

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LAVAL

N° : 540-06-000013-161
540-06-000010-142

DATE : 12 juin 2024

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE CÉLINE LEGENDRE, J.C.S.

SERVICE D'ENTRETIEN OPTIMUM INC.

-et-

PIERRE DELORME
Demandeurs
c.

CONCESSION A25 S.E.C.
Défenderesse

JUGEMENT

INTRODUCTION

[1] Les Demandeurs poursuivent la Défenderesse Concession A25, S.E.C. (« **CA25** ») en alléguant que celle-ci facture illégalement les membres des groupes alors qu'aucun passage n'est rapporté sur le pont A25, lors d'un cycle de facturation¹.

[2] À l'audition, ils résument ainsi leurs demandes : une « *action en dommages-intérêts* » pour se voir rembourser des frais d'administration facturés par la Défenderesse

¹ Dossier 540-06-000010-142 (« **Delorme** ») et dossier 540-06-000013-161 (« **Optimum inc.** »).

A25 alors qu'un transpondeur relié à un compte-client ne rapporte aucun passage au cours d'un cycle de facturation².

[3] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal rejettera les deux actions collectives avec frais de justice.

[4] La preuve au dossier ne permet pas de conclure que CA25 a commis une faute dans la perception des frais en litige.

[5] La preuve démontre plutôt que CA25 a bel et bien opéré dans le cadre du régime légal applicable et a chargé des frais d'administration conformément à la grille tarifaire établie.

[6] Les représentants, par leur témoignage, confirment qu'ils n'ont pas lu la grille tarifaire et n'ont pas compris comment fonctionnait la tarification. Leur adhésion au compte-client avec réapprovisionnement automatique a, par ailleurs, fait en sorte qu'ils ont réduit au maximum les frais d'administration chargés.

[7] Les recours entrepris et les autorisations dans les présents dossiers, précèdent une décision de la Cour d'appel du Québec dans le dossier *Poitras c. Concession A25*³, qui clarifie et confirme le cadre juridique des recours et la validité de la grille tarifaire utilisée par CA25.

[8] D'ailleurs, le 18 mai 2023, les Demandeurs ont déposé une Demande pour modifier leurs actions et retirer l'argument principal sur l'existence même des frais d'administration et continuer l'action sur leur argument subsidiaire que *si les frais n'étaient pas illégaux, la Défenderesse ne pouvait les facturer et les percevoir lorsque les Membres n'utilisaient pas les péages de la Défenderesse*⁴.

[9] Cet argument subsidiaire, devenu argument principal à la suite de la l'arrêt *Poitras*, ne peut être retenu.

1. CONTEXTE

[10] L'autoroute 25 (A-25) dessert les régions de Montréal, Laval et Lanaudière. Une section de l'autoroute reliant Montréal et Laval sera manquante jusqu'à la construction du Pont A-25 ainsi que le tronçon reliant l'angle Henri-Bourassa/A-25 à un nouvel échangeur avec l'Autoroute 440 à Laval.

² Voir aussi par. 1 du Plan d'argumentation des Demandeurs datée le 4 juin 2023.

³ 2021 QCCA 1182. (« *Poitras* »)

⁴ *Demande pour permission de re-modifier les Demandes introductives d'instance en action collective et Demande pour scission d'instance*, datée le 18 mai 2023, paragraphes 5 à 10. (« **Demande en modification** »)

[11] Un partenariat public-privé est créé pour compléter ce chaînon manquant d'approximativement 7,2 kilomètres de l'autoroute 25 – reliant désormais le boulevard Henri-Bourassa à l'autoroute 440.

[12] CA25 remporte l'appel d'offres et construit le pont de l'autoroute A-25, qui ouvrira le 21 mai 2011.

[13] CA25 exploite le pont à péage de l'Autoroute 25 franchissant la Rivière-des-Prairies (« **Pont A25** »), et ce, dans le cadre d'une entente de partenariat public privé (« **Entente** ») avec le Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (« **MTQ** »). Cette entente est régie par la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport*⁵ (« **LPMIT** ») et le *Règlement concernant les infrastructures routières à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé* (« **Règlement** »)⁶.

1.1 CA25 et description des opérations

[14] Le Pont A25 est le premier pont au Québec à utiliser un système de péage entièrement électronique (flux continu). Il n'y a aucune guérite ou de poste de péage. La perception des péages et des frais ne nécessite aucun arrêt ou ralentissement des véhicules, puisqu'elle est entièrement gérée électroniquement.

[15] À l'audition, Pierre Brien (« **Brien** »⁷) témoigne sur le contexte de la construction du pont, son fonctionnement, les opérations et l'expérience cliente. Employé de CA25 lors de la période pertinente, il a participé aux opérations incluant la gestion de la clientèle, le marketing, et les communications incluant la conception, la construction et tout ce qui touche le péage⁸.

[16] L'administration du pont à péage est encadrée par la LPMIT, ainsi que par le Règlement et la *Grille tarifaire concernant le point P-15020 de l'autoroute 25 qui franchit la rivière des Prairies* (« **Grille Tarifaire** »)⁹.

[17] Le passage d'un véhicule sur le pont est capté de deux façons : soit par un transpondeur ou par une caméra.

