

# COUR SUPÉRIEURE

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000460-093

DATE : LE 3 SEPTEMBRE 2010

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE ANDRÉ PRÉVOST, J.C.S.**

---

**YVES BOYER**  
Requérant

c.

**AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)**  
Intimée

---

## JUGEMENT

---

[1] Le requérant demande l'autorisation d'exercer un recours collectif pour le compte des groupes de personnes physiques suivants<sup>1</sup> :

«Toute personne ayant acquis une carte TRAIN ou TRAM au cours des mois ci-après énumérés, et ayant utilisé le service de train de banlieue de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) sur la ligne Deux-Montagnes aux heures de pointe, soit entre 6h00 à 9h00 et entre 16h00 et 19h00, en semaine, au cours d'un ou de plusieurs des six mois suivants : décembre 2007, février 2008, mars 2008, juin 2009, janvier 2009, février 2009.»

«Toute personne ayant acquis une carte TRAIN ou TRAM au cours des mois ci-après énumérés, et ayant utilisé le train de banlieue de l'Agence Métropolitaine

---

<sup>1</sup> Requête réamendée pour autorisation d'exercer un recours collectif, 25 mai 2010.

de Transport (AMT) sur la ligne Dorion-Rigaud aux heures de pointe, soit entre 6h00 à 9h00 et entre 16h00 et 19h00, en semaine, au cours d'un ou de plusieurs des seize mois suivants : février 2007, mai 2007, septembre 2007, novembre 2007, décembre 2007, janvier 2008, février 2008, mars 2008, septembre 2008, octobre 2008, décembre 2008, janvier 2009 et février 2009, mars 2009, mai 2009, juin 2009.»

### LA REQUÊTE

[2] Le requérant est client de l'AMT sur la ligne Dorion-Rigaud. Il utilise le service de train de banlieue pour se rendre de sa résidence, située à Pincourt, à son travail, à Montréal, et en revenir.

[3] Environ 46 000 clients prennent quotidiennement le train de banlieue sur les lignes Dorion-Rigaud et Deux-Montagnes<sup>2</sup>.

[4] Les membres visés par la requête pour autorisation sont détenteurs d'un titre de transport mensuel «TRAM» ou «TRAIN» émis conformément aux règlements adoptés par l'AMT<sup>3</sup>.

[5] L'AMT publie périodiquement l'horaire de ses trains. Cet horaire est disponible tant sur le WEB qu'en gare<sup>4</sup>.

[6] Depuis le mois de décembre 2007, l'AMT négligerait de respecter les horaires des trains sur ces lignes, accusant des retards importants, ce qui occasionnerait des inconvénients au requérant et aux membres des deux groupes. Le requérant décrit ainsi ces inconvénients<sup>5</sup>:

- attentes répétées et prolongées;
- retards au travail;
- rendez-vous manqués au travail;
- rendez-vous manqués à des activités personnelles de fin de journée;
- réorganisations fréquentes du plan de transport (vers le taxi, la voiture ou l'autobus);
- atmosphère désagréable sur les quais et dans les wagons liée à l'agressivité et à la tension des usagers.

---

<sup>2</sup> R-1, p. 34 et I-1, p. 22.

<sup>3</sup> I-2 A à F.

<sup>4</sup> R-3.

<sup>5</sup> Précité, note 1, par. 2.14. Voir aussi R-15 et R-16.

[7] Au meilleur de sa connaissance, le requérant identifie les causes des retards comme étant :

- les portes de certains wagons gèlent et ne s'ouvrent plus, empêchant les usagers d'y entrer ou d'en sortir;
- les systèmes d'aiguillage gèlent, immobilisant ainsi les trains ou les dirigeant sur la mauvaise voie;
- des locomotives tombent en panne;
- le matériel roulant est désuet;
- le préchauffage tardif des locomotives retarde leur mise en marche;
- les portes de certains wagons sont inutilisables en raison de leur incompatibilité avec le système d'ouverture et de fermeture des portes.

[8] Les retards reprochés à l'AMT apparaissent à un document préparé par cette dernière<sup>6</sup>. Il s'agit d'une compilation de données, s'étalant sur la période comprise entre janvier 2006 et juin 2009, précisant le pourcentage mensuel de ponctualité des trains des lignes Dorion-Rigaud et Deux-Montagnes. À cette fin, l'AMT comptabilise comme «retard» tout train arrivant avec plus de cinq (5) minutes de retard à sa destination finale, peu importe l'ampleur de ce retard, y compris tout train annulé<sup>7</sup>.

[9] Utilisant ces statistiques, le requérant prétend «qu'à partir d'une ponctualité inférieure à 96,2 %, l'AMT manquerait à ses obligations contractuelles envers ses clients, et leur devrait compensation pour ne pas avoir livré le service promis, et pour compenser les inconvénients subis»<sup>8</sup>. Les deux groupes sont définis en fonction de cette prémisse.

[10] À quelques reprises, l'AMT aurait reconnu le caractère inacceptable de certains des retards<sup>9</sup>. Cependant, elle n'aurait pas apporté les correctifs nécessaires pour assurer un service conforme aux horaires qu'elle publie.

