'indemnité d'expropriation en fonction du Projet pilote au lieu de la valeur des permis de propriétaire en 2014?

108. **Oui.** La juge de première instance a commis une erreur isolable en droit¹³⁴ en appliquant le mauvais test pour déterminer le montant dû aux membres, recherchant erronément un texte de loi adopté en vue de l'expropriation¹³⁵, ce qui n'est pas la norme applicable pour déterminer une indemnité d'expropriation en droit québécois. Cette erreur se fondait sur une interprétation des motifs majoritaires de la Cour suprême dans *Lynch*¹³⁶, une affaire récente en *common law*, adoptée par la juge de première instance sans le bénéfice des observations des parties, la décision ayant été rendue pendant le délibéré.

109. Cette erreur de droit a amené la juge à fixer l'indemnité d'expropriation sur la base de la valeur marchande des permis en 2016, lors de l'adoption du Projet pilote permettant à Uber d'opérer au Québec. Le montant accordé en conséquence représente une sous-indemnisation majeure des membres du groupe et ne remédie

¹³² Exposé conjoint des faits, **Mémoire de l'appelant (ci-après « M.A. »)**, vol. 1, p. 1-5.

¹³³ Argumentation de l'intimé, paragr. 1-41.

¹³⁴ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. 47; *Housen c. Nikolaisen*, 2002 CSC 33, [2002] 2 R.C.S. 235, paragr. 36.

¹³⁵ Jugement de première instance, paragr. 113, **M.A.**, vol. 1, p. 59.

¹³⁶ *St. John's (Ville) c. Lynch*, [2024 CSC 17](#).

pas aux effets incohérents des trois programmes du gouvernement, qui ont compensé les membres du groupe de manière arbitraire et inéquitable.

110. Selon l'appelant incident, la jurisprudence et l'ensemble de la preuve au procès confirment que la seule indemnité juste en vertu de l'article 952 C.c.Q. est celle qui correspond à la valeur marchande des permis en 2014, soit avant que l'incertitude causée par l'approche réglementaire du gouvernement envers Uber n'ait eu d'impact sur leur valeur. L'intervention de cette Cour est donc nécessaire afin d'assurer une juste compensation aux membres du groupe tant globalement qu'individuellement.

2. La juge a-t-elle erré en appliquant le mauvais test juridique à la demande de dommages punitifs en vertu de la *Charte*?

111. **Oui.** La juge de première instance a erré (1) en considérant qu'un acte illégal qui ne constitue pas une faute en responsabilité extracontractuelle ne peut pas être considéré comme « illicite » en vertu de l'article 49 de la *Charte*; (2) en considérant qu'il n'y a pas d'atteinte puisque les droits protégés par l'article 6 de la *Charte* existent sous réserve de l'article 952 C.c.Q.; et (3) en considérant que la décision du gouvernement d'indemniser les membres du groupe de manière inadéquate et injuste n'était pas « intentionnelle » au sens de l'article 49.

112. L'appel incident devrait en conséquence être accueilli afin de modifier les conclusions du jugement de première instance comme suit :

- a. **CONDAMNE** le défendeur à payer aux membres du groupe 291 144 124 \$ plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 21 septembre 2016;
- b. **CONDAMNE** 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.

PARTIE III – LES MOYENS

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

113. Comme la juge de première instance l'a conclu et tel qu'expliqué dans le mémoire de l'intimé, les montants versés dans le cadre des trois programmes du gouvernement ont été répartis de manière arbitraire et injuste et sous-indemnisent les membres du groupe de plusieurs centaines de millions de dollars collectivement. Il était donc nécessaire pour la Cour de déterminer le montant d'une juste indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. et d'ordonner une condamnation contre l'appelant équivalente à la somme non payée.

114. Dans les sections suivantes, nous expliquons le test applicable à la détermination d'une juste indemnité dans le cadre d'une expropriation déguisée en droit québécois, la nature de l'erreur commise par la juge de première instance, et les raisons pour lesquelles la seule date de référence cohérente pour la détermination de l'indemnité est en 2014.

La détermination d'une indemnité d'expropriation en droit québécois

115. La partie expropriée a droit à « une juste et préalable indemnité » en vertu de l'article 952 C.c.Q. 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 accordée au droit à la propriété et qu'elle répare pleinement la perte subie par la partie expropriée¹³⁷.

116. 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

¹³⁷ 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, p. 216; Jacques Forgues et Jacques Prémont, *Loi sur l'expropriation annotée*, Cowansville, Yvon Blais, 1998, p. 66, cité dans *Municipalité de Saint-Jean-de-Matha et Landreville*, 2000 CanLII 42638 (QC TAQ), paragr. [16](#).

le plus avantageux pour celui-ci »¹³⁸. Dans l'affaire *Saint-Rémi*, la Cour a réitéré que l'indemnité accordée doit être « établie en tenant compte de l'entière de sa perte » et que « [l]a 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 »¹³⁹.

117. Le principe que le montant accordé doit indemniser intégralement la valeur au propriétaire a été réaffirmé de manière constante par les tribunaux et remonte à plus d'un siècle¹⁴⁰. 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 »¹⁴¹.
118. 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 »¹⁴².
119. La juge de première instance n'a commis aucune erreur en concluant que la date d'évaluation de la valeur du bien peut être antérieure à l'expropriation afin de fixer le montant 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 de l'équité de la situation afin de veiller à ce que la partie expropriée soit pleinement

¹³⁸ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. 51; *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630, paragr. 26; *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. 79 et s.

¹³⁹ *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630, paragr. 43.

¹⁴⁰ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. 79; *In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board*, [1909] 1 K.B. 16, *Cedar Rapids Manufacturing & Power Co. v. Lacoste et al.*, [1914] A.C. 569; *The King v. Trudel*, (1914) 49 SCR 501. Voir aussi *Commission de la Capitale Nationale c. McFarland Construction Co. Ltd.*, [1974] RCS 1088, p. 1093.

¹⁴¹ *Montréal (Ville de) c. Shell Canada Limited*, 1978 CanLII 1250 (QC CA), p. 4.

¹⁴² 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, p. 238.

indemnisée¹⁴³. L'analyse est une recherche de la solution « la plus équitable pour l'expropriée »¹⁴⁴.

120. Tel que confirmé par la Cour d'appel dans l'affaire *Benjamin*, 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 coût¹⁴⁵.

121. Cette décision fait écho à la décision de la Cour d'appel dans l'affaire dans *St-Georges-Ouest* :

[18] 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.¹⁴⁶

122. 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 »¹⁴⁷. 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 intimement lié à l'expropriation, même s'il y a un certain laps de temps entre l'adoption du

¹⁴³ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [54-56](#).

¹⁴⁴ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [56](#).

¹⁴⁵ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. [80-82](#); *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. [51](#).

¹⁴⁶ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. [81](#), citant *St-Georges Ouest (Ville) c. Comact Inc.*, [1980] C.A. 521, paragr. 18.

¹⁴⁷ *Laval (Ville) c. Szerszenowicz*, 1999 CanLII 13189 (QC CA), [p. 25](#).

règlement de zonage et l'expropriation, l'État ne peut pas bénéficier de cette réduction dans la détermination d'une juste indemnité¹⁴⁸.

123. 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.¹⁴⁹

124. 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.¹⁵⁰

125. Par ailleurs, nous notons qu'une logique identique s'applique à l'évaluation des dommages résultant d'une expropriation, ce qui est instructif dans une affaire comme celle-ci où il y a une chaîne ininterrompue d'événements menant à l'abolition ultime du bien¹⁵¹.
126. Dans l'affaire *Dell Holdings* par exemple, la Cour suprême observe qu'il n'est pas seulement possible que des dommages imputables à une expropriation surviennent avant la date officielle de l'expropriation, mais que « cela se produit

¹⁴⁸ *Laval (Ville) c. Szerszenowicz*, 1999 CanLII 13189 (QC CA), p. [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, p. 292.