[18] Brien témoigne, en référence à DO-10, des nombreuses pièces d'équipement nécessaires aux opérations de fonctionnement du système de péage et du contrat de performance avec le Gouvernement. Ceci inclut un arrière-guichet pour que des personnes physiques puissent faire la revue d'images pour valider un passage.

⁵ RLRQ, c. 9.001.

⁶ RLRQ, c. 9.001, r.3.

⁷ L'utilisation des noms de famille vise à assurer une meilleure fluidité du texte et l'on voudra bien n'y voir aucune discourtoisie à l'endroit des témoins.

⁸ Interrogatoire de Pierre Brien le 9 mai 2017 par Me Benoît Gamache et son témoignage à l'audition.

⁹ RLRQ, c. P-9.001, r.2.

[19] Le transpondeur, qui coûte 10,00\$, est fourni par CA25 à l'usage. Il s'agit d'une vignette autocollante avec puce électronique, installée dans le véhicule. Chaque passage sur le pont est détecté et enregistré automatiquement au compte de l'utilisateur¹⁰.

[20] Le passage sur le pont, par un véhicule qui n'est pas équipé d'un transpondeur, est capté par une caméra qui photographie la plaque d'immatriculation. Par la suite, CA25 recueille auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec, l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule¹¹ et envoie une facture par la poste pour le péage et les frais d'administration.

[21] La Grille Tarifaire¹² prévoit les tarifs de péage, les frais d'administration et le taux d'intérêt. Elle (et toute modification) est publiée dans la Gazette officielle du Québec¹³.

[22] La Grille Tarifaire est également disponible sur le site Web de CA25¹⁴ et jointe au formulaire d'inscription¹⁵ pour ouvrir un compte-client.

[23] Les tarifs de péage varient selon le type de véhicule et ne font pas l'objet du présent litige.

[24] Quant aux frais d'administration, le montant prévu par la Grille Tarifaire peut varier selon la situation.

[25] En 2011, la Grille Tarifaire prévoit les frais d'administration suivants :

FRAIS D'ADMINISTRATION				
	DESCRIPTION	CATÉGORIE A	CATÉGORIE B	CATÉGORIE C
FRAIS MENSUELS APPLICABLES POUR CHAQUE VÉHICULE INSCRIT À UN COMPTE-CLIENT EN RÉGLE ET ÉQUIPÉ D'UN TRANSPONDEUR QUI FONCTIONNE*				
•	Frais de gestion administrative du compte client pour les comptes avec réapprovisionnement automatique	1,00\$	1,00\$	1,00\$
•	Frais de gestion administrative du compte client pour les comptes sans réapprovisionnement automatique	2,50\$	2,50\$	2,50\$
FRAIS PAR PASSAGE APPLICABLES POUR TOUT VÉHICULE INSCRIT À UN COMPTE CLIENT EN RÉGLE, MAIS QUI N'EST PAS ÉQUIPÉ D'UN TRANSPONDEUR*				
•	Frais de perception du tarif de péage par passage sur le Pont de l'A25, s'ajoutant au tarif de péage encouru pour le passage du véhicule	3,00\$	3,00\$	3,00\$

* Les frais applicables pour tout passage d'un véhicule inscrit à un compte-client qui n'est pas en règle sont ceux applicables pour tout passage d'un véhicule qui n'est pas inscrit à un compte-client

FRAIS D'ADMINISTRATION				
	DESCRIPTION	CATÉGORIE A	CATÉGORIE B	CATÉGORIE C
FRAIS APPLICABLES POUR TOUT PASSAGE D'UN VÉHICULE QUI N'EST PAS INSCRIT À UN COMPTE-CLIENT				

¹⁰ Témoignage de Pierre Brien à l'audition.

¹¹ Tel qu'autorisé par l'article 15 de la LPMIT.

¹² Pièce DO-1, Grille Tarifaire en vigueur à compter de l'ouverture du pont.

¹³ Pièce DD-3.

¹⁴ Pièce DD-2.

¹⁵ Pièce DD-4.

• Frais d'administration relatifs à la perception du tarif de péage (1 ^{re} demande de paiement) par passage sur le Pont de l'A25, s'ajoutant au tarif de péage encouru pour le passage du véhicule	5,00\$	5,00\$	5,00\$
FRAIS DE RECouvreMENT POUR TOUT PASSAGE D'UN VÉHICULE ROUTIER IMMATRICULÉ HORS QUÉBEC			
• Frais pour le recouvrement du tarif de péage et des frais d'administration par passage sur le Pont de l'A25, s'ajoutant au tarif de péage et aux frais d'administration encourus pour le passage du véhicule	35,00\$	35,00\$	35,00\$

[26] Ainsi, la Grille Tarifaire prévoit que les frais d'administration applicables pour tout passage d'un véhicule qui n'est pas inscrit à un compte client sont de 5,00\$.

[27] Les frais d'administration applicables à un véhicule inscrit à un compte client en règle, mais qui n'est pas équipé d'un transpondeur sont de 3,00\$.

[28] Les frais d'administration applicables à un véhicule inscrit à un compte client en règle et équipé d'un transpondeur qui fonctionne varient entre 1,00\$ (comptes avec réapprovisionnement automatique) et 2,50\$ (comptes sans réapprovisionnement automatique).

[29] Ainsi, les frais d'administration peuvent être réduits en ouvrant un compte client, en utilisant un transpondeur et en optant pour le réapprovisionnement automatique.