[11] Au lendemain du dépôt de la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif, le 11 février 2009, l'AMT lance un programme de compensation aux usagers de la ligne Dorion-Rigaud «en raison des nombreuses perturbations du service ayant réduit le taux de ponctualité sous la barre des 80 % depuis le début de l'hiver»<sup>10</sup>. Un rabais de 50 % est offert sur le coût d'achat de la carte mensuelle de mars 2009.

---

<sup>6</sup> R-14.

<sup>7</sup> Procès-verbal de la conférence de gestion du 5 février 2010, p. 1.

<sup>8</sup> Précité, note 1, par. 2.48.

<sup>9</sup> R-4, R-5 et R-6.

<sup>10</sup> R-8.

[12] L'AMT fait de même pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes en y ajoutant cependant un autre motif, soit des travaux de réparation majeurs au matériel roulant devant être effectués au cours des mois suivants<sup>11</sup>. La compensation offerte est une réduction de 50 % sur le coût d'achat de la carte mensuelle du mois de mars 2009 et de 25 % pour celles d'avril et de mai.

[13] Le requérant soumet qu'en raison des courts délais offerts aux usagers pour obtenir ces rabais ainsi que du nombre restreint d'endroits où ils pouvaient s'adresser à cette fin, seulement 63 % d'entre eux se seraient prévalus de ces offres de compensation<sup>12</sup>.

[14] Le requérant demande donc d'exercer, pour le compte des membres des groupes, «une action en dommages fondée sur la responsabilité contractuelle et statutaire de l'intimée [AMT] dans le cadre de l'opération du train de banlieue» des deux lignes impliquées<sup>13</sup>.

[15] Les dommages réclamés sont les suivants<sup>14</sup> :

a. Pour les usagers de la ligne Dorion-Rigaud :

- 50 % du prix des titres de transport mensuels payé pour les mois de décembre 2007, février 2008, mars 2008, décembre 2008, janvier 2009 et février 2009 (ponctualité de moins de 92,8 %);
- 25 % du prix des titres de transport mensuels payé pour les mois de février 2007, mai 2007, septembre 2007, novembre 2007, janvier 2008, septembre 2008, octobre 2008, mars 2009, mai 2009 et juin 2009 (ponctualité entre 92,9 % et 96,2 %);

b. Pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes :

- 50 % du prix des titres de transport mensuels payé pour les mois de décembre 2007, janvier 2009 et février 2009 (ponctualité de moins de 92,8 %);
- 25 % du prix des titres de transport mensuels payé pour les mois de février 2008, mars 2008 et juin 2008 (ponctualité de 92,9% à 96,2%);

c. Pour chacun des membres des groupes, des dommages-intérêts de 100 \$ pour chacun des mois au cours desquels le taux de ponctualité a été inférieur à 92,9 %;

---

<sup>11</sup> *Id.*

<sup>12</sup> R-13.

<sup>13</sup> Précité, note 1, par. 7.

<sup>14</sup> *Id.*, par. 2.49.

- d. Pour chacun des membres des groupes, des dommages-intérêts de 50 \$ pour chacun des mois au cours desquels le taux de ponctualité a été entre 92,9 % et 96,2 %.

[16] Enfin, le requérant définit comme suit les questions de faits et de droit identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre des groupes à l'AMT et qu'il entend faire trancher par le recours collectif<sup>15</sup> :

- a. L'AMT a-t-elle manqué à ses obligations contractuelles envers les membres des groupes en ne respectant pas les horaires annoncés de manière à fournir une ponctualité mensuelle de 96,2 % ou moins?
- b. Si le tribunal répond à la première question par la négative, à partir de quel niveau de ponctualité mensuelle l'AMT manque-t-elle à ses obligations contractuelles?
- c. Quels sont les préjudices et les inconvénients subis par les membres des groupes? Le cas échéant, à quelles compensations les membres des groupes ont-ils droit?

### **ANALYSE**

[17] Dans *Western Canadian Shopping Centres c. Dutton*<sup>16</sup>, la Cour suprême du Canada rappelle, dans les termes suivants, les avantages que procure la procédure de recours collectif :

26 Le recours collectif joue un rôle important dans le monde d'aujourd'hui. [...]

27 Les recours collectifs procurent trois avantages importants sur une multiplicité de poursuites individuelles. Premièrement, par le regroupement d'actions individuelles semblables, les recours collectifs permettent de faire des économies au plan judiciaire en évitant la duplication inutile de l'appréciation des faits et de l'analyse du droit. Les gains en efficacité ainsi réalisés libèrent des ressources judiciaires qui peuvent être affectées à la résolution d'autres conflits, et peuvent également réduire le coût du litige à la fois pour les demandeurs (qui peuvent partager les frais) et pour les défendeurs (qui contestent les poursuites une seule fois).

28 Deuxièmement, comme les frais fixes peuvent être divisés entre un grand nombre de demandeurs, les recours collectifs donnent un meilleur accès à la justice en rendant économiques des poursuites qui auraient été trop coûteuses pour être intentées individuellement. Sans

---

<sup>15</sup> *Id.*, par. 5.