¹⁴⁹ *Re Gibson and City of Toronto*, [1913 CanLII 531 \(ON CA\)](#), p. 532.

¹⁵⁰ *Re Gibson and City of Toronto*, [1913 CanLII 531 \(ON CA\)](#), p. 538; voir également *R. c. Tener*, 1985 CanLII 76 (CSC), [1985] 1 RCS 533, p. [557-559](#).

¹⁵¹ 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, paragr. [37-38](#).

fréquemment »¹⁵². 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 découle des étapes conduisant à l'expropriation doivent être prises en considération dans l'indemnité totale¹⁵³.

127. 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 été informé qu'il devrait quitter les lieux avant une date spécifiée¹⁵⁴. 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 réalisés en produisant ce tabac s'il n'avait pas été contraint de vendre son quota de manière prématurée¹⁵⁵. Tel que résumé par la Cour suprême, « il a à juste titre été jugé » que l'indemnité accordée au tabaculteur devrait inclure ces deux pertes¹⁵⁶.

128. Ces principes, qui guident les tribunaux dans la détermination d'une indemnité d'expropriation, sont bien établis et cohérents avec nos conceptions les plus fondamentales de ce qui est équitable et « juste » dans les circonstances.

129. La juge de première instance s'est toutefois écarté de ces principes en fixant l'indemnité d'expropriation en fonction de la valeur marchande des permis en 2016, tel qu'expliqué ci-dessous.

¹⁵² *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, paragr. 42; cité avec approbation par la Cour d'appel dans le contexte québécois : *Montréal (Ville) c. 150460 Canada Inc.*, 2004 CanLII 25876 (QC CA), paragr. 61-68.

¹⁵³ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, paragr. 42-45.

¹⁵⁴ *Bersenas v. Minister of Transportation and Communications* (1984), 31 L.C.R. 97, paragr. 58-78.

¹⁵⁵ *Bersenas v. Minister of Transportation and Communications* (1984), 31 L.C.R. 97, paragr. 58-78.

¹⁵⁶ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, paragr. 39.

L'erreur de la juge de première instance et le critère d'intention

130. L'erreur isolable de droit commise par la juge de première instance se trouve essentiellement au paragraphe 113 de son jugement, où elle évoque l'arrêt récent de la Cour suprême dans l'affaire *Lynch*¹⁵⁷, affirmant qu'au lieu de rechercher « s'il y a un lien causal entre les événements avant l'expropriation et la baisse de valeur de permis », le Tribunal devait plutôt rechercher « si un texte de loi a été adopté en vue de l'expropriation. S'il existait un tel lien, le texte devrait être considéré comme faisant partie du régime d'expropriation, et ses effets exclus du calcul de l'indemnité »¹⁵⁸.
131. L'analyse aux paragraphes 114 à 119 du jugement de première instance démontre que la juge a compris que cette phrase dans l'arrêt *Lynch* exigeait que la Cour trouve un texte de loi comprenant une intention d'exproprier un bien de la part du gouvernement avant de fixer l'indemnité d'expropriation à une date préalable à l'expropriation. Selon elle, l'adoption du Projet pilote a donc été le point d'inflexion qui a débuté un « processus de modernisation » en vue d'abolir la gestion de l'offre ainsi que les permis de propriétaire de taxi¹⁵⁹.
132. Avec égards, une telle approche crée un fardeau qui sera dans bien des cas impossible à rencontrer. En effet, la recherche, essentiellement factuelle, de ce qui constitue une indemnité juste en cas d'expropriation déguisée sera nécessairement faussée si la seule manière de fixer l'indemnité juste à une date antérieure à l'expropriation formelle exige de trouver un texte de loi préalable qui comprend une intention d'exproprier.
133. Par exemple, si au lieu de mettre en place le Projet pilote en 2016, le gouvernement avait simplement aboli les permis en 2019, il est manifeste de la preuve retenue par la juge de première instance que la juste indemnité ne pourrait pas être la valeur de

¹⁵⁷ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17.

¹⁵⁸ Jugement de première instance, paragr. 113, **M.A., vol. 1, p. 59**; *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. 54.

¹⁵⁹ Jugement de première instance, paragr. 119, **M.A., vol. 1, p. 60**.

2019. Il s'ensuit que la recherche de ce qui constitue une juste indemnité en vertu de l'article 952 C.c.Q. doit demeurer un exercice qui tienne compte des circonstances et particularités de chaque cas et non un exercice formel de recherche d'un acte législatif qui pourrait ne pas exister.

134. L'arrêt de la Cour suprême dans *Lynch* a été rendue en mai 2024, un mois après la fin du procès dans la présente affaire, et la Cour a décliné d'entendre des observations des parties sur la décision par la suite. Cependant, selon l'appelant incident, la juge a avec égards mal interprété l'arrêt *Lynch* et son applicabilité en droit québécois, ce qui l'a amenée à appliquer le mauvais test lors de la détermination de l'indemnité d'expropriation en l'espèce.
135. D'emblée, la décision dans *Lynch* a été rendue en lien avec le cadre d'indemnisation établi par l'*Expropriation Act* de Terre-Neuve-et-Labrador, et cherche spécifiquement à déterminer ce qui est inclus dans « l'acquisition obligatoire du bien-fonds » en fixant une indemnité en vertu de l'*Act*¹⁶⁰. À cet égard, la Cour rappelle que « bien qu'ils aient en commun certains principes, les termes précis des dispositions législatives du ressort concerné doivent constituer le fondement de toute analyse de l'indemnité »¹⁶¹.
136. Bien que les tribunaux au Québec se réfèrent souvent à certaines décisions de principe en *common law* en matière d'expropriation, le droit québécois diffère sur des aspects fondamentaux et la Cour doit faire preuve de prudence avant d'importer un critère d'une tradition à l'autre. Par exemple, et comme expliqué dans le mémoire de l'intimé, le droit québécois ne contient aucune condition d'appropriation (« *taking* ») par l'État pour conclure à une expropriation.
137. Toutefois, certains principes ont été clairement intégrés dans les deux traditions. Par exemple, l'affaire *Lynch* réitère le principe, vrai dans la *common law* comme en droit

¹⁶⁰ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [25-26](#).

¹⁶¹ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [38](#).

civil, selon lequel une indemnité d'expropriation est fonction de la valeur au propriétaire et doit viser une réparation intégrale de la partie expropriée¹⁶².

138. Dans le contexte législatif spécifique de Terre-Neuve et à la lumière des règles de zonage et autres restrictions en cause dans cette affaire, la Cour a également appliqué le principe de *Pointe Gourde*, qu'il « faut faire fi des changements de valeur qui découlent du régime d'expropriation lui-même dans le calcul de l'indemnité »¹⁶³. La Cour explique que ce principe s'inscrit dans la même logique que des affaires comme *Re Gibson* (mentionnée plus haut), où le but ultime est d'écarter les influences extérieures liées à une expropriation sur la valeur marchande dans la détermination d'une indemnité éventuelle¹⁶⁴. Le principe est cohérent avec le droit québécois dans la mesure où la date de référence pour la valeur marchande d'un bien doit avoir un lien logique avec l'expropriation éventuelle et doit exclure les effets du processus d'expropriation sur la valeur, afin d'assurer que la partie expropriée ne soit ni sur- ni sous-indemnisée.
139. Toutefois, l'analyse de la Cour dans *Lynch* n'est ni applicable ni appropriée au contexte québécois dans la mesure où elle est interprétée comme exigeant un acte législatif adopté spécifiquement en vue d'exproprier le bien en question, comme l'a fait la juge de première instance. En particulier, la recherche d'un acte législatif ou une intention positive de la part du gouvernement¹⁶⁵ n'est simplement pas conforme à l'approche sans faute qui caractérise le droit québécois et qui met l'accent sur les effets des gestes posés par l'autorité expropriante.
140. Comme la Cour suprême l'a récemment réitéré dans *Annapolis*, « [l]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

¹⁶² *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [30-31](#).