1.2 Inscription/compte-client

[30] Parmi les options disponibles aux utilisateurs, ils peuvent choisir d'ouvrir un compte client.

[31] Un formulaire d'inscription doit être complété pour ouvrir un compte client et également pour obtenir un transpondeur. L'utilisateur doit lire les conditions d'utilisation jointes au formulaire et confirmer son acceptation. Les conditions d'utilisation font référence à la Grille Tarifaire en vigueur¹⁶.

[32] Le formulaire d'inscription¹⁷ prévoit une première section pour les renseignements dont le nom et prénom, adresse et coordonnées.

[33] Ensuite, le formulaire prévoit de sélectionner le type de compte (individuel ou commercial), la langue de correspondance préférée, les cycles des relevés (mensuel, trimestriel, annuel ou aucun) et la méthode de réception et de correspondance des relevés ainsi que la méthode de réapprovisionnement (automatique ou manuel).

[34] Le formulaire prévoit également une section à remplir pour les véhicules enregistrés au compte-client ainsi que le nombre de transpondeurs requis.

¹⁶ Pièce DO-4.

¹⁷ Pièces DD-4 et DD-14 qui contiennent les formulaires au travers de la période pertinente. À partir de 2014, le formulaire d'inscription inclut également un rappel des frais mensuels.

[35] Le formulaire peut être complété en ligne ou à la main. Si le formulaire est complété par écrit, l'usager remet le formulaire aux bureaux de CA25. Une fois complété et reçu par CA25, CA25 procède à l'ouverture du compte et remet le ou les transpondeurs au client, le cas échéant, par la poste.

[36] Le transpondeur permet de détecter le passage d'un véhicule sur le pont qui est enregistré automatiquement au compte de l'usager.

[37] L'envoi du transpondeur inclut un dépliant, « Trousse de bienvenue », qui explique, sur une page, comment installer le transpondeur à l'aide d'images et de textes. Sur la même page se retrouve, sous forme de tableau, un rappel des tarifs de péage et frais d'administration¹⁸. Les Demandeurs ont reçu le dépliant¹⁹.

[38] Le compte client est accessible en tout temps et l'usager peut gérer son compte. Par exemple, il peut changer de transpondeur, mettre à jour son information, ses paramètres personnels et consulter l'historique de ses transactions. Il peut suspendre et réactiver son compte²⁰.

[39] Les frais d'administration, dont le montant varie selon la formule choisie par le détenteur d'un compte-client, sont débités du compte au début de chaque mois, que l'usager ait utilisé le pont ou non.

1.3 CA25 et MTQ

[40] La totalité des revenus encaissés est remise au MTQ et fait l'objet d'une réconciliation précise. Les frais d'administration font partie des revenus encaissés.

[41] Selon Brien, à la fin du mois, CA25 envoie une facture au MTQ expliquant la part qui doit lui revenir. Le MTQ évalue le montant encaissé et le niveau de performance (exigences à atteindre, standards et traitement des non-conformités, déductions de performance et disponibilité et niveau d'entretien de la route).

[42] Ces critères de performance sont prévus dans le cadre du partenariat avec le Gouvernement. Au terme du contrat, la concession sera remise au MTQ en 2042.

[43] Le témoignage de Brien est clair et précis : qu'un membre du groupe passe ou non sur le pont, les dépenses, les coûts liés aux opérations sont les mêmes. En contre-interrogatoire, il réitère à nouveau : *que la personne passe ou ne passe pas, le système va faire des tâches.*

¹⁸ Pièces DO-6 et DD-5.

¹⁹ Paragraphe 3 de la Convention d'admissions.

²⁰ Témoignage de Pierre Brien.

[44] CA25 a des ressources en place pour gérer le volume. Il faut garantir l'atteinte des indicateurs de performance et le personnel nécessaire doit être en place. Les coûts sont les mêmes que la personne passe ou non à un moment donné.

[45] CA25 est responsable de financer, concevoir, construire et remettre à neuf à l'échéance dans les critères d'une route de son âge. La conception et la construction sont assumées par CA25.

[46] Brien témoigne que CA25 s'occupe de l'entretien de la route et doit parfois fermer une voie sur le pont pour effectuer des réparations. S'il y a entrave aux voies de circulation en dehors des plages horaires la nuit, il est possible qu'il y ait des déductions financières pour non-performance au niveau de l'entretien, par exemple.

[47] CA25 achète et fournit les transpondeurs gratuitement aux usagers. Il y a des coûts des timbres à l'envoi des transpondeurs.

[48] Brien témoigne sur le tableau DD-17²¹ et décrit les coûts liés aux opérations de CA25. À la base, il rappelle que CA25 a un contrat avec le MTQ, qui définit clairement le cadre d'opération pour CA25.

[49] Relativement au service à la clientèle, CA25 a des bureaux où ils reçoivent en moyenne une centaine de visites par jour. Certains clients viennent porter leur formulaire rempli par écrit. D'autres passent pour discuter des informations relatives au paiement, dont un changement de carte de crédit, des frais de retard, ou pour obtenir d'autres informations.

[50] Au fil des années et de l'éducation de la clientèle, Brien témoigne que de plus en plus de clients ont un compte-client avec réapprovisionnement automatique.