<sup>16</sup> [2001] 2 R.C.S. 534.

les recours collectifs, la justice n'est pas accessible à certains demandeurs, même pour des réclamations solidement fondées. Le partage des frais permet de ne pas laisser certains préjudices sans recours.

29 Troisièmement, les recours collectifs servent l'efficacité et la justice en empêchant des malfaisants éventuels de méconnaître leurs obligations envers le public. Sans recours collectifs, des personnes qui causent des préjudices individuels mineurs mais répandus pourraient négliger le coût total de leur conduite, sachant que, pour un demandeur, les frais d'une poursuite dépasseraient largement la réparation probable. Le partage des frais diminue le coût des recours en justice et dissuade donc les défendeurs éventuels qui pourraient autrement présumer que de petits méfaits ne donneraient pas lieu à un litige.

[références omises]

[18] Au Québec, la procédure applicable au recours collectif se trouve au Livre IX du *Code de procédure civile (C.p.c.)*. Contrairement au recours ordinaire, l'exercice du recours collectif est soumis à l'autorisation préalable du tribunal.

[19] L'article 1003 *C.p.c.* énonce les conditions requises pour autoriser l'exercice d'un recours collectif :

**1003.** Le tribunal autorise l'exercice du recours collectif et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que:

a) les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;

b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;

c) la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67; et que

d) le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[20] Le juge Gascon, dans *Option Consommateurs c. Banque de Montréal*<sup>17</sup>, résume ainsi les principes énoncés par la doctrine et la jurisprudence au sujet de l'application des critères d'autorisation :

[22] Au stade de l'autorisation, les paramètres qui encadrent le rôle du Tribunal sont connus et, pour la plupart, bien circonscrits. On peut les résumer ainsi :

---

<sup>17</sup> 2006 QCCS 5353.

1. Le recours collectif est un simple moyen de procédure. Ce n'est pas un régime exceptionnel. C'est une mesure sociale qui favorise l'accès à la justice en permettant une réparation comparable et équitable à tous les membres sans qu'il y ait surmultiplication de recours similaires, dans un cadre qui assure l'équilibre des forces entre les parties;
2. La procédure d'autorisation est une étape sommaire et préparatoire qui se veut un mécanisme de filtrage et de vérification, sans plus;
3. À ce stade, on ne décide pas du mérite du litige puisque les intimées conservent le droit de faire valoir tous leurs moyens de défense lors du déroulement du recours, une fois l'autorisation accordée. Il ne s'agit donc pas d'évaluer le bien-fondé de l'action au fond. La requête en autorisation n'est pas le procès, ni n'en fait partie. Elle ne décide pas du fond du débat;
4. À l'autorisation, le juge ne fait que vérifier si les conditions de l'article 1003 *C.p.c.* sont satisfaites, soit la qualité du représentant, la similarité ou connexité des questions de faits et/ou de droit, et le rapport juridique entre les allégations et les conclusions recherchées. Dans ce dernier cas, le fardeau en est un de démonstration, non de preuve;
5. L'approche libérale plutôt que restrictive doit prévaloir et tout doute doit bénéficier aux requérants, c'est-à-dire en faveur de l'autorisation du recours;
6. À cette étape, la discrétion est limitée. Si les quatre conditions de l'article 1003 *C.p.c.* sont remplies, le Tribunal doit normalement autoriser le recours.

[23] Il faut donc déterminer si ces conditions d'exercice sont respectées à la lumière des allégations de la requête, des pièces produites et des moyens de contestation soulevés.

[références omises]

[21] Analysons, tour à tour, l'application des critères de l'art. 1003 *C.p.c.* dans le présent dossier.

**i. Les faits paraissent justifier les conclusions recherchées (art. 1003 b)**

[22] C'est le critère sur lequel l'AMT insiste le plus.

[23] Rappelons que le requérant recherche la responsabilité de l'AMT en se fondant sur le contrat de transport la liant à ses usagers. Il soutient qu'il s'agit d'un contrat d'adhésion et de consommation.

[24] Il précise que les obligations de l'AMT envers ses usagers découleraient de trois sources :

- a. les règles édictées au *Code civil du Québec* (C.c.Q.);
- b. les dispositions de la *Loi sur la protection du consommateur*<sup>18</sup>(L.p.c.), plus spécifiquement les articles 10 et 272; et
- c. la *Loi sur l'agence métropolitaine de transport*<sup>19</sup> (L.a.m.t.).

[25] D'entrée de jeu, l'AMT soumet que le recours est dénué de tout fondement puisque les horaires qu'elle publie ne font pas partie de la relation contractuelle avec ses usagers. Elle ajoute, au surplus, qu'un retard n'est pas en soi un préjudice.

[26] La Cour suprême indique, à cet égard, que l'expression «paraissent justifier», contenue à l'article 1003 b) C.p.c., signifie qu'à l'examen de la requête, le Tribunal doit être en mesure de conclure à une apparence sérieuse de droit et ce, sans avoir à se prononcer sur le fond<sup>20</sup>.

a. Le contenu du contrat

[27] L'AMT distingue les faits en cause de ceux ayant donné lieu à trois jugements d'autorisation sur lesquels s'appuie le requérant : *Comité régional des usagers des transports en commun de Québec c. C.T.C.U.Q.*<sup>21</sup> (CTCUQ), *Réseau de Transport de la Capitale c. Syndicat des salariées et salariés du RTC*<sup>22</sup> (RTC) et *Ladouceur c. Société de transport de Montréal*<sup>23</sup>.