¹⁶³ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [2](#).

¹⁶⁴ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [37](#) et [42](#).

¹⁶⁵ Voir en particulier *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. [46-49](#).

administratif de la validité d'un règlement fondées sur les motifs illégitimes de la municipalité »¹⁶⁶.

141. Dans l'affaire *Dupras*, la Cour d'appel a clarifié que l'analyse d'une expropriation déguisée n'est donc pas axée sur l'intention ou le caractère illégitime de la conduite de l'État, mais uniquement sur ses *effets* pour la partie qui allègue l'expropriation¹⁶⁷. Par conséquent, un recours en expropriation déguisée est entièrement distinct d'un recours fondé sur la responsabilité extracontractuelle de l'État¹⁶⁸.
142. Bien que la juge de première instance reconnaisse ce principe en théorie, elle impose néanmoins au demandeur le fardeau d'établir « que l'action ou l'inaction du MTQ entre 2014 et 2016 avait comme but l'abolition éventuelle des permis de propriétaire de taxi »¹⁶⁹, ce qui n'a jamais été son fardeau. En effet, le droit québécois ne se préoccupe tout simplement pas de savoir si l'État avait ou non l'intention d'exproprier une partie, mais seulement s'il l'a fait et, dans l'affirmative, combien l'État doit payer en conséquence.
143. Les préoccupations soulevées par la Cour suprême à l'égard d'une approche davantage axée sur la recherche d'un lien rationnel ou d'un lien de causalité entre l'expropriation et la date de référence¹⁷⁰ sont tout simplement inapplicables dans une affaire comme la présente. Les tribunaux sont capables d'isoler les effets d'une réglementation générique non liée à l'expropriation sur la valeur marchande d'un bien sans s'appuyer sur l'intention de l'État ou la recherche d'un acte positif posé pris en vue d'une éventuelle expropriation. Nous ne sommes pas dans un contexte où un zonage indépendant est un facteur potentiel affectant la valeur marchande

¹⁶⁶ *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 48 (nos soulignements), citant également *Ville de Léry c. Procureure générale du Québec*, 2019 QCCA 1375, paragr. 17; *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (C.A. Qc), paragr. 57; *Ville de La Prairie c. 9255-2504 Québec inc.*, 2020 QCCS 307 (CanLII), paragr. 29; *Spénard c. Salaberry-de-Valleyfield (Cité de)*, [1983] C.S. 725 [voir également les commentaires des juges Kasirer et Jamal : *Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax*, 2022 CSC 36, paragr. 119 et suivants].

¹⁶⁷ *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, paragr. 29.

¹⁶⁸ *Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire*, 2023 QCCS 3335, paragr. 59.

¹⁶⁹ Jugement de première instance, paragr. 114, **M.A., vol. 1, p. 59.**

¹⁷⁰ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, paragr. 50 et s.

d'un bien, mais plutôt un contexte où l'État avait le contrôle complet sur les leviers qui déterminaient la valeur des permis qu'elle a abolis.

144. L'ensemble de la preuve démontre à cet égard que l'incertitude sur le maintien du régime réglementaire face aux activités illégales d'Uber constitue l'élément central qui a fait baisser la valeur des permis. Le gouvernement l'a reconnu à même l'analyse d'impact liée à la Loi de 2019¹⁷¹.

La date de référence en 2016 adoptée en première instance est arbitraire

145. La juge de première instance a reconnu que les experts des deux parties avaient le mandat de calculer la perte de valeur des permis à partir de 2014, qu'aucun expert n'avait le mandat de calculer l'indemnité en date de septembre 2016 ni octobre 2019 et que l'expert Dumais confirme l'évaluation de la valeur marchande de l'expert Boyer en 2014¹⁷².
146. En d'autres termes, la date de référence de 2016 n'a été plaidée par aucune des parties en première instance ou en appel. La raison est simple : il s'agit d'un point arbitraire dans un continuum factuel qui ne permet pas à la Cour d'identifier une valeur d'indemnisation sur une base juste ou logique dans les circonstances.
147. Le début du Projet pilote a simplement permis à Uber de poursuivre ses activités avec la bénédiction du gouvernement. Cependant, les impacts économiques de l'entrée d'Uber sur le marché québécois ont commencé bien plus tôt, et le Projet pilote n'a fait que régulariser ces activités. Permettre au Projet pilote de délimiter le point de départ pour l'indemnité d'expropriation créerait une incitation perverse pour les gouvernements à ne pas agir du tout dans des circonstances analogues, préférant exproprier un bien après qu'un tiers opérant illégalement l'ait déjà rendu sans valeur.

¹⁷¹ Analyse d'impact réglementaire du Projet de loi, 9 avril 2019, pièce P-92, p. 8, **M.A., vol. 13, p. 5121.**

¹⁷² Jugement de première instance, paragr. 127-135, **M.A., vol. 1, p. 61-63.**

La valeur de 2014 est la seule qui soit juste du point de vue des membres expropriés

148. Dans les circonstances, la seule base cohérente sur laquelle les membres du groupe peuvent être indemnisés est la valeur marchande des permis en 2014. Les conclusions de la juge de première instance et la preuve non contestée au procès établissent un continuum d'événements intimement liés à l'expropriation qui a débuté dès l'arrivée d'Uber en 2014 et qui ne peut être dissocié de l'expropriation éventuelle des permis.
149. Dans ce contexte, il est manifeste que la « valeur au propriétaire » doit correspondre à la valeur du marché dans lequel les règles qui sont censées le gouverner sont appliquées. Par analogie avec l'affaire *Benjamin*, l'évaluation doit s'établir non pas en fonction de la valeur quand les règles qui existent pour protéger cette valeur sont bafouées, mais en fonction de celle dont bénéficiaient les membres avant que cette situation ne survienne¹⁷³. Le contraire serait manifestement injuste. Les membres se sont fiés au respect des règles édictées par l'État pour acheter leur permis et il n'est que juste que leur valeur soit établie dans un marché qui en tient compte.
150. Les conclusions factuelles de la juge de première instance démontrent à cet égard que le gouvernement (1) savait que la manière dont il choisirait de réglementer Uber dans le marché contrôlé des taxis aurait une incidence sur la valeur marchande des permis de propriétaire; (2) considérerait qu'il avait une obligation de compenser une perte de valeur résultant de ces décisions; et (3) considérerait lui-même que 2014 était la date appropriée pour indemniser les membres du groupe pour la perte de valeur subie, soit avant que le marché ne soit faussé¹⁷⁴.
151. Il serait manifestement injuste pour l'État de bénéficier de la diminution de la valeur marchande des permis dans les circonstances, surtout étant donné que le marché et l'industrie étaient entièrement sous son contrôle, et que lui seul avait le pouvoir

¹⁷³ *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), paragr. [80-82](#).

¹⁷⁴ Voir par exemple jugement de première instance, paragr. 39, 48, 51, 117, 121-124, **M.A., vol. 1, p. 43-46 et 60-61**.

de faire respecter ou 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 »¹⁷⁵.

B. La juge a erré en appliquant le mauvais test juridique à la demande de dommages punitifs en vertu de la *Charte*

i) La juge a erré en considérant qu'un acte illégal qui ne constitue pas une faute en responsabilité extracontractuelle ne peut pas être considéré comme « illicite » en vertu de l'article 49 de la *Charte*

152. 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, le législateur québécois a voulu le protéger davantage¹⁷⁶.

153. Il est clair qu'un défendeur qui contrevient à ses obligations statutaires et qui, ce faisant, viole un droit enchâssé dans la *Charte*, commet une atteinte illicite « puisque l'atteinte découle d'un comportement qui ne respecte pas les règles de conduite qui s'imposent à lui »¹⁷⁷. Une interprétation cohérente de la *Charte* doit appliquer cette même logique à l'État lui-même et aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 952 C.c.Q. Il est manifeste qu'un comportement qui viole l'article 952 C.c.Q. est illicite au sens de la *Charte*.