[51] Il y a un centre d'appel qui reçoit 800 à 900 appels par jour avec un délai moyen de réponse de 60 secondes. Les appels sont codifiés par les agents.

[52] Les opérations de péage impliquent notamment l'entretien, par exemple, du remplacement des pièces d'équipement au nettoyage pour enlever les toiles d'araignées. L'hiver, il faut faire l'entretien préventif, le déneigement et la récupération.

[53] CA25 monitore les 7,2 kilomètres de route : il s'occupe de contacter les services d'urgence, de patrouiller sur le réseau 24 heures sur 24 pour porter assistance aux usagers, aux premiers répondants, et pour sécuriser les lieux.

²¹ La pièce DD-17 est un sommaire des revenus et dépenses de 2011 à 2021 pour le réapprovisionnement automatique, préparée par Brien et son équipe. Elle est composée des rubriques suivantes : service client et opérations de péage, transpondeurs (selon utilisation des stocks), frais d'entretien du système de péage, système de péage, frais de transactions par carte de crédit, coût des timbres à l'envoi des transpondeurs et administration CA25.

1.4 Les Demandeurs

[54] Les Demandeurs ont admis, dans la Convention d'admissions :

- Ils ont été informés des frais d'administration mensuels;
- Ils ont eu accès à la Grille Tarifaire en temps utile, au moment de leur inscription à un compte client;
- Ils ont été informés de toutes ses modifications, au moins trente jours avant leur entrée en vigueur; et
- Qu'il ne s'agit pas d'une clause externe au sens de l'article 1435 C.c.Q.²²

[55] Les représentants et membres des groupes des deux actions collectives ont des comptes client pour des véhicules équipés de transpondeurs.

1.4.1 Dossier Delorme : Marie-Ève Bourque et Pierre Delorme

[56] Marie-Ève Bourque (« **Bourque** »²³) était la requérante avant Pierre Delorme (« **Delorme** »²⁴).

[57] Lors de son interrogatoire du 3 décembre 2014, Bourque a témoigné qu'elle a décidé de s'inscrire au compte-client parce qu'elle voulait arrêter de payer des frais de 5\$ par passage²⁵.

[58] Elle a opté pour le réapprovisionnement automatique pour s'assurer de ne pas manquer d'argent pour passer²⁶.

[59] Elle n'a pas lu les conditions d'utilisation et ignorait que le transpondeur et le compte client affectaient les frais applicables. Elle affirme ne pas vouloir payer les frais mensuels (« *je trouve ça juste plate* »), mais ne souhaite pas pour autant se désabonner. Bourque affirme ne pas vouloir exercer son droit de suspendre le compte-client à sa guise, pour cesser de payer des frais mensuels²⁷.

²² Paragraphes 1 à 6 de la Convention d'admissions. Article 1435 C.c.Q. : *La clause externe à laquelle renvoie le contrat lie les parties. Toutefois, dans un contrat de consommation ou d'adhésion, cette clause est nulle si, au moment de la formation du contrat, elle n'a pas été expressément portée à la connaissance du consommateur ou de la partie qui y adhère, à moins que l'autre partie ne prouve que le consommateur ou l'adhérent en avait par ailleurs connaissance.*

²³ L'utilisation des noms de famille vise à assurer une meilleure fluidité du texte et l'on voudra bien n'y voir aucune discourtoisie à l'endroit des témoins.

²⁴ L'utilisation des noms de famille vise à assurer une meilleure fluidité du texte et l'on voudra bien n'y voir aucune discourtoisie à l'endroit des témoins.

²⁵ Interrogatoire de Bourque, pages 5-20.

²⁶ Interrogatoire de Bourque, pages 33-34.

²⁷ Interrogatoire de Bourque, pages 37-58.

[60] Quant à Delorme, lors de son interrogatoire du 10 avril 2015, il affirme avoir pris le réapprovisionnement automatique pour se simplifier la vie et que le compte-client lui fait économiser des frais, tout comme le transpondeur²⁸.

[61] Lors de son interrogatoire du 9 novembre 2016, Delorme témoigne que lorsqu'il s'est inscrit, il ne pensait pas qu'il y avait des frais administratifs parce qu'il n'avait pas lu la documentation au complet. Il témoigne que les frais mensuels apparaissent clairement à la Grille Tarifaire²⁹.

[62] Delorme utilise toujours l'option du transpondeur avec réapprovisionnement *« parce que c'est plus facile et puis c'est aussi le moins cher dans les options qui nous sont proposées »*. Il affirme également que malgré le fait qu'il n'ait pas utilisé le pont de janvier à mars 2016, il n'a pas suspendu son compte-client pour ne pas payer des frais mensuels parce que *« cette option-là ne vaut pas la peine parce que si un matin je décide de traverser le pont puis je me suis prévu de mes droits de le traverser, à ce moment-là j'ai des frais de 8 dollars. »*³⁰

[63] Delorme reconnaît que les frais mensuels qui sont facturés sont prévus dans la grille tarifaire et qu'il a communiqué avec le service à la clientèle à plusieurs reprises et confirme que les employés se sont bien occupés de lui en général³¹.