[28] Elle précise que dans ces trois dossiers, le requérant réclamait le remboursement de montants payés pour des titres mensuels de service de transport en commun à la suite d'une interruption complète liée à des conflits de travail. Ici, il s'agirait plutôt de retards à l'horaire qui découleraient d'une multitude de facteurs. Contrairement à cette jurisprudence, les usagers n'auraient pas été privés du service de train.

[29] L'AMT soutient ensuite que l'article 2033 C.c.Q. a abrogé l'obligation du transporteur public, qui existait jusqu'en 1993, de transporter toute personne qui le demande «aux temps marqués dans les avis publics»<sup>24</sup>. Elle souligne que malgré la présence d'une telle disposition au *Code civil du Bas-Canada* (C.c.B.-C.) pendant plus

---

<sup>18</sup> L.R.Q., c. P-40.1.

<sup>19</sup> L.R.Q., c. A-7.02.

<sup>20</sup> *Comité des usagers du transport en commun de Québec c. C.T.C.U.Q.*, [1981] 1 R.C.S. 424, 429.

<sup>21</sup> *Id.*

<sup>22</sup> [2006] QCCA 706 (demande d'autorisation de pourvoi rejetée, 2007 CanLII 776).

<sup>23</sup> 2010 QCCS 1859.

<sup>24</sup> Art. 1673 C.c.B.-C.



de 125 ans, elle n'a pas été en mesure de retracer un seul jugement qui ait condamné une société de transport en commun pour le non-respect d'un horaire.

~

[30] Le Tribunal constate, tout d'abord, qu'il n'existe aucune disposition, tant dans le titre de transport<sup>25</sup> qu'à la L.a.m.t.<sup>26</sup>, obligeant l'AMT à respecter l'horaire des trains qu'elle publie. Le contrat avec l'utilisateur est donc muet sur cette question.

[31] Cela suffit-il pour conclure, comme l'AMT, que l'horaire des trains «ne fait pas partie intégrante de la relation contractuelle» avec les usagers? Le Tribunal n'est pas disposé, à ce stade, à aller aussi loin.

[32] L'utilisateur qui achète un titre mensuel de transport de l'AMT acquiert le droit d'utiliser, pendant le mois où il est en vigueur, le ou les moyens de transport visés par ce titre, dans la ou les zones qui y sont indiquées<sup>27</sup>. Il s'agit d'un contrat d'adhésion et, possiblement, d'un contrat de consommation.

[33] Dans son rapport annuel 2007, l'AMT décrit sa mission dans les termes suivants<sup>28</sup> :

Depuis le début de nos activités le 1<sup>er</sup> janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons de la ministre des Transports du Québec.

[le Tribunal souligne]

[34] Or, l'efficacité des déplacements des usagers peut-elle faire abstraction du temps de déplacement requis entre deux points et de l'horaire qui s'y greffe? L'AMT y répond dans son rapport annuel 2008 de la manière suivante<sup>29</sup> :

Tout commence avec les besoins du client. S'il désire partir du point A et se rendre au point B, nous mettons en place des moyens pour lui faciliter la vie. Nos projets, petits et grands, reflètent l'évolution des besoins de notre clientèle.

[...]

La principale préoccupation des usagers des transports collectifs est de savoir s'ils arriveront à l'heure voulue à destination.

[le Tribunal souligne]

<sup>25</sup> R-17A et R-17B.

<sup>26</sup> Précité, note 19.

<sup>27</sup> I-2F, art. 10, 11 et 12 ainsi que 31, 32 et 34.

<sup>28</sup> R-1, p. 5.

<sup>29</sup> I-1, p. 10 et 13.

[35] Ainsi, l'AMT publicise et met à la disposition des usagers un horaire de ses trains, tant en format papier que sur le WEB. Elle travaille même à la mise au point et à l'implantation d'un «système de transport intelligent» qui, notamment, permettra à l'utilisateur de connaître, en temps réel, la position des trains pour déterminer avec le plus d'exactitude possible leurs heures de départ et d'arrivée<sup>30</sup>.

[36] Enfin, l'AMT publie mensuellement des statistiques sur la ponctualité de ses trains<sup>31</sup>.

[37] Dans ce contexte, il apparaît difficile d'exclure d'emblée l'horaire des trains de la relation liant l'AMT à ses clients. L'article 1434 C.c.Q. peut vraisemblablement servir à établir une obligation implicite à cet égard :

**1434.** Le contrat valablement formé oblige ceux qui l'ont conclu non seulement pour ce qu'ils y ont exprimé, mais aussi pour tout ce qui en découle d'après sa nature et suivant les usages, l'équité ou la loi.

[38] Il en est de même de la position qu'adopte l'AMT en regard des dispositions du *Code civil du Québec* au titre du transport.

