

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000811-162

COUR SUPÉRIEURE
(Actions collectives)

DAMA METELLUS,

Demandeur

c.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC,

Défenderesse

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

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

I. INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec a laissé Uber offrir des services de transport rémunéré de personnes en violation des lois en vigueur à l'époque. Il a par la suite, adopté un projet-pilote qui visait à permettre illégalement l'entrée massive de milliers de voitures Uber sur un marché contingenté, tout en maintenant l'iniquité flagrante entre Uber et l'industrie du taxi traditionnel. Finalement, le gouvernement a déposé le projet de loi 17 qui a mené à l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, LQ 2019, c 18, et qui cristallise l'expropriation des propriétaires de taxi qui a débuté graduellement par l'inaction et la négligence du gouvernement pour se solder par l'abolition législative du système de permis de taxi.

Le gouvernement a causé un préjudice global de plusieurs centaines de millions de dollars aux membres du groupe en les expropriant (...).

II. LE JUGEMENT D'AUTORISATION

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

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires ainsi que toutes les personnes titulaires de permis de

chauffeurs de taxi pour les territoires des agglomérations A2, A5, A8, A11, A12, A25, A30, A36, A38 et ce, depuis le 28 octobre 2013.

2. (...) La définition du groupe a été modifiée comme suit :

Toutes les personnes physiques ou morales titulaires de permis de propriétaires de taxi dans la province de Québec depuis le 28 octobre 2013.

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

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

Dans l'affirmative :

2- À quel moment a eu lieu cette expropriation?

3- Est-ce qu'il y a lieu de créer des sous-groupes en fonction du moment de l'expropriation?

4- Quelle est la date à laquelle la valeur des permis des membres du groupe doit-elle être calculée?

5- Est-ce que les sommes que le gouvernement a versées et versera aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi constituent en droit l'indemnité juste et raisonnable réclamée par les membres du groupe?

6- Dans la négative, quelle est la valeur de l'indemnité juste et raisonnable qui doit être versée aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi?

7- Est-ce que les sommes que le gouvernement a versées et versera aux détenteurs de permis de propriétaire de taxi peuvent être déduites de l'indemnité juste et raisonnable réclamée par les membres du groupe?

8- Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages punitifs pour atteinte à l'article 6 de la Charte québécoise?

4. L'action collective vise à obtenir des dommages compensatoires (...) pour la perte de valeur des permis de propriétaires de taxi découlant de l'expropriation par le gouvernement du Québec.

III. LE CADRE LÉGISLATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A. Les objectifs du cadre législatif

5. Avant l'adoption de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, tout service de transport rémunéré de personnes par automobile était un service de transport par taxi, sauf exception¹, et constituait un contrat de transport au sens du *Code civil du Québec*².
6. Lors de l'arrivée d'Uber au Québec, l'industrie du taxi était strictement encadrée par le *Code civil du Québec*, la *Loi sur les transports*³, la *Loi concernant les services de transport par taxi*⁴, la réglementation afférente et la réglementation municipale.
7. Cet encadrement législatif était nécessaire afin d'« accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts »⁵.
8. Différents organismes contribuaient à la mise en œuvre de ces objectifs, dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et la Commission des transports du Québec.
9. La SAAQ, ou à Montréal le Bureau du taxi de Montréal, délivrait les permis de chauffeurs et s'assurait avant de délivrer un permis à un éventuel chauffeur de taxi, et pour son maintien, de vérifier notamment :
 - les antécédents judiciaires;
 - l'accomplissement de la formation exigée;
 - le résultat favorable aux examens prévus par règlement;
 - le respect continu des règlements et des normes applicables à l'industrie du taxi; et
 - le bon état et la bonne marche du véhicule.
10. Sous réserve des exceptions, l'article 36 al. 1 de la *Loi sur les transports* prévoyait que :

Nonobstant toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou

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

² Art. 2030 C.c.Q.

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

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

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

d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il n'est titulaire du permis prescrit à cette fin par règlement.

B. La Loi concernant les services de transport par taxi

11. Lors de l'arrivée d'Uber, la *Loi concernant les services de transport par taxi* contenait les exigences et les devoirs principaux concernant le transport par taxi et encadrait la délivrance des permis.

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

13. Elle imposait l'obligation de détenir un permis pour être propriétaire d'une voiture utilisée pour le service de transport par taxi et pour conduire un véhicule pour le service de transport par taxi :

4. Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.