154. En l'espèce, le gouvernement 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. Bien que cela apparaisse peu du jugement de première instance, il est difficile de trouver les mots pour décrire toute la détresse que ce geste illicite et choquant a causée chez les

¹⁷⁵ Témoignage de Robert Poëti, 8 avril 2024, **M.A., vol. 20, p. 7797**.

¹⁷⁶ Voir par exemple *Brensim Corporation Ltd. c. Montréal (Ville de)*, J.E. 86-315 (C.S.), p. 23-24.

¹⁷⁷ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, paragr. [997](#).

membres et au sein de leurs familles et communautés. Les 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.

ii) La juge de première instance a erré en concluant qu'il n'y a pas d'atteinte illicite puisque les droits protégés par l'article 6 de la *Charte* existent sous réserve de l'article 952 C.c.Q.

155. La juge de première instance a erré en concluant qu'il n'y a pas d'atteinte illicite puisque les droits protégés par l'article 6 de la *Charte* existent sous réserve de l'article 952 C.c.Q.¹⁷⁸ En effet, la juge a conclu de la preuve que le gouvernement a exproprié les permis de propriétaire sans juste compensation préalable *en violation* de l'article 952 C.c.Q.

156. Avec égards, une expropriation déguisée et non compensée de manière juste et préalable ne peut en aucun cas être assimilée à une expropriation légale, effectuée selon les modalités prévues par la loi.

iii) La juge a erré en considérant que la décision du gouvernement d'indemniser les membres du groupe de manière inadéquate et injuste n'était pas « intentionnelle » au sens de l'article 49

157. 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.

158. Le fait que l'État ait ou non un objectif d'intérêt public ne change rien au concept d'intentionnalité en vertu de la *Charte* tel que défini dans l'affaire *St-Ferdinand*. La

¹⁷⁸ Jugement de première instance, paragr. 148, **M.A.**, vol. 1, p. 65.

Cour suprême précise en effet qu'une atteinte intentionnelle 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.¹⁷⁹

159. La Cour explique que cette approche « est fidèle à la fonction préventive et dissuasive des dommages exemplaires »¹⁸⁰.
160. L'intimé incident 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.
161. En l'espèce, l'intimé incident 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, infligée en toute connaissance de cause.
162. L'intimé incident savait qu'en adoptant le coût d'acquisition comme base d'indemnisation, il se trouverait à provoquer un transfert indu entre les membres plus âgés et plus vulnérables, qui avaient acheté leur permis plus tôt, vers les membres

¹⁷⁹ Québec (*Curateur public*) c. *Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, [1996] 3 R.C.S. 211, paragr. [121](#).

¹⁸⁰ Québec (*Curateur public*) c. *Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, [1996] 3 R.C.S. 211, paragr. [122](#) citant Pauline Roy, *Les dommages exemplaires en droit québécois : instrument de revalorisation de la responsabilité civile*, Université de Montréal, 1995, vol. I, p. 231-232.

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.

163. Dans l'affaire *Imperial Tobacco*¹⁸¹, la Cour d'appel a rappelé qu'un des objectifs des dommages punitifs est de dénoncer un comportement inacceptable en société, comme celui du gouvernement en l'espèce.
164. L'intimé incident 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 marchande avant que l'incertitude causée par la venue d'Uber ne fausse le marché¹⁸².
165. Dans un extrait que la juge de première instance a repris en partie dans son jugement¹⁸³, le représentant du Mouvement Desjardins Hubert Thibault a même expliqué en commission parlementaire de manière limpide au Ministre Bonnardel l'illégalité et l'iniquité 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

¹⁸¹ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, paragr. [1112](#).

¹⁸² Témoignage de Robert Poëti, 8 avril 2024, **M.A., vol. 20, p. 7797**. Voir également Point de presse de M. Laurent Lessard, 22 septembre 2017, pièce P-89, **M.A., vol. 13, p. 5070** et Recommandations du président du Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi et député de Mégantic, monsieur Ghislain Bolduc déposé au ministre des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports Monsieur Laurent Lessard le 22 septembre 2017, pièce P-102CONF, p. 4, **M.A., vol. conf., p. 5200**, qui démontrent que le gouvernement savait qu'il devait payer la valeur des permis pour pouvoir les abolir.

¹⁸³ Jugement de première instance, paragr. 85, **M.A., vol. 1, p. 53**.

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 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'iniquité devient flagrante.¹⁸⁴

166. Les questions posées par le représentant du Mouvement Desjardins étaient pertinentes et le sont toujours. 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

167. 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 poursuivis¹⁸⁵.
168. Considérant la gravité de l'atteinte intentionnelle et la capacité de payer 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

¹⁸⁴ Débats parlementaires PL 17 : 13 mai 2019, en liasse, pièce P-16l, p. 50-51, **M.A., vol. 7, p. 2634-2635** (nous soulignons).

¹⁸⁵ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8, paragr. [209](#).

et doit être appréciée sous l'angle de la conduite fautive ainsi que de l'importance de l'atteinte aux droits des victimes¹⁸⁶.

169. Par ailleurs, bien que la demande soit exprimée sur la base d'un montant par personne, ce qui n'est pas indiqué selon la jurisprudence¹⁸⁷, la Cour est néanmoins parfaitement en mesure d'évaluer les critères de l'article 1621 C.c.Q.¹⁸⁸, car le nombre maximal de membres est connu¹⁸⁹.

170. Considérant l'ampleur de la réparation que devra payer l'intimé incident si l'appelant incident a gain de cause¹⁹⁰, nous soumettons que le montant somme toute symbolique de mille dollars par personne en dommages punitifs réclamés est approprié en l'instance.

171. La preuve démontre que 6973 chèques ont été émis par le gouvernement en vertu du Premier programme¹⁹¹. Le montant de dommages punitifs maximal sera donc de moins de 7 000 000 \$.

¹⁸⁶ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8, paragr. [200](#).

¹⁸⁷ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, paragr. [1126](#).

¹⁸⁸ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8, paragr. [199](#).

¹⁸⁹ Tableau des sommes versées en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport en taxi en date du 26 mars 2024, pièce PGQ-11B, **M.A., vol. 15, p. 5734**.

¹⁹⁰ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8, paragr. [202](#).

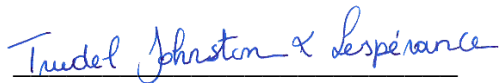
¹⁹¹ Tableau des sommes versées en vertu du Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport en taxi en date du 26 mars 2024, pièce PGQ-11B, **M.A., vol. 15, p. 5734**.

PARTIE IV – LES CONCLUSIONS

172. Pour ces motifs, plaise à la Cour :

- a. **ACCUEILLIR** l'appel incident;
- b. **CONDAMNER** la partie intimée incidente à payer aux membres du groupe 291 144 124 \$ plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 21 septembre 2016;
- c. **CONDAMNER** la partie intimée incidente à payer 1000 \$ par membre à titre de dommages punitifs, plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du jugement final;
- d. **CONFIRMER** le jugement de première instance sur tous les autres aspects;
- e. **LE TOUT**, avec frais de justice.