1.4.2 Dossier Optimum : Philippe Calvé

[64] Le représentant du dossier Optimum, Philippe Calvé (*« Calvé³² »*), a été interrogé hors cours le 15 mai 2018³³. Service d'entretien Optimum, une entreprise d'entretien ménager commercial compte quatre ou cinq véhicules (voitures et camions).

[65] Calvé témoigne qu'il a décidé d'ouvrir un compte client : *parce qu'on devait passer par ce chemin-là et les frais coûtaient trop élevés si on n'avait pas de compte. Ça fait que j'ai décidé d'ouvrir un compte pour que ça coûte moins cher*³⁴.

²⁸ Interrogatoire Delorme, 10 avril 2015, pages 29, 76 et 77.

²⁹ Interrogatoire Delorme, 9 novembre 2016, pages 10, 11, 18 et 26-27.

³⁰ Interrogatoire Delorme, 9 novembre 2016, pages 6-8.

³¹ Interrogatoire Delorme, 9 novembre 2016, pages 18-20.

³² L'utilisation des noms de famille vise à assurer une meilleure fluidité du texte et l'on voudra bien n'y voir aucune discourtoisie à l'endroit des témoins.

³³ Les transcriptions des interrogatoires suivantes ont été produites par la Défenderesse. Dans le dossier Delors : interrogatoire sur affidavit de Daniel Toutant avant l'autorisation par Me David Bourgoïn (3 décembre 2014), interrogatoire après défense de Marie-Ève Bourque par Me Yves Martineau (3 décembre 2014), interrogatoire de Pierre Delorme avant l'autorisation, par Me Yves Martineau (10 avril 2015), interrogatoire de Pierre Delorme après l'autorisation, par Me Yves Martineau (9 novembre 2016) et interrogatoire de Pierre Brien après l'autorisation, par Me Benoît Gamache (9 mai 2017). Dans le dossier Optimum : interrogatoire de Philippe Calvé après l'autorisation, par Me Yves Martineau (15 mai 2018).

³⁴ Interrogatoire Calvé, page 9.

[66] Il a témoigné n'avoir pas compris que les frais mensuels étaient d'un montant fixe sans égard au nombre de passages, croyant plutôt que les frais d'administration étaient perçus à même le paiement pour chaque passage. Il ne peut expliquer d'où provient cette compréhension (« *il n'y a pas de base* »)³⁵.

[67] Or, lorsqu'on lui exhibe la Grille Tarifaire qu'il ne se souvient pas d'avoir lue, il comprend ce qui est écrit et comprend les frais mensuels, mais affirme qu'il serait préférable qu'il y ait des frais d'administration liés à l'utilisation. Confronté au fait qu'une telle option existe, Calvé affirme qu'il n'a pas regardé ce qu'il y avait comme options et a juste ouvert un compte³⁶.

[68] Calvé confirme avoir donné son adresse courriel pour recevoir les communications de CA25 et a déjà utilisé son compte en ligne pour ajouter une voiture. Il choisit le réapprovisionnement par carte de crédit parce que c'est plus simple et affirme qu'il ignorait que c'était aussi moins cher³⁷.

[69] Quant aux conditions d'utilisation, Calvé affirme qu'il n'est pas certain de les avoir lues et qu'il ne souhaite pas se prévaloir de la possibilité de suspendre le compte pour éviter les frais mensuels, ne sachant pas quand un de ses véhicules passera sur le pont³⁸.

[70] Lorsqu'on lui exhibe les relevés mensuels, dont les 41 passages pour l'année 2017³⁹, Calvé admet que l'option qu'il a choisie est plus avantageuse que le paiement à la pièce. Par ailleurs, il confirme avoir utilisé le service à la clientèle à plusieurs reprises et qu'il déduit les frais de péage comme dépenses d'affaires engagées pour gagner des revenus d'entreprise⁴⁰.

[71] Calvé témoigne qu'il est incapable de dire ce qu'il souhaite réclamer de CA25⁴¹.

[72] Il convient d'examiner les Demandes Optimum et Delorme avant de procéder à l'analyse.

2. LES POURSUITES DES DEMANDEURS

[73] Le 27 mai 2015, l'honorable Jean-Yves Lalonde autorise Delorme à exercer un recours en dommages-intérêts équivalant aux frais d'administration qui auraient été facturés illégalement par CA25 et payés par les membres du groupe suivant :

« Toutes les personnes physiques ayant un compte-client avec transpondeur et qui ont payé des frais d'administration à Concession A.25, S.E.C. depuis qu'ils

³⁵ Interrogatoire Calvé, pages 18-21.

³⁶ Interrogatoire Calvé, pages 20-30.

³⁷ Interrogatoire Calvé, pages 35-40.

³⁸ Interrogatoire Calvé, pages 37 et 50.

³⁹ Pièce PO-1.2.

⁴⁰ Interrogatoire Calvé, pages 41-48.

⁴¹ Interrogatoire Calvé, page 44.

détiennent un transpondeur assorti d'un compte-client avec préautorisation de paiement. »⁴²

[74] Le 7 août 2017, l'honorable Jean-Yves Lalonde autorise un deuxième recours en dommages-intérêts par Pachem Distribution Inc., équivalant aux frais d'administration qui auraient été facturés illégalement par CA25 et payés par les membres des groupes A et B tels que décrits comme suit :

« Toutes personnes morales ayant un compte client avec un transpondeur et qui ont payé des frais désignés « mensualité pour véhicule » à Concession A.25, S.E.C. depuis le 5 décembre 2012 pour des entreprises qui comptaient moins de 50 employés au 25 mai 2014 (Groupe A) et depuis le 25 novembre 2013 pour les entreprises de plus de 50 employés (Groupe B). »

[75] Le 16 mars 2018, Optimum substitue Pachem Distribution Inc. avec l'autorisation du Tribunal.