24. Le permis de chauffeur de taxi autorise son titulaire à exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe en conduisant une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi.

[...]

14. La loi définissait l'intermédiaire comme suit :

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

[...]

2° «intermédiaire en services de transport par taxi», une personne qui fournit aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature.

15. L'intermédiaire devait obtenir un permis pour agir à ce titre sur les territoires des villes de Gatineau, Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières.

16. Les activités d'intermédiaire exercées en contravention de la loi et de sa réglementation étaient interdites :

50. Il est interdit de fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature à une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis de chauffeur de taxi.

17. La loi contenait des dispositions pénales qui prévoyaient l'imposition d'amende en cas de contravention par une personne, qui « sans être titulaire

d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile »⁶.

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

89.1. Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, à améliorer ou à définir des normes applicables en telle matière. Il peut également, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi délivré en vertu de la présente loi ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire, à offrir ou à effectuer des services de transport par taxi selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ou toute autre loi et règlement dont l'application relève du ministre, dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts, d'assurer une gestion de l'offre de services de transport par taxi qui tient compte des besoins de la population ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi, le tout en s'assurant du respect de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis au moment de la mise en œuvre du projet pilote ainsi que des règles applicables en matière de protection de la vie privée.

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

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

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

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

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

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

C. Début des services d'Uber au Québec

20. Depuis le 18 octobre 2013, Uber offre ses services à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 18 octobre 2013, pièce **P-1**.
21. Le 28 octobre 2014, Uber a commencé à offrir le service UberX à Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 28 octobre 2014, pièce **P-2**.
22. Le 12 février 2015, Uber a commencé à offrir le service UberX à Québec, tel qu'il appert du communiqué de presse du 11 février 2015, pièce **P-3**.
23. Le 12 novembre 2015, Uber a commencé à offrir le service UberX en banlieue de Montréal, tel qu'il appert du communiqué de presse du 12 novembre 2015, pièce **P-4**.
24. Le service UberX permet à des personnes sans permis de chauffeur de taxi d'exercer des activités de transport par taxi.

D. Le projet pilote

25. Le 9 septembre 2016, une entente établissant les modalités du projet pilote concernant Uber est intervenue entre le Ministre et Uber (« **l'Entente** »), tel qu'il appert de l'Entente, pièce **P-5**.
26. Le 30 septembre 2016, l'arrêté numéro 2016-16 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (le « **projet pilote** ») a été publié dans la Gazette officielle du Québec. Cet arrêté contient le texte du projet pilote découlant de l'Entente.
27. Le projet pilote adopté par le gouvernement du Québec est entré en vigueur le 15 octobre 2016 et permettait à Uber d'opérer des services de transport de personnes sans détenir de permis de chauffeurs ni de propriétaire de taxi comme l'exigent les lois et règlements.
28. Le 21 octobre 2016, un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi a été émis à Uber Canada Inc., à la suite du décret n°919-2016 du Ministre des transports du 19 octobre 2016, tel qu'il appert du décret, pièce **P-6**.
29. Le projet pilote et, par le fait même, le permis permettait à Uber d'offrir ses services dans les agglomérations suivantes :

Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Blainville, Bois-des-Filion, Boisbriand, Boucherville, Brossard, Candiac, Carignan, Chambly, Côte-Saint-Luc, Delson, Deux-Montagnes, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Gatineau, Hampstead, Île-Dorval, Kirkland, L'Ancienne-Lorette, L'Île-Cadieux, L'Île-Perrot, La Prairie, Laval, Longueuil, Lorraine, Mascouche, Montréal, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot,

Oka, Pincourt, Pointe-Calumet, Pointe-Claire, Pointe-des-Cascades, Québec, Rosemère, Saint-Amable, Saint-Augustin-de-Desmaures, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Constant, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Saint-Lambert, Saint-Placide, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sainte-Catherine, Sainte-Julie, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Sainte-Thérèse, Senneville, Terrasse-Vaudreuil, Terrebonne, Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-Lac, Westmount.