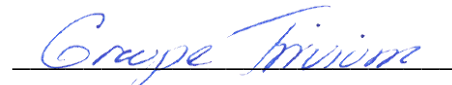
Montréal, le 4 mars 2025



Trudel Johnston & Lespérance
(M^e Bruce W. Johnston)
(M^e Mathieu Charest-Beaudry)
(M^e Lex Gill)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Brossard, le 4 mars 2025



Groupe Trivium
(M^e Marc-Antoine Cloutier)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Montréal, le 4 mars 2025



M^e Wilerne Bernard
M^e Myriam Moussignac
Avocats de l'intimé / appelant incident

PARTIE V – LES SOURCES

<u>Jurisprudence</u>	<u>Paragraphe(s)</u>
<i>St. John's (Ville) c. Lynch</i> , 2024 CSC 17	108,130,131,134 135,137,138,139,143
<i>Housen c. Nikolaisen</i> , 2002 CSC 33, [2002] 2 R.C.S. 235	..... 108
<i>Municipalité de Saint-Jean-de-Matha et Landreville</i> , 2000 CanLII 42638 (QC TAQ)	..... 115
<i>Dupras c. Ville de Mascouche</i> , 2022 QCCA 350	..... 116,119,120,141
<i>Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.</i> , 2021 QCCA 630	..... 116
<i>Montréal (Ville) c. Benjamin</i> , 2004 CanLII 44591 (QC CA)	..... 116,117,120,121,140,149
<i>In re Lucas and Chesterfield Gas and Water Board</i> , [1909] 1 K.B. 16	..... 117
<i>Cedar Rapids Manufacturing & Power Co. v. Lacoste et al</i> , [1914] A.C. 569	..... 117
<i>The King v. Trudel</i> , (1914) 49 SCR 501	..... 117
<i>Commission de la Capitale Nationale c. McFarland Construction Co. Ltd</i> , [1974] RCS 1088	..... 117
<i>Montréal (Ville de) c. Shell Canada Limited</i> , 1978 CanLII 1250 (QC CA)	..... 117
<i>St-Georges Ouest (Ville) c. Comact Inc.</i> , [1980] C.A. 521	..... 121
<i>Laval (Ville) c. Szerszenowicz</i> , 1999 CanLII 13189 (QC CA)	..... 122
<i>Kraft Construction Co. Ltd. v. Metropolitan Corporation of Greater Winnipeg</i> , 1971 CanLII 168 (CSC), [1972] SCR 289	..... 122
<i>Re Gibson and City of Toronto</i> , 1913 CanLII 531 (ON CA)	..... 123,124,138

Jurisprudence (suite)

<i>R. c. Tener</i> , 1985 CanLII 76 (CSC), [1985] 1 RCS 533	124
<i>Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.</i> , [1997] 1 RCS 32	125,126,127
<i>Montréal (Ville) c. 150460 Canada Inc.</i> , 2004 CanLII 25876 (QC CA)	126
<i>Bersenas v. Minister of Transportation and Communications</i> (1984), 31 L.C.R. 97	127
<i>Annapolis Group Inc. c. Municipalité régionale d'Halifax</i> , 2022 CSC 36	140
<i>Ville de Léry c. Procureure générale du Québec</i> , 2019 QCCA 1375	140
<i>Ville de La Prairie c. 9255-2504 Québec inc.</i> , 2020 QCCS 307 (CanLII)	140
<i>Spénard c. Salaberry-de-Valleyfield (Cité de)</i> , [1983] C.S. 725	140
<i>Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire</i> , 2023 QCCS 3335	141
<i>Brensim Corporation Ltd. c. Montréal (Ville de)</i> , J.E. 86-315 (C.S.)	152
<i>Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé</i> , 2019 QCCA 358	153,163,169
<i>Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand</i> , [1996] 3 R.C.S. 211	158,159
<i>Richard c. Time Inc.</i> , 2012 CSC 8	167,168,169,170

Doctrine

Delisle, Pierre, Roy, Joseph-André, Roy, Alain, et Denis Savoie, <i>L'expropriation, la réserve pour fins publiques et l'expropriation déguisée : procédures et principes d'indemnisation</i> , Brossard, Wolters Kluwer, 2017	..... 115,118
Forgues, Jacques, et Jacques Prémont, <i>Loi sur l'expropriation annotée</i> , Cowansville, Yvon Blais, 1998	..... 115
Roy, Pauline <i>Les dommages exemplaires en droit québécois : instrument de revalorisation de la responsabilité civile</i> , Université de Montréal, 1995, vol. I	..... 159

ANNEXE II

LES PROCÉDURES

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° C.A.: 500-09-031148-240
N° C.S.: 500-06-000811-162

CONFIDENTIEL

COUR D'APPEL DU QUÉBEC

DAMA METELLUS, domicilié au 7492
avenue Rondeau, district de Montréal,
province de Québec, H1K 2P4

PARTIE APPELANTE INCIDENTE –
Demandeur

c.

**LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
QUÉBEC**, ayant une place d'affaires à la
Direction générale des affaires juridiques,
située au 1, Notre-Dame Est, 8^e étage,
district de Montréal, province de Québec,
H2Y 1B6

PARTIE INTIMÉE INCIDENTE –
Défendeur

DÉCLARATION D'APPEL INCIDENT MODIFIÉE

(article 359 C.p.c.)

Partie appelante incidente

Datée du 28 février 2025

FAITS ET MOYENS D'APPEL

1. La partie appelante incidente se pourvoit contre un jugement de la Cour supérieure de Montréal, rendu le 21 juin 2024, par l'honorable Silvana Conte j.c.s., siégeant dans le district de Montréal.
2. La juge a accueilli l'action collective du demandeur, a condamné le défendeur à payer une indemnité d'expropriation aux membres du groupe pour la somme de 143 873 463 \$ avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle calculé à compter du 21 septembre 2016 et a rejeté la demande en dommages punitifs en vertu de l'article 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, tel qu'il appert du jugement en **annexe 1** à la déclaration d'appel de l'appelant le Procureur général du Québec).

3. Un avis de jugement conformément à l'article 335 *C.p.c.* a été émis par le greffe de première instance en date du 8 juillet 2024 (**annexe 2** à la déclaration d'appel de l'appelant le Procureur général du Québec).
4. La durée de l'instruction en première instance a été de 11 jours en avril 2024.
5. La valeur de l'objet du litige est de 291 144 124 \$ (plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 21 septembre 2016), plus 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).
6. Le dossier comporte un élément confidentiel. Conformément au jugement du 20 juin 2024 accueillant la demande d'Uber Canada inc., certaines pièces ont été mises sous scellées et d'autres produites dans un format caviardé (**annexe 3** à la déclaration d'appel de l'appelant le Procureur général du Québec).
7. La juge de première instance n'a commis aucune erreur révisable en qualifiant les permis de taxis comme étant des biens ou en concluant qu'une expropriation déguisée de ceux-ci a eu lieu.
8. L'appel incident vise donc uniquement le montant accordé à titre d'indemnité pour l'expropriation des permis en vertu de l'article 952 *C.c.Q.* et la condamnation à des dommages punitifs en vertu de la *Charte québécoise*.
9. À cet égard, la juge a commis des erreurs de droit déterminante :
 - a) En retenant la valeur en 2016 plutôt qu'en 2014 comme base pour l'indemnité d'expropriation;
 - b) (...)
 - c) En appliquant le mauvais test juridique à la demande de dommages punitifs en vertu de la *Charte*.

I- La juge a erré en retenant la valeur en 2016 plutôt qu'en 2014 comme base pour l'indemnité d'expropriation

i. La juge n'a pas appliqué le bon test juridique pour déterminer l'indemnité

10. L'article 952 C.c.Q. stipule qu'une partie ayant fait l'objet d'une expropriation déguisée a droit à une « juste » indemnité. La jurisprudence québécoise établit sans ambiguïté qu'une juste indemnité « doit viser une réparation intégrale de la perte de l'exproprié sous l'angle le plus avantageux pour celui-ci »¹.
11. En se basant erronément sur l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Lynch*, décision rendue pendant le délibéré en première instance², la juge de première instance a appliqué une norme juridique inapplicable aux faits de l'espèce pour déterminer la valeur de l'indemnité d'expropriation due aux membres du groupe. Au lieu de rechercher quelle valeur compensait de manière juste les membres pour l'abolition de leurs permis, la juge a imposé au demandeur le fardeau d'établir « que l'action ou l'inaction du MTQ entre 2014 et 2016 avait comme but l'abolition éventuelle des permis de propriétaire de taxi »³.
12. Prouver l'intention de l'État en réaction aux activités illégales d'Uber ne fait pas partie du fardeau du demandeur. Exiger une telle preuve est une erreur de droit déterminante puisqu'elle a amené la juge à conclure que l'indemnité due aux membres en l'instance correspond à la valeur des permis en septembre 2016, soit la date de l'entente entre Uber et le gouvernement établissant le Projet pilote⁴.
13. Or, les conclusions factuelles de la juge elle-même, les aveux du défendeur, les expertises des deux parties et l'ensemble de la preuve convergente et largement incontestée démontrent que l'indemnité juste correspond plutôt à la valeur des permis en 2014, avant le début des activités illégales d'Uber au Québec.