[76] Les questions communes dans le dossier Delorme sont les suivantes⁴³ :

- a) Les frais d'administration ont-ils été facturés en totalité ou en partie sans droit par Concession A.25, S.E.C.?
- b) Les frais d'administration facturés par Concession A.25, S.E.C. sont-ils en totalité ou en partie disproportionnés ou abusifs?
- c) Si la réponse est affirmative à l'une ou l'autre des questions a) et b), les montants perçus illégalement doivent-ils être remboursés intégralement par Concession A.25, S.E.C. aux membres détenteurs d'un transpondeur assorti d'un compte-client avec préautorisation de paiement?

[77] Les questions communes identifiées dans Optimum sont⁴⁴ :

- a) Les frais MPV⁴⁵ facturés par l'intimée sont-ils disproportionnés ou abusifs?
- b) Les frais MPV ont-ils été facturés sans droit par l'intimée?
- c) Si la réponse à l'une ou l'autre des questions a) et b) est affirmative, les montants perçus par l'intimée doivent-ils être intégralement restitués aux membres?

⁴² Jugement en Autorisation Delorme paragraphes 72 et 73. Le juge Delorme a confirmé que son jugement en autorisation n'incluait pas les personnes ayant opté pour le réapprovisionnement manuel – *Delorme c. Concession A-25*, 2020 QCCS 2818 et *Delorme c. Concession A-25*, 2021 QCCA 1431.

⁴³ Jugement en Autorisation Delorme, paragraphe 74.

⁴⁴ Jugement en Autorisation Pachem/Optimum paragraphe 69.

⁴⁵ « Mensualité par véhicule ».

- d) Si les montants perçus doivent être restitués, à partir de quelle date pour chacun des groupes?

[78] Le 23 mai 2023, l'honorable Brossard accueille la Demande en modification des Demandeurs et scinde le débat dans les deux instances, de sorte que le débat sur la responsabilité soit entendu et tranché préalablement et distinctement de celui sur la qualification des dommages ou du lien de causalité⁴⁶.

[79] Le 24 mai 2023, les parties s'entendent sur les admissions suivantes :

1. *La Demanderesse Services d'entretien Optimum Inc. (ci-après « **Optimum** ») et le Demandeur Pierre Delorme (ci-après deux désignés les « **Demandeurs** ») admettent qu'ils ont été informés des frais d'administration mensuels et qu'ils ont eu accès à la Grille Tarifaire de la Défenderesse, en temps utile, au moment de leur inscription à un compte client.*
2. *Le Demandeur a visionné la vidéo de présentation avant de s'inscrire (interrogatoire du 26 mai 2015, page 21). Or, cette vidéo dévoile aussi l'existence et le montant des frais mensuels.*
3. *Les Demandeurs ont reçu le dépliant intitulé « Trousse de bienvenue », à la livraison du transpondeur, qui contient un rappel des tarifs de péage et frais d'administration applicables (pièce D-5 (Delorme) pièce D-6 (Optimum)).*
4. *La première Grille Tarifaire et chacune des modifications subséquentes ont été publiées à la Gazette officielle du Québec.*
5. *Les clients sont aussi informés de toutes les modifications de la Grille Tarifaire, par courriel ou par la poste, selon le mode de communication qu'ils ont choisi, au moins trente jours avant leur entrée en vigueur.*
6. *La Grille Tarifaire n'est pas une clause externe au sens de l'article 1435 C.c.Q.*
7. *Optimum et Pachem ont déduit comme dépenses d'affaires engagées pour gagner des revenus d'entreprise les péages et frais d'administration allégués dans les procédures.*
8. *Quant à la **pièce D-17** : Les Demandeurs ont reçu copie de l'ensemble des factures soutenant les chiffres contenus au tableau constitué par la Défenderesse et communiqué comme pièce D-17.*
9. *Les Demandeurs consentent à ce que le tableau (D-17) soit produit en preuve pour prouver le quantum des diverses dépenses qui y sont*

⁴⁶ Procès-verbal du 23 mai 2023.

mentionnées, dans la mesure où un représentant sera présent au procès pour être contre-interrogé sur la nature de ces dépenses. La production des factures ne sera donc pas requise.

10. Tous les transpondeurs sont reliés à des comptes clients.

11. Les frais d'administration en litige ont été automatiquement et mensuellement débités aux comptes clients par la Défenderesse, et cela, sans égard au fait que les transpondeurs aient rapporté ou non des passages lors d'un cycle de facturation.

12. Les véhicules de Pierre Delorme (un), Marie-Ève Bourque (un), Optimum (quatre) alors équipés de transpondeurs, ont emprunté ponctuellement le pont A25 et parfois, aucun passage n'a été rapporté par les transpondeurs lors d'un cycle de facturation.

13. Lorsque les comptes clients sont adéquatement réapprovisionnés (manuellement et/ou automatiquement), la facturation et la perception des frais d'administration en litige sont effectuées de la même façon⁴⁷.