30. En vertu du projet pilote, le nombre de voitures en circulation d'Uber n'était pas limité et a permis dans les faits à Uber d'effectuer des millions de courses de taxi.
31. En permettant à Uber de faire autant de courses qu'elle le désirait, le gouvernement a agi en contravention aux objectifs du projet pilote tels qu'édictés à l'article 89.1 de la *Loi sur les services de transport par taxi*.
32. De plus, le gouvernement du Québec savait ou ne pouvait ignorer qu'en autorisant l'entrée dans un marché contingenté de milliers de chauffeurs Uber – bien au-delà des besoins d'un projet-pilote – les membres du groupe subirait une atteinte injustifiée et intentionnelle à leur droit à la libre jouissance de leur bien.
33. De fait, sous le projet pilote, la baisse de valeur des permis de taxi s'est accentuée, tel qu'il appert de la présentation du gouvernement du Québec du 13 mars 2018, pièce **P-7**;
34. Ce projet pilote (...) a pris fin le 10 octobre 2019 par l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

**E. Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile
(...)**

35. Le 20 mars 2019, quelques mois après le jugement autorisant l'action collective, le projet de loi 17 a été déposé par le gouvernement du Québec afin d'assurer la pérennité d'Uber au Québec et a mené à l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.
36. (...) La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile dérègle l'industrie du taxi en abolissant la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'exigence des permis pour effectuer du transport rémunéré de personnes.
37. L'abolition du système de permis a pour effet d'enlever toute valeur aux permis de propriétaire de taxi.
38. La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (...) cristallise l'expropriation des titulaires de permis de propriétaire de taxi qui a débuté dès l'arrivée d'Uber.

IV. RESPONSABILITÉ ET FAUTE DE LA DÉFENDERESSE

a. La faute de la défenderesse

39. (...)

40. (...)

i. Le contexte de l'expropriation déguisée (...)

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

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

48. Le gouvernement du Québec, par sa grossière négligence ou par son refus de respecter et de faire respecter les lois du Québec, a toléré, a cautionné, a encouragé et a permis ouvertement ou tacitement à ses participants de se livrer à une activité déloyale et illégale.

48.1. Les agissements de mauvaise foi du Gouvernement de Québec ont dans les faits menés à l'expropriation déguisée des détenteurs de permis de propriétaires de taxi dans les agglomérations où Uber offrait ses services.

ii. L'expropriation des membres du groupe

49. Dès l'arrivée d'Uber au Québec, alors qu'elle opérait illégalement, l'expropriation des membres du groupe a débuté, car la défenderesse permettait à Uber d'offrir des services de transports de personnes sans détenir les permis requis par la loi.

50. Alors que depuis des décennies la loi impose la détention de permis pour effectuer du transport rémunéré de personnes, ces permis ne sont plus nécessaires depuis l'arrivée d'Uber.

51. Ensuite, le projet pilote a « permis » à Uber d'opérer ses services de transport de personnes sans détenir de permis, mais a par le fait même consolidé l'expropriation des propriétaires de permis de taxi. Le nombre de voitures Uber autorisées à circuler n'est pas public, mais était vraisemblablement considérable et la tarification permise n'était pas celle imposée aux taxis traditionnels, ce qui permettait à Uber d'offrir des tarifs moindres et ainsi effectuer des millions de courses de taxi.

51.1 Dans le cadre du projet pilote, le gouvernement percevait des redevances sur les courses d'Uber, tel qu'il appert de l'article 3 du projet pilote.

52. À la fin du mois de mars 2018, le gouvernement du Québec déposait son budget annuel. Dans ce budget, le gouvernement décidait unilatéralement de verser une somme de 250 millions de dollars aux propriétaires de permis de taxi afin de couvrir une partie de la perte de valeur de leur permis, tel qu'il appert d'une copie du communiqué du Parti Libéral du Québec du 27 mars 2018, **pièce P-8**.

53. Selon le Gouvernement du Québec, cette somme visait à « aider les propriétaires à poursuivre la transition vers la modernisation de l'industrie » et de réaffirmer « son soutien à l'industrie du taxi »¹⁰.

54. À la fin de l'été 2018, les propriétaires de permis de taxi ont reçu une correspondance du gouvernement les informant de la somme qui leur sera individuellement versée pour les compenser pour la perte de valeur de leurs

¹⁰ Communiqué du Parti Libéral du Québec du 27 mars 2018.

permis de taxi, tel qu'il appert de la lettre du Gouvernement du Québec du 27 août 2018, pièce **P-9**.

55. Malgré les mentions légales contraires, cette lettre constitue dans les faits un aveu de la responsabilité du Gouvernement du Québec.