¹ *Ville de Saint-Rémi c. 9120-4883 Québec inc.*, 2021 QCCA 630, par. 43; *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), par. 79 et seq.

² *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17.

³ *Metellus c. Procureur général du Québec*, 2024 QCCS 2388, par. 113-114 (« **Jugement de première instance** »).

⁴ Jugement de première instance, par. 126.

14. Lorsqu'une expropriation s'inscrit dans un continuum d'événements au cours duquel l'État contribue à la dépréciation de la valeur du bien, il ne peut ensuite en tirer profit en l'expropriant à une valeur réduite⁵.
15. La gestion de l'offre dans l'industrie du taxi a été initiée et contrôlée dans tous ses aspects par l'État. Comme plusieurs représentants du défendeur l'ont reconnu, dans la mesure où l'État changeait les règles régissant ce marché fermé, il doit compenser les détenteurs de permis pour la valeur marchande de leurs permis avant que les règles ne changent, et donc avant l'arrivée illégale d'Uber dans le marché.
16. En raison de cette erreur, le jugement de première instance sous-indemnise les membres du groupe de 147 270 661 \$, soit la différence entre la valeur totale des permis de propriétaire de taxi avant l'arrivée d'Uber en 2014 (1 164 580 825 \$⁶) et le montant fixé par la juge comme représentant la valeur marchande au moment de la signature du projet pilote en 2016 (1 017 310 164 \$⁷).
17. Comme mentionné, la juge de première instance s'est appuyée de manière inappropriée sur l'arrêt *Lynch*. Dans cette décision, la Cour suprême explique le cadre d'analyse à appliquer pour déterminer si l'effet d'un acte réglementaire sur la valeur d'un bien — comme une restriction de zonage ou l'adoption d'un règlement municipal — devrait être considéré dans le calcul de l'indemnité en vertu de l'al. 27(1)a) de l'*Expropriation Act* de Terre-Neuve-et-Labrador⁸.
18. Dans de tels cas, le tribunal examine divers facteurs pour déterminer si l'acte réglementaire était totalement dissocié de l'expropriation, ou s'il faisait plutôt partie du processus menant à l'expropriation du bien. La question principale dans ce type de dossier est « de savoir si le texte de loi a été pris en vue de l'expropriation ou si, à l'inverse, il constituait un texte de loi indépendant »⁹.

⁵ *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*, [1997] 1 RCS 32, par. 37-39; *Montréal (Ville) c. 150460 Canada Inc.*, 2004 CanLII 25876 (QC CA), par. 63-65; *Montréal (Ville) c. Benjamin*, 2004 CanLII 44591 (QC CA), par. 80-81; *Dupras c. Ville de Mascouche*, 2022 QCCA 350, par. 51.

⁶ Jugement de première instance, par. 5.

⁷ *Ibid*, par. 140.

⁸ *St. John's (Ville) c. Lynch*, 2024 CSC 17, par. 2, 5, 29, 34, 38.

⁹ *Ibid*, par. 46.

19. En expliquant cette règle dans le cadre de la législation terre-neuvienne, la Cour rappelle que les principes applicables ne sont pas toujours les mêmes d'une juridiction à l'autre et que « les termes précis des dispositions législatives du ressort concerné doivent constituer le fondement de toute analyse de l'indemnité »¹⁰.
20. La juge de première instance a néanmoins transposé le test de *Lynch* — qui a pour but d'aider les tribunaux à faire la distinction entre les effets de différents types d'actes réglementaires — dans un contexte pour lequel il n'avait aucunement été développé et sans tenir compte des particularités du droit québécois.
21. Ce test n'est tout simplement pas applicable en l'espèce. Bien qu'un acte réglementaire adopté « en vue de l'expropriation » est une des circonstances dans lesquelles il est possible de fixer la valeur marchande d'un bien à une date antérieure à la cristallisation de son expropriation, un tel acte n'est pas une condition préalable pour le faire en droit civil. En limitant son analyse à la recherche d'un acte réglementaire préalable, la juge n'a pas appliqué le bon critère juridique.
22. Le cœur de l'analyse sous 952 C.c.Q. est la recherche de la valeur de l'indemnité la plus avantageuse pour la partie expropriée et la plus juste dans les circonstances particulières de l'affaire. En l'espèce, la preuve au procès était écrasante que la valeur marchande avant l'arrivée d'Uber était la seule option qui satisfaisait à ces exigences juridiques.
 - ii. Les conclusions factuelles de la juge et l'ensemble de la preuve soutiennent une indemnité d'expropriation basée sur la valeur en 2014
23. La juge a donc commis une erreur révisable lorsqu'elle a fixé la date d'évaluation de la valeur des permis au 9 septembre 2016, date de l'entente entre le gouvernement et Uber créant le Projet pilote adopté le 30 septembre 2016¹¹.
24. D'emblée, les experts des deux parties ont convenu que l'indemnisation sur la base du coût d'acquisition non indexé n'était pas juste¹². De fait, il est inconcevable que le coût d'acquisition non indexé puisse représenter une compensation juste, puisque

¹⁰ *Ibid*, par. 38.

¹¹ Jugement de première instance, par. 119, 126.

¹² Jugement de première instance, par. 66.

les membres reçoivent dans tous les cas un montant basé sur un paramètre n'ayant rien à voir avec la valeur actuelle du bien, un résultat particulièrement injuste envers les membres ayant acheté leur permis il y a plus longtemps.

25. Ainsi, il est incontestable et admis que des milliers de membres du groupe ont été gravement sous-indemnisés pour l'expropriation de leurs biens.
26. De plus, il n'est pas contesté que le gouvernement québécois avait un contrôle quasi total sur l'industrie du taxi et sa réglementation pendant des décennies¹³. En fait, il a créé, maintenu, encadré et mis fin à ce marché fermé de gestion de l'offre et il était le seul à pouvoir le faire.
27. Dans la détermination d'une indemnité juste, l'État ne peut pas bénéficier du fait qu'il ait toléré que l'intégrité du marché se dégrade et qu'il a contribué à cette dégradation avant d'abolir les permis complètement. En effet, à plusieurs reprises le gouvernement et ses représentants ont reconnu qu'il était de leur responsabilité de compenser la perte subie par les membres du groupe et a lui-même calculé cette perte sur la base de la valeur marchande des permis avant l'arrivée d'Uber.
28. Le gouvernement a toujours compris et reconnu que son approche économique et réglementaire à l'égard de l'industrie du taxi était fortement contrainte par le fait qu'il contrôlait les permis et qu'il influençait leur valeur marchande.
29. De plus, il a toujours admis et reconnu que son choix de permettre à Uber d'opérer au Québec — que ce soit en n'appliquant pas ses propres lois ou en déréglementant l'industrie du taxi — avait un impact direct sur la valeur marchande des permis de taxi.
30. Le gouvernement a continuellement évalué la valeur marchande des permis de taxis à compenser à entre 1 et 1,3 milliard de dollars, correspondant à leur valeur marchande immédiatement avant l'entrée illégale d'Uber sur le marché en 2014¹⁴. Cette évaluation était confirmée par la preuve très convergente sur la perte de valeur

¹³ *Ibid*, par. [11-33](#).

¹⁴ *Ibid*, par. [48](#), [117](#), [124](#).

fournie par l'expert du PGQ¹⁵, par l'expert du demandeur¹⁶ et par les données indépendantes de la CTQ¹⁷.