[80] Les Demandeurs n'ont pas témoigné à l'audition. Outre la Convention d'admissions, les interrogatoires préalables ont été déposés.

3. ANALYSE

[81] Le Tribunal n'est pas lié par la qualification juridique du juge autorisateur : *la nature même d'un jugement d'autorisation fait en sorte qu'aucun droit n'y est décidé, si ce n'est celui d'exercer une action collective et d'en déterminer les balises*⁴⁸.

[82] Le présent jugement porte uniquement sur le volet de la responsabilité alléguée de CA25 selon les questions autorisées par le juge Lalonde.

[83] Le fardeau de la preuve repose sur les Demandeurs⁴⁹.

3.1 Questions en litige

[84] Les questions communes dans le dossier Delorme sont les suivantes⁵⁰ :

- a) Les frais d'administration ont-ils été facturés en totalité ou en partie sans droit par Concession A.25, S.E.C.?

⁴⁷ Convention d'admissions datée du 24 mai 2023.

⁴⁸ Rogers Communications, s.e.n.c. (Rogers Sans-fil, s.e.n.c.) c. Brière, 2016 QCCA 1497, par. 62.

⁴⁹ Articles 2803 et 2804 C.c.Q.

⁵⁰ Jugement en Autorisation Delorme, paragraphe 74.

- b) Les frais d'administration facturés par Concession A.25, S.E.C. sont-ils en totalité ou en partie disproportionnés ou abusifs?
- c) Si la réponse est affirmative à l'une ou l'autre des questions a) et b), les montants perçus illégalement doivent-ils être remboursés intégralement par Concession A.25, S.E.C. aux membres détenteurs d'un transpondeur assorti d'un compte-client avec préautorisation de paiement?

[85] Les questions communes identifiées dans Optimum sont⁵¹ :

- a) Les frais MPV⁵² facturés par l'intimée sont-ils disproportionnés ou abusifs?
- b) Les frais MPV ont-ils été facturés sans droit par l'intimée?
- c) Si la réponse à l'une ou l'autre des questions a) et b) est affirmative, les montants perçus par l'intimée doivent-ils être intégralement restitués aux membres?
- d) Si les montants perçus doivent être restitués, à partir de quelle date pour chacun des groupes?

[86] Les Demandeurs plaident que CA25 contrevient au cadre d'application du Règlement et facture illégalement les membres du groupe alors qu'aucun passage n'est rapporté lors d'un cycle de facturation.

[87] Ils distinguent les présents recours de celui faisant l'objet de la décision rendue par la Cour d'appel du Québec dans *Poitras*, en affirmant qu'ils ne cherchent pas à faire déclarer nul, ni inapplicable, ni inopposable le Règlement.

[88] Les Demandeurs plaident qu'ici, CA25 se trompe dans son application du Règlement et qu'elle tarifie au-delà de ses pouvoirs et obligations statutaires.

[89] Les Demandeurs réclament le remboursement des frais qu'ils ont payés et qui ont été perçus sans droit⁵³.

[90] Les Demandeurs doivent donc démontrer l'absence de droit de CA25 de collecter les frais en litige, ce qui implique de prouver que ni la loi, ni la réglementation ou un contrat, ne permettrait de les réclamer.

[91] CA25 plaide qu'une obligation légale peut être intégrée au contrat par la voie de l'article 1434 C.c.Q. :

⁵¹ Jugement en Autorisation Pachem/Optimum paragraphe 69.

⁵² « Mensualité par véhicule ».

⁵³ Article 1699 C.c.Q.

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.*

[92] Rappelons que la décision *Poitras* a été rendue après les autorisations des recours Delorme et Optimum. La Cour d'appel se penche précisément sur le cadre législatif et réglementaire relatif au pont de l'A25.

[93] Il convient de reprendre d'emblée les propos du juge Moore dans *Poitras* :

[8] L'article 11 LPMIT prévoit que le gouvernement peut établir, par règlement, des normes concernant, notamment, la fixation du péage, des frais et des intérêts. L'article 12 LPMIT prévoit, quant à lui, que le partenaire, ici Concession A25, peut fixer, percevoir et recouvrer diverses sommes dont « les frais d'administration relatifs à la perception et au recouvrement d'un péage » sous réserve des règlements pris en vertu de l'article 11.

[9] Le gouvernement a donc adopté le Règlement qui prévoit, à son article 14, que les frais d'administration que peut fixer un partenaire sont composés des frais généraux, des frais payables lors d'un passage et des « frais payables pour le recouvrement du péage et des frais d'administration ». C'est cette dernière catégorie qui est au centre du présent dossier. Ceux-ci sont encadrés par l'article 17 du Règlement qui les plafonne à 45\$.

[10] Concession A25 fixe ses tarifs par la confection d'une grille laquelle, selon l'article 29.5.8 de l'entente conclue avec le MTQ, doit être préalablement soumise au ministre qui a 15 jours pour s'y opposer. S'il ne le fait pas, l'article 5 du Règlement prévoit que le partenaire publie sa grille dans la Gazette officielle du Québec. Celle-ci entre en vigueur le quinzième jour suivant sa publication.