[39] Dans l'arrêt CTCUQ<sup>32</sup>, la Cour suprême reconnaît l'obligation légale imposée au voiturier public de transporter les usagers, en se fondant sur les dispositions de l'article 1673 C.c.B.-C. qui se lisait ainsi :

**1673.** Ils [les voituriers] sont tenus de recevoir et transporter aux temps marqués dans les avis publics toute personne qui demande passage, si le transport des voyageurs fait partie de leur trafic accoutumé, et tous effets qu'on leur offre à transporter; à moins que dans l'un ou l'autre cas il n'y ait cause raisonnable et suffisante de refus.

[40] L'article 2033 C.c.Q., qui remplace l'article 1673 C.c.B.-C., est ainsi rédigé :

**2033.** Le transporteur qui offre ses services au public doit transporter toute personne qui le demande et tout bien qu'on lui demande de transporter, à moins qu'il n'ait un motif sérieux de refus; mais le passager, l'expéditeur ou le destinataire est tenu de suivre les instructions données par le transporteur, conformément à la loi.

[41] En retirant de cette disposition les mots «aux temps marqués dans les avis publics», le législateur a-t-il voulu abolir l'obligation légale du transporteur relative au respect d'un horaire? Le Tribunal ne le croit pas.

---

<sup>30</sup> *Id.*

<sup>31</sup> R-1, p. 34; I-1, p. 22.

<sup>32</sup> Précité, note 20, p. 431.

[42] En effet, l'article 2034 C.c.Q., qui est nouveau<sup>33</sup>, prévoit que :

**2034.** Le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité que dans la mesure et aux conditions prévues par la loi.

Il est tenu de réparer le préjudice résultant du retard, à moins qu'il ne prouve la force majeure.

[43] L'AMT soutient que cette disposition ne s'applique qu'aux contrats contenant une indication précise du temps de transport comme, par exemple, un billet d'avion. Elle ne pourrait, comme en l'instance, avoir pour effet d'incorporer un horaire affiché à un contrat de transport qui n'y fait aucune référence.

[44] Cette distinction n'apparaît ni au texte de l'article 2034 C.c.Q., ni à une autre disposition du *Code civil du Québec* au titre du transport.

[45] À ce stade, dans le contexte de la présente affaire, le Tribunal est d'avis que l'article 2034 C.c.Q. pourrait servir d'appui au requérant pour établir une obligation de l'AMT relative au respect des horaires qu'elle affiche.

[46] Cela nous amène au deuxième aspect de la question, soit le caractère préjudiciable d'un retard.

*b. Le retard et la notion de préjudice*

[47] S'inspirant des principes retenus dans l'arrêt *Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal (SCFP, section locale 301) c. Coll*<sup>34</sup> (l'affaire Coll), l'AMT soutient qu'un retard n'est pas en soi un préjudice et qu'en conséquence, il est impossible de déduire des allégations de la requête pour autorisation que les usagers visés auraient subi un préjudice attribuable à son défaut de respecter les horaires de trains.

[48] À ce sujet, les paragraphes 2.14 et 2.15 de la requête pour autorisation se lisent comme suit :

2.14 M. Boyer a subi de nombreux inconvénients des retards répétés, tant le matin que le soir, du train de banlieue, dont :

- a. Des attentes répétées et prolongées;
- b. Des retards à son travail le matin;
- c. Des rendez-vous spécifiques manqués à son travail le matin;

<sup>33</sup> Le Code civil du Québec, *Commentaires du ministre de la Justice*, Les Publications du Québec, 1993, tome 2, p. 1279.

<sup>34</sup> 2009 QCCA 708 (demande d'autorisation de pourvoi rejetée, C.S.C., 08-10-2009, 33200).

- d. Des rendez-vous manqués à ses activités personnelles en fin de journée;
- e. Des réorganisations fréquentes de son plan de transport (vers le taxi, la voiture, ou l'autobus) causés (sic) par le non respect (sic) par l'AMT des horaires annoncés;

2.15 À titre d'inconvénient supplémentaire, en conséquence des retards répétés et prolongés, les usagers de la ligne Montréal Dorion-Rigaud deviennent agressifs et tendus, créant une atmosphère désagréable et inconfortable tant sur les quais que dans les wagons.

[49] Ces allégations sont complétées par les articles de journaux, R-4, R-5 et R-6, ainsi que par les courriels déposés par certains membres, R-15 et R-16, qui reprennent pour l'essentiel le préjudice décrit par le requérant.

[50] Analysons la portée de l'affaire Coll sur laquelle s'appuie l'AMT.

[51] Suite aux fusions municipales sur l'île de Montréal, insatisfaits des négociations visant l'harmonisation des conditions de travail des cols bleus des anciennes municipalités fusionnées, un groupe de 300 cols bleus quittent leur travail dans les nouveaux arrondissements de la Ville de Montréal, à bord de véhicules lourds et d'équipements municipaux, pour circuler autour de l'Hôtel de ville de Montréal. Ceci cause une importante congestion de la circulation pendant une période d'environ deux heures.