31. En mai 2016, le ministre des Transports a reconnu publiquement que le gouvernement avait l'obligation de compenser les détenteurs de permis s'il permettait à Uber d'opérer au Québec, qu'il « coûterait cher à se départir » du système mis en place par le gouvernement pendant des décennies, et qu'il ne pensait pas que les Québécois étaient prêts à payer le « 1 milliard de dollars » nécessaire pour le faire¹⁸.
32. En septembre 2017, le ministre des Transports a encore confirmé que l'industrie avant l'arrivée d'Uber avait été évaluée à 1,2 milliard de dollars et a explicitement reconnu la responsabilité du gouvernement de compenser les titulaires des permis pour cette perte de valeur « puisque c'est l'État qui change les règles du jeu »¹⁹.
33. En mars 2018, constatant l'impact de ses choix sur la valeur des permis des membres, le gouvernement a décidé de leur verser 250 millions de dollars à titre de « compensations pour la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi »²⁰.
34. Dans le cadre de ce premier programme d'indemnisation²¹, le gouvernement a explicitement compensé les détenteurs de permis sur la base de la perte de la valeur des permis avant l'arrivée d'Uber, utilisant la période du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015 comme point de départ²².
35. Le lien entre la compensation payée dans le cadre de ce programme et l'arrivée d'Uber en 2014 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 sa présence.

¹⁵ *Ibid*, par. [135](#).

¹⁶ *Ibid*, par. [132](#).

¹⁷ *Ibid*, par. [33](#).

¹⁸ *Ibid*, par. [117](#).

¹⁹ *Ibid*, par. [48](#).

²⁰ *Ibid*, par. [122-123](#).

²¹ *Ibid*, par. [124](#).

²² *Ibid*, par. [51](#), [124](#).

-
36. La date de référence utilisée par l'expert du demandeur (2013 Q3 à 2014 Q2) pour la période avant l'arrivée d'Uber a également été adoptée par l'expert du défendeur dans la détermination de la juste valeur marchande des permis.
 37. Lors du procès, aucune partie n'a fait valoir que le projet pilote de 2016 établissait le moment approprié pour ancrer la valeur marchande des permis ou pour déterminer le montant de l'indemnité due aux membres.
 38. L'expert du défendeur n'a même pas calculé la valeur des permis en date du mois de septembre 2016 ni en date du mois d'octobre 2019²³ — ce qui a obligé la juge à en estimer un montant elle-même²⁴.
 39. Il est donc manifeste que la seule date juste et rationnelle sur laquelle fonder le montant de l'indemnité d'expropriation est en 2014.

(...)

i. (...)

40.(...)

41.(...)

42.(...)

ii. (...)

43.(...)

44.(...)

45.(...)

46.(...)

²³ *Ibid*, par. [127](#).

²⁴ *Ibid*, par. [124](#).

II- La juge a erré en appliquant le mauvais test juridique à la demande de dommages punitifs en vertu de la *Charte*

- a) La juge a erré en considérant qu'un acte illégal qui ne constitue pas une faute en responsabilité extracontractuelle ne peut pas être considéré comme « illicite » en vertu de l'article 49 de la *Charte*²⁵

47.(...) Depuis l'affaire *Imperial Tobacco*, il est clair qu'un défendeur qui contrevient à ses obligations statutaires et qui, ce faisant, viole un droit enchâssé dans la *Charte*, commet une atteinte illicite « puisque l'atteinte découle d'un comportement qui ne respecte pas les règles de conduite qui s'imposent à lui »²⁶. Une interprétation cohérente de la *Charte* doit appliquer cette même logique à l'État lui-même et aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 952 C.c.Q. Il est manifeste qu'un comportement qui viole l'article 952 C.c.Q. est illicite au sens de la *Charte*.

- b) La juge a erré en considérant que l'expropriation des permis pouvait bénéficier de l'exception au droit à la jouissance et à la libre disposition de ses biens énoncée à l'article 6 (« sauf dans la mesure prévue par la loi »)²⁷

48.(..) En effet, une expropriation déguisée et non compensée ne peut en aucun cas être assimilée à une expropriation légale, effectuée selon les modalités prévues par la loi.

- c) La juge a erré en considérant que la décision du gouvernement d'indemniser les membres du groupe de manière inadéquate et injuste n'était pas « intentionnelle » au sens de l'article 49²⁸.

49.(...) Le fait que le gouvernement ait ou non un « objectif d'intérêt public » ne répond aucunement au test établi par la Cour suprême dans l'arrêt *St-Ferdinand*. En effet, l'intentionnalité au sens de la *Charte* englobe à la fois les situations où l'auteur de l'atteinte illicite avait l'intention ou l'objectif de causer les conséquences préjudiciables et les situations lorsqu'il « agit en toute connaissance des

²⁵ Jugement de première instance, par. 147.

²⁶ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 997.

²⁷ Jugement de première instance, par. 148.

²⁸ *Ibid*, par. 149.

conséquences, immédiates et naturelles ou au moins extrêmement probables, que cette conduite engendrera »²⁹. La preuve au procès et les propres conclusions factuelles de la juge établissent sans l'ombre d'un doute que ce deuxième volet du test est rempli.

CONCLUSIONS

50. La partie appelante incidente demandera à la Cour d'appel de :

ACCUEILLIR l'appel incident ;

INFIRMER en partie le jugement de première instance ;

CONDAMNER la partie intimée incidente à payer aux membres du groupe 291 144 124 \$ plus l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du 21 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 ;

CONDAMNER la partie intimée incidente aux frais de justice tant en première instance qu'en appel.

²⁹ *Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, [1996] 3 RCS 211, par. [121](#).

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025

Avis de la présente déclaration d'appel est donné au Procureur général du Québec, à M^e Éric Cantin, M^e Maryse Loranger et M^e Anne-Sophie Bordeleau-Roy et au greffe de la Cour supérieure du district de Montréal.

Le 28 février 2025 à Montréal

Bruce W. Johnston & Lespérance

Bruce W. Johnston
 Mathieu Charest-Beaudry
 Lex Gill
 Trudel Johnston & Lespérance
 750, Côte de la Place d'Armes, Bureau 90
 Montréal (Québec) H2Y 2X8
 T : 514-871-8385
 F : 514-871-8800
bruce@tjl.quebec
mathieu@tjl.quebec
lex@tjl.quebec

Wilerne Bernard

Wilerne Bernard
 84, rue Notre-Dame Ouest, Bureau 200
 Montréal (Québec) H2Y 1S6
 T : 514-223-5123, poste 201
 F : 514-223-5125
wilernebernard.avocate@gmail.com

Myriam Moussignac

Myriam Moussignac
 84, rue Notre-Dame Ouest, Bureau 200
 Montréal (Québec) H2Y 1S6
 T : 514-223-5123
 F : 514-223-5125
myriammoussignac@hotmail.com

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025

Trivium Avocats inc.

Marc-Antoine Cloutier
Katherine Pelletier
Groupe Trivium
5005, boulevard Lapinière, Bureau 4040
Brossard (Québec) J4Z 0Y5
T : 450-926-8383, poste 5006
F : 450-926-8246
macloutier@groupe-trivium.com
kpelletier@groupe-trivium.com

Avocats de Dama Metellus
Partie appelante incidente

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025

TABLES DES MATIÈRES DES ANNEXES AU SOUTIEN DE LA
DÉCLARATION D'APPEL INCIDENTE MODIFIÉE

La partie appelante incidente se réfère aux annexes 1 à 3 à la déclaration d'appel de l'appelant le Procureur général du Québec.

N° : 500-09-031148-240

N° : 500-06-000811-162

L'intimé, les intervenants et les mis en cause doivent, dans les 10 jours de la notification, déposer un acte de représentation indiquant le nom et les coordonnées de l'avocat qui les représente ou, dans le cas d'absence de représentation, un acte indiquant ce fait. Cependant, s'il est joint à la déclaration d'appel une demande pour obtenir la permission d'appeler, les intervenants et les mis en cause ne sont tenus de le faire que dans les 10 jours du jugement qui accueille cette demande ou, le cas échéant, de la date à laquelle le juge a pris acte du dépôt de la déclaration.