55.1 Toutefois, les membres du groupe qui exploitent des limousines ont été exclus de programme de compensation du gouvernement.

56. Finalement, (...) la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* cristallise l'expropriation des membres du groupe qui a commencé dès l'arrivée d'Uber au Québec.

57. En avril 2019, suite au dépôt du projet de loi 17, le Gouvernement du Québec a affirmé dans le cadre d'une campagne publicitaire son intention de proposer, par souci d'équité, « que les personnes titulaires d'un permis de propriétaire de taxi se fassent rembourser le coût d'achat de leur permis », tel qu'il appert de la publicité parue dans le journal *Le Devoir* le 17 avril 2019, pièce **P-10**.

57.1 Le 10 octobre 2019, le gouvernement a annoncé que « [l]es propriétaires de ces permis recevront une aide financière équivalente au coût d'acquisition de leur permis », tel qu'il appert du communiqué de presse du gouvernement du 10 octobre 2019, pièce **P-11**.

58. Le versement de cette « aide financière » (...) constitue un aveu du Gouvernement du Québec de sa responsabilité pour la perte de valeur des permis de taxi des membres du groupe.

58.1 En date des présentes, malgré l'action de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, l'indemnisation annoncée en avril 2019 et réitérée en octobre 2019 n'a pas été versée aux membres du groupe.

59. Le Gouvernement du Québec a bénéficié et continuera de bénéficier de l'expropriation des membres du groupe, notamment par la perception de redevances.

b. Le préjudice

i. (...)

60. (...)

61. (...)

62. (...)

63. (...)

ii. Baisse des valeurs des permis de taxis

64. En conséquence de l'inaction et de la négligence du gouvernement du Québec et ensuite de l'expropriation, les membres du groupe ont subi un préjudice équivalent à la valeur du permis avant l'arrivée d'Uber au Québec.
65. Le gouvernement du Québec a permis à Uber de contrevenir aux lois et règlements encadrant l'industrie du taxi, ce qui a provoqué une chute de la demande pour les permis de propriétaires de taxi entraînant ainsi inévitablement une baisse de la valeur de ceux-ci.
66. Cette chute s'est poursuivie jusqu'à l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (...) qui met fin au système de permis et qui enlève par le fait même toute valeur aux permis de propriétaires de taxi.
67. Le comportement de la défenderesse, et en particulier l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (...), constitue une forme d'expropriation des membres du groupe sans indemnisation préalable et raisonnable (...), donnant ainsi droit aux membres du groupe à une indemnisation.
68. Le préjudice subi par les membres du groupe est causé directement par le mépris de la défenderesse de faire appliquer et respecter les lois et ses fautes ainsi que par l'expropriation des titulaires de permis de propriétaire de taxi.
69. Le comportement et l'inaction du gouvernement du Québec tels que décrits aux présentes constituent une atteinte au droit des membres à la jouissance paisible et à la libre disposition de leurs biens, tel que protégé par l'article 6 de la *Charte des droits et libertés de la personne* et doit être sanctionné par une condamnation à des dommages punitifs.

V. LE RECOUVREMENT COLLECTIF DES RÉCLAMATIONS

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

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du Groupe;

DÉCRIRE le groupe comme suit :

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

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

(...)

CONDAMNER la défenderesse à des dommages punitifs de l'ordre de 1 000,00 \$ par membre avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévus à l'article 1619 du Code civil du Québec, et ce, depuis la date du jugement final;

(...)

(...)

ORDONNER que toutes les réclamations des membres soient recouvrées collectivement;

(...)

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

Montréal, le 16 janvier 2020

Montréal, le 16 janvier 2020



TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs-conseils du demandeur



MYRIAM MOUSSIGNAC
WILERNE BERNARD
Procureures du demandeur

Montréal, le 16 janvier 2020



TRIVIUM AVOCATS
Procureurs-conseils du demandeur

No. : 500-06-000811-162

(Actions collectives)
COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MONTRÉAL

DAMAS METELLUS

Demandeur

c.

LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Défenderesse

N/D: 1375-2

BT 1415

**PIÈCE R-1.1
DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
MODIFIÉE**

ORIGINAL

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

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE S.E.N.C.

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

Montréal (Québec) H2Y 2X8

Tél : 514 871-8385

Fax : 514 871-8800

bruce@tjl.quebec

andre@tjl.quebec

mathieu@tjl.quebec