[52] Quelques mois plus tard, M. Coll est autorisé à exercer un recours collectif au nom de toutes les personnes ayant subi des inconvénients en raison de l'obstruction volontaire du quadrilatère au pourtour de l'Hôtel de ville de Montréal par les membres du syndicat.

[53] Le recours est accueilli au fond d'où l'appel du syndicat.

[54] L'une des questions faisant l'objet de l'appel se rapporte à la nature des dommages subis par les membres du groupe et à leur caractère commun aux quelques 35 435 automobilistes ou passagers d'automobiles pendant la durée de l'embouteillage.

[55] Rendant jugement pour la Cour, le juge Brossard précise tout d'abord que le délai résultant de l'embouteillage est, en soi, neutre<sup>35</sup>. Il peut, ou non, entraîner une conséquence préjudiciable.

[56] Comme la juge de première instance avait elle-même reconnu que le préjudice qu'elle qualifiait de «quelconque» ne pouvait être défini collectivement, la Cour remet en question l'aspect tangible du préjudice subi et la possibilité de le compenser monétairement par le biais d'un recours collectif.

---

<sup>35</sup> *Id.*, par. 90.

[57] Dans ce contexte, le juge Brossard indique :

[103] [...] il faut également tenir compte que ce n'est pas le délai qui constitue le préjudice, mais bien l'inconvénient que le délai est susceptible de causer et qui, lui, ne peut être présumé commun à tous les membres. [...]

[104] Tel que déjà mentionné, les retards, délais et bouchons de circulation ne sont pas, dans la vie normale d'une métropole, des circonstances exceptionnelles. Ils constituent une réalité devenue inévitable et une conséquence normale de l'étalement urbain et de la multiplication du nombre d'automobiles qui en résulte, et ce, pour des causes multiples dont certaines sont déjà mentionnées et auxquelles on pourrait ajouter les conditions météorologiques et autres. Et, soudainement, parce que l'on croirait trouver un acte fautif à la source de tels problèmes de circulation, les inconvénients en résultant deviendraient alors un préjudice moral susceptible d'indemnisation?

[105] Le problème, à mon avis, dans un cas comme celui qui nous est soumis, se situe d'abord et avant tout au niveau du caractère incertain de l'existence d'un dommage commun.

[58] Il est important de signaler que le juge Brossard distingue cette affaire de celles de recours collectifs intentés par des usagers de transport en commun privés du service en raison d'un arrêt de travail. Voici ce qu'il en dit :

[39] Or, et je le souligne immédiatement, les exemples qu'elle [la juge de première instance] retient n'ont aucune application en l'espèce. Il s'agit en effet de cas de recours collectifs intentés par des usagers de service de transport en commun, qui avaient été directement privés, par l'effet de l'arrêt de travail, du service public auquel ils avaient incontestablement droit, et pour lequel plusieurs d'entre eux avaient déjà payé.

Il est évident, en de tels cas, que l'existence d'un préjudice commun, c'est-à-dire de nature similaire pour tous les membres du groupe, était évidente : privation du service devant être remplacé par d'autres moyens de transport; perte de la proportion du coût de la passe mensuelle correspondant au nombre de jours de privation de service dans certains cas; obligation de se déplacer à pied dans de mauvaises conditions climatiques, sinon impossibilité même de ce faire, etc.

[le Tribunal souligne]

[59] Cette description du préjudice commun correspond à la situation des membres du groupe dans la présente affaire, à une différence près. Plutôt que d'être privés de transport en commun de manière complète pendant un certain nombre de jours, les membres du groupe l'auraient été de manière partielle et temporaire, en raison des retards importants à l'horaire ou de l'annulation de certains trains.

[60] Les conséquences alléguées à la requête pour autorisation, en plus d'être généralement communes à l'ensemble des membres des deux groupes, découleraient du défaut de l'AMT de respecter ses obligations en vertu du contrat de transport.

[61] Bien sûr, reste à définir ce que constitue un retard entraînant la responsabilité de l'AMT envers ses usagers, par opposition à un délai acceptable. Cette question, bien que fondamentale, ne rend pas la requête pour autorisation irrecevable pour autant. Elle sera débattue et précisée au cours du débat au fond.

[62] Notons, enfin, que contrairement aux affaires CTCUQ et RTC, l'AMT ne soulève pas à ce stade l'application d'une disposition de son *Règlement relatif aux titres de transport métropolitain et aux titres pour l'utilisation des stationnements métropolitains tarifés (n° 6.16)*<sup>36</sup> qui limite l'échange ou le remboursement des titres de transport. Une telle clause externe ne pourrait vraisemblablement pas être opposée au requérant en l'instance<sup>37</sup>.

[63] En somme, le syllogisme juridique proposé par le requérant révèle une apparence sérieuse de droit.

[64] Le Tribunal conclut que le critère de l'article 1003 b) *C.p.c.* est satisfait.

**ii. Les questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes (art. 1003 a)**

[65] En analysant ce critère, le Tribunal doit d'abord déterminer si les réclamations des membres des groupes présentent un dénominateur commun<sup>38</sup> et, ensuite, s'assurer que la dimension individuelle ne prévaut pas sur le caractère collectif des dommages subis créant, au moment de l'audition au fond, une multitude de petits procès<sup>39</sup>.