*L'avocat qui représentait l'intimé en première instance est tenu, s'il n'agit plus pour l'intimé, de le dénoncer sans délai à l'appelant, à l'intimé et au greffe.
(article 358 al. 2 et 3 C.p.c.)*

COUR D'APPEL DU QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DAMA METELLUS

PARTIE APPELANTE INCIDENTE – DEMANDEUR

c.

PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

PARTIE INTIMÉE INCIDENTE - DÉFENDEUR

DÉCLARATION D'APPEL INCIDENT MODIFIÉE

Partie appelante incidente
Datée du 28 février 2025

M^e Bruce W. Johnston, M^e Mathieu Charest-Beaudry et M^e Lex Gill
Trudel Johnston & Lespérance
750, Côte de la Place d'Armes, Bureau 90
Montréal (Québec) H2Y 2X8
T : 514-871-8385
F : 514-871-8800
bruce@tjl.quebec
mathieu@tjl.quebec
lex@tjl.quebec

Si une partie fait défaut de déposer un acte de représentation ou un acte de non-représentation, elle ne peut déposer aucun autre acte de procédure, mémoire ou exposé au dossier.

L'instance d'appel procède alors en son absence, sans que le greffier soit tenu de l'en aviser de quelque façon.

Si l'acte de représentation ou de non-représentation est déposé en retard, le greffier l'accepte aux conditions qu'il détermine. (art. 38 Règlement de la Cour d'appel du Québec en matière civile)

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025



NOTIFICATION – 500-09-031148-240 – Metellus c. Procureur général du Québec

À partir de Mathieu Charest-Beaudry <mathieu@tjl.quebec>

Date Ven 2025-02-28 16:01

À Anne-Sophie Bordeleau-Roy <anne-sophie.bordeleau-roy@justice.gouv.qc.ca>; Maryse Loranger <maryse.loranger@justice.gouv.qc.ca>; eric.cantin@justice.gouv.qc.ca <eric.cantin@justice.gouv.qc.ca>; bernardroy@justice.gouv.qc.ca <bernardroy@justice.gouv.qc.ca>

Cc Bruce W. Johnston <bruce@tjl.quebec>; Lex Gill <lex@tjl.quebec>; macloutier@triviumavocats.com <macloutier@triviumavocats.com>; kpelletier@novumlegal.ca <kpelletier@novumlegal.ca>; myriammoussignac@hotmail.com <myriammoussignac@hotmail.com>; Wilerne Bernard <wilernebernard@hotmail.com>

📎 1 pièce jointe (370 Ko)

2025-02-28 Dama Metellus - Déclaration d'appel incident modifiée (art 359 Cpc).pdf;

CANADA	
PROVINCE DE QUÉBEC DISTRICT DE MONTRÉAL	COUR D'APPEL DU QUÉBEC
CANADA PROVINCE DE QUÉBEC DISTRICT DE MONTRÉAL No C.A.: 500-09-031148-240 No C.S.: 500-06-000811-162	DAMA METELLUS Partie appelante incidente c. LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC Partie intimée incidente
NOTIFICATION PAR COURRIEL/NOTIFICATION BY EMAIL (ARTICLE 134 C.P.C.)	
Veuillez accuser réception par retour de courriel. Please acknowledge receipt by return email.	
EXPÉDITEUR/FROM :	TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE 750, Côte de la Place d'Armes, bureau 90 Montréal (Québec) H2Y 2X8 Téléphone/Telephone : 514-871-8385 Télécopieur/Fax : 514-871-8800 Me Bruce W. Johnston Me Mathieu Charest-Beaudry Me Lex Gill bruce@tjl.quebec mathieu@tjl.quebec lex@tjl.quebec Notre dossier/Our file : 1375-2
DESTINATAIRE/TO :	Me Éric Cantin Me Maryse Loranger Me Anne-Sophie Bordeleau-Roy Bernard, Roy (Justice - Québec) 1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00

Déclaration d'appel incident modifiée, 28 février 2025

	Montréal (Québec) H2Y 1B6 Téléphone : 514 393-2336, poste 51616 et 51948 Télécopieur : 514 873-7074 eric.cantin@justice.gouv.qc.ca maryse.loranger@justice.gouv.qc.ca anne-sophie.bordeleau-roy@justice.gouv.qc.ca bernardroy@justice.gouv.qc.ca
LIEU ET DATE DE L'ENVOI/PLACE AND DATE OF TRANSMISSION :	Montréal, le 28 février 2025 / Montreal, February 28, 2025
DOCUMENT : <ul style="list-style-type: none"> Déclaration d'appel incident modifiée (art. 359 C.p.c.) 	
Nombre de pages (sans le bordereau)/ NUMBER OF PAGES (excluding transmission slip) : 14 pages	
Nombre de pièces jointes transmises / Number of attachments transmitted : 1	
MISE EN GARDE : <p>Le présent courriel peut être confidentiel et protégé par un privilège en droit. Si vous l'avez reçu par erreur, il vous est interdit de le communiquer, de le copier, de le distribuer ou de l'utiliser. Veuillez nous en informer sans délai et le supprimer de vos réseaux. Cet envoi constitue une notification au sens de l'article 134 du code de procédure civile. Si vous avez reçu cette notification par erreur, veuillez nous appeler immédiatement. Merci. Si vous ne recevez pas toutes les pages, appelez-nous le plus tôt possible.</p> <p>This email may be confidential and protected by a privilege in law. If you have received it by error, it is prohibited to communicate it, copy it, distribute it or use it. Please inform us without delay and delete it from your networks. This email constitutes a notification within the meaning of article 134 of the code of civil procedure. If you have received this notification by error, please call us immediately. Thank you. If you do not receive all pages, call us as soon as possible.</p>	



Mathieu Charest-Beaudry

Avocat/Lawyer

Trudel Johnston & Lespérance

750, Côte de la Place d'Armes

Bureau 90, Montréal QC H2Y 2X8

T. 514 871-8385 poste 208

F. 514 871-8800

tjl.quebec

La présente communication est confidentielle et elle peut être assujettie au privilège du secret professionnel de l'avocat. Elle ne s'adresse qu'aux destinataires désignés précédemment. Il est strictement interdit de divulguer, de copier ou de faire part du contenu de la présente communication par quelque moyen que ce soit. Si vous recevez le présent courriel par erreur, veuillez nous le retourner.

This communication is confidential and may be subject to lawyer-client privilege. It is intended only for the recipient(s) named above. Any disclosure, copying or other distribution of this communication to anyone is strictly prohibited. If you receive this e-mail message in error, please return it to us.

Attestation

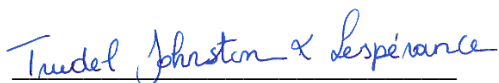
ATTESTATION

Nous soussignés, Trudel Johnston & Lespérance, Groupe Trivium et M^e Wilerne Bernard, attestons que le présent mémoire est conforme au *Règlement de la Cour d'appel du Québec en matière civile* et que sa version technologique respecte en tous points les exigences requises.

Nous n'avons pas à notre disposition de dépositions dont nous aurions fait transcrire l'enregistrement ou traduire les notes sténographiques.

Temps souhaité pour la plaidoirie : 90 minutes

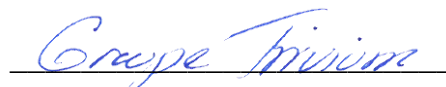
Montréal, le 4 mars 2025



Trudel Johnston & Lespérance
(M^e Bruce W. Johnston)
(M^e Mathieu Charest-Beaudry)
(M^e Lex Gill)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Brossard, le 4 mars 2025



Groupe Trivium
(M^e Marc-Antoine Cloutier)

Avocats de l'intimé / appelant incident

Montréal, le 4 mars 2025



M^e Wilerne Bernard
M^e Myriam Moussignac
Avocats de l'intimé / appelant incident