[66] Comme l'indique la juge Thibault dans *Croteau c. Air Transat A.T. inc.*<sup>40</sup> :

[55] La jurisprudence sur l'identité, la similarité ou la connexité des questions posées, invite à la souplesse; elle n'exige pas que la majorité des questions soient identiques, mais plutôt qu'un certain nombre de questions importantes soient communes ou connexes.

[67] Ajoutons que la définition du groupe doit reposer sur des critères objectifs et ne doit pas dépendre de l'issue du recours<sup>41</sup>.

---

<sup>36</sup> I-2 F, par. 56.

<sup>37</sup> RTC, précité, note 22, par. 44.

<sup>38</sup> *Vermette c. General Motors du Canada Ltée*, 2008 QCCA 1793, apr. 59.

<sup>39</sup> *Harmégnies c. Toyota Canada inc.*, 2008 QCCA 380, par. 54.

<sup>40</sup> 2007 QCCA 737.

<sup>41</sup> *Georges c. Québec (Procureur général)*, 2006 QCCA 1204, par. 40.

[68] Aussi, bien que le représentant soit la personne la mieux placée pour définir le groupe, le Tribunal a néanmoins discrétion pour le modifier ou le ciseler au besoin<sup>42</sup>.

[69] Ici, le requérant définit les deux groupes en imputant, de manière théorique, des conséquences engendrant la responsabilité de l'AMT à certains niveaux de ponctualité. Cette extrapolation se fonde sur le pourcentage de ponctualité de deux mois «témoins», janvier et février 2009, au sujet desquels l'AMT aurait reconnu le caractère inacceptable des inconvénients subis par ses usagers, allant même jusqu'à leur offrir une compensation<sup>43</sup>.

[70] Cet exercice, tout intéressant qu'il puisse être, n'est pas appuyé par la preuve au dossier.

[71] Hormis la lettre ouverte d'un seul usager se plaignant de problèmes de ponctualité des trains sur la ligne Dorion-Rigaud au cours du mois de décembre 2007<sup>44</sup>, la requête pour autorisation et les pièces versées au dossier ne rapportent aucune information précise sur les retards subis par les usagers pendant les autres mois allégués à la requête pour autorisation, à l'exception de janvier et de février 2009.

[72] Le requérant a le fardeau de démontrer l'existence de faits donnant ouverture au recours et permettant de définir le groupe visé. Le Tribunal ne peut se contenter d'impressions ou d'inférences, comme c'est le cas ici pour l'exercice qu'il propose<sup>45</sup>.

[73] En somme, les articles parus dans les journaux<sup>46</sup> ainsi que les courriels des usagers<sup>47</sup> ne rapportent, avec un degré de précision suffisant, que les événements survenus en janvier et en février 2009. On y apprend, notamment, que :

- les retards et les annulations de trains sur les lignes Dorion-Rigaud et Deux-Montagnes ont été fréquents à un point tel, que l'AMT a jugé opportun de s'en excuser publiquement et d'offrir des rabais aux usagers afin de compenser les inconvénients subis;
- les retards, à l'heure de pointe, étaient importants, souvent supérieurs de 20 ou 30 minutes à l'heure indiquée à l'horaire;
- une proportion importante des retards sont survenus au point de départ, entraînant des délais similaires ou amplifiés pour l'ensemble des stations suivantes (effet Domino).

---

<sup>42</sup> *Lallier c. Volkswagen Canada inc.*, 2007 QCCA 920, par. 17-18.

<sup>43</sup> R-8.

<sup>44</sup> R-7.

<sup>45</sup> *Harmégnies*, précité, note 39, par. 43-44.

<sup>46</sup> R-4, R-5 et R-6.

<sup>47</sup> R-15 et R-16.

[74] Les membres des deux groupes sont clients de l'AMT sur l'une ou l'autre des deux lignes. Ils ont payé leur titre mensuel de transport pour janvier et février 2009.

[75] On peut présumer que certains des inconvénients subis par les membres au cours de ces deux mois ne sont pas identiques. Mais il existe des éléments communs à tous, notamment, le fait qu'ils ont payé pour des services qu'ils n'ont pas reçus intégralement, et qu'ils ont subi l'inconfort résultant de longues attentes sur les quais avec les conséquences qu'elles comportent.

[76] Le Tribunal conclut que le critère de l'article 1003 a) est respecté pour les mois de janvier et de février 2009 pour les deux groupes décrits à la requête.

**iii. La difficulté d'application des articles 59 et 67 C.p.c. (art. 1003 c)**

[77] L'AMT ne fait aucune représentation sur le respect de ce critère.

[78] Compte tenu du nombre important d'usagers titulaires d'une carte mensuelle sur ces deux lignes et des difficultés inhérentes reliées à l'obtention d'un mandat pour les représenter, le Tribunal juge que ce critère est satisfait.

**iv. La qualité du requérant (art. 1003 d)**

[79] Ici encore, l'AMT est plutôt silencieuse sur le respect de ce critère.

[80] On peut se demander si le requérant, qui est titulaire d'une carte mensuelle sur la ligne Dorion-Rigaud, peut aussi agir en qualité de représentant pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes.

[81] Nul ne conteste que le requérant a l'intérêt requis pour poursuivre l'AMT relativement aux retards subis sur la ligne Dorion-Rigaud. Il apparaît aussi acquis que les problèmes vécus sur la ligne Deux-Montagnes durant les mois de janvier et de février 2009 sont non seulement de nature semblable, mais découleraient aussi des mêmes causes que ceux subis sur la ligne Dorion-Rigaud.

[82] Dans ce contexte, la qualité de représentant de M. Boyer apparaît suffisante pour les membres du groupe lié à la ligne Deux-Montagnes<sup>48</sup>.

[83] Les démarches entreprises par le requérant, appuyées par celles de son avocat, démontrent qu'il est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres des deux groupes.

[84] Le critère de l'article 1003 d) C.p.c. est lui aussi satisfait.

---

<sup>48</sup> *General Motors du Canada Ltée c. Billette*, EYB 2009-167688 (C.A.).



[85] **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[86] **ACCUEILLE** en partie la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif;

[87] **AUTORISE** l'exercice du recours collectif ci-après :

Une action en dommages fondée sur la responsabilité contractuelle de l'Intimée dans le cadre de l'exploitation du train de banlieue sur les lignes Dorion-Rigaud et Deux-Montagnes;

[88] **ATTRIBUE** à Monsieur Yves Boyer le statut de représentant aux fins d'exercer le recours collectif pour le compte des groupes formés des personnes physiques ci-après décrits :

*«Toute personne détentrice d'une carte TRAIN ou TRAM pour les mois de janvier et/ou février 2009, et ayant utilisé le service de train de banlieue de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) sur la ligne Deux-Montagnes aux heures de pointe, soit entre 6h00 à 9h00 et entre 16h00 et 19h00, en semaine.»*

*«Toute personne détentrice d'une carte TRAIN ou TRAM pour les mois de janvier et/ou février 2009, et ayant utilisé le service de train de banlieue de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) sur la ligne Dorion-Rigaud aux heures de pointe, soit entre 6h00 à 9h00 et entre 16h00 et 19h00, en semaine.»*

[89] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

- a. L'AMT a-t-elle manqué à ses obligations contractuelles envers les membres des groupes en ne respectant pas les horaires annoncés?
- b. Dans l'affirmative, quel est le délai de retard qui donne ouverture à un droit de réclamation des membres des groupes?
- c. Quels sont les préjudices et les inconvénients subis par les membres des groupes?
- d. Le cas échéant, à quelles compensations les membres des groupes ont-ils droit?

[90] **IDENTIFIE** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

**ACCUEILLIR** l'action en recours collectif du Requéant et des membres du groupe contre l'Intimée;

**CONDAMNER** l'Intimée à verser aux membres des groupes les dommages-intérêts suivants :

- a. Des dommages-intérêts équivalant à 50 % du prix des titres de transport mensuels payé pour les mois de janvier et/ou février 2009;

b. Pour chacun des membres des groupes, des dommages-intérêts pour troubles et inconvénients de 100 \$ pour chacun des mois de janvier et/ou février 2009;

**FIXER** le montant de tout autre préjudice;

**ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

**CONDAMNER** l'intimée à payer les intérêts sur ces sommes, plus l'indemnité additionnelle prévue par la loi et ce, à compter de la date du dépôt de la requête pour autorisation;

**LE TOUT** avec dépens, y compris les frais d'experts et d'avis;

[91] **DÉCLARE** qu'à moins d'exclusion, les membres des groupes seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours collectif de la manière prévue à la loi;

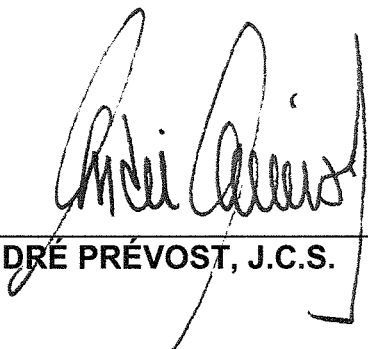
[92] **FIXE** le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres des groupes qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;

[93] **CONVOQUE** les parties, à une date à être fixée ultérieurement, pour l'approbation de l'Avis aux membres devant être publié conformément aux articles 1005 et 1006 C.p.c. ;

[94] **RÉFÈRE** le dossier au Juge en chef pour détermination du district dans lequel le recours collectif devra être exercé et désignation du juge pour l'entendre;

[95] **ORDONNE** au Greffier de cette Cour, pour le cas où le recours doit être exercé dans un autre district, de transmettre le dossier dès décision du Juge en chef, au Greffier de cet autre district;

**AVEC DÉPENS.**

  
\_\_\_\_\_  
**ANDRÉ PRÉVOST, J.C.S.**

Me Normand Painchaud  
M. Gilles Krief, stagiaire  
*Sylvestre Fafard Painchaud*  
Pour le requérant

Me Guy Du Pont  
Me Marc-André Boutin  
Me Michael Lubetsky  
*Davies Ward Phillips & Vineberg, sencrl, srl*  
Pour l'intimée

Date d'audience : Le 27 mai 2010