[94] Malgré cette décision de la Cour d'appel, les Demandeurs ont continué leurs recours contre CA25 en alléguant que CA25 a mal interprété la LPMIT et son Règlement et mal appliqué la Grille Tarifaire dans ses opérations pour charger des frais d'administration aux usagers alors que ceux-ci n'avaient pas passé sur le pont pendant un mois donné.

[95] Le Tribunal ne retient pas cette position et abordera l'analyse en répondant aux questions suivantes :

1. Les frais d'administration ont-ils été facturés sans droit par CA25?
2. Les frais d'administration facturés par CA25 sont-ils en totalité ou en partie disproportionnés ou abusifs?

3. Si la réponse est affirmative à l'une ou l'autre des questions 1 et 2, est-ce que les membres des groupes ont droit au remboursement des montants perçus?

3.2 Les frais d'administration ont-ils été facturés sans droit par CA25?

[96] Rien dans la preuve ne permet au Tribunal de conclure que les frais d'administration ont été facturés sans droit par CA25. Bien au contraire, cette facturation s'insère dans un régime législatif et réglementaire bien précis relatif au pont A25. Il a été longuement abordé en première instance et en appel dans le dossier *Poitras*.

[97] L'obligation de payer le péage et les frais d'administration est une obligation légale.

3.2.1 Régime législatif et réglementaire

[98] La LPMIT régit l'entente entre Concession A25 et le MTQ, y incluant la délégation au partenaire du pouvoir de fixer et de percevoir les péages et les frais. Il prévoit notamment :

CHAPITRE II PÉAGES ROUTIERS

5. Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine, conclure une entente de partenariat en matière d'infrastructures de transport.

8. Le ministre peut, dans une entente de partenariat et aux conditions qu'il détermine, déléguer à un partenaire tout ou partie de ses pouvoirs prévus à la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) et à la Loi sur la voirie (chapitre V-9) et concernant l'exploitation d'une infrastructure routière.

Il peut aussi, aux conditions qu'il détermine, autoriser le partenaire à déléguer ces pouvoirs à une autre personne.

Toutefois, un partenaire ou son délégataire n'est pas un mandataire de l'État et aucune action en justice ne peut être intentée contre l'État pour un préjudice causé par ce partenaire ou ce délégataire dans l'exercice d'un pouvoir délégué par le ministre ou résultant d'un acte passé en application de l'entente de partenariat.

11. Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard d'une infrastructure routière visée à l'article 7, établir des normes concernant:

1° la fixation du montant des péages, des frais et des intérêts visés à l'article 12;

2° la nature, les composantes, les normes de fabrication et le mode de fonctionnement des appareils à péage;

3° la nature, la qualité et l'utilisation des appareils ou des équipements servant à identifier un véhicule à un poste de péage;

4° l'enregistrement et la répartition des transpondeurs;

5° la vérification ou la certification par un organisme désigné des appareils à péage et des appareils ou des équipements servant à identifier un véhicule routier à un poste de péage.

Le gouvernement peut aussi, par règlement, dispenser tout véhicule routier ou toute catégorie de véhicules routiers du paiement d'un péage.

12. *Un partenaire peut, sous réserve des règlements pris en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa et du deuxième alinéa de l'article 11:*

1° fixer, percevoir et recouvrer le paiement des péages à l'égard de la conduite de tout véhicule routier ou de toute catégorie de véhicules routiers sur une infrastructure routière que le ministre désigne;

2° fixer, percevoir et recouvrer les frais d'administration relatifs à la perception et au recouvrement d'un péage;

3° fixer les taux d'intérêt à imposer à l'égard des péages et des frais impayés et percevoir les intérêts imposés à ces taux.

[...]

13. *Un péage ainsi que les frais et les intérêts y afférents, exigibles en vertu de la présente loi pour la conduite d'un véhicule routier sur une infrastructure désignée, doivent être payés au partenaire:*

1° par la personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré pour ce véhicule routier, lorsqu'un tel dispositif est à l'intérieur de ce véhicule et qu'il fonctionne;

2° par la personne détentricer d'un transpondeur anonyme, lorsqu'un tel dispositif est à l'intérieur de ce véhicule routier et qu'il fonctionne, s'il n'y a alors aucun transpondeur enregistré pour ce véhicule qui soit à l'intérieur du véhicule et qui fonctionne;

[...]

[99] Le Règlement prévoit la fixation des différents coûts liés à l'utilisation du pont A25 :

SECTION 3

FIXATION DU MONTANT DES PÉAGES, DES FRAIS D'ADMINISTRATION ET DES INTÉRÊTS

5. *Le partenaire publie à la Gazette officielle du Québec sa grille tarifaire qui précise :*

1° l'horaire des périodes de pointe prévues, le cas échéant ;

2° le montant du péage par essieu, notamment en fonction :

- a) des catégories de véhicules routiers ;
- b) des sous-catégories de véhicules routiers de catégorie A, le cas échéant ;
- c) des périodes hors pointe et de pointe ;
- d) de la direction de la circulation ;

3° le montant des frais d'administration ;

4° le taux d'intérêt applicable.

Cette grille tarifaire entre en vigueur le 15^e jour qui suit la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec ou à une date ultérieure qui y est déterminée.

[...]

§2. Fixation des frais d'administration

14. Les frais d'administration que peut fixer un partenaire sont composés des frais généraux, des frais payables lors du passage d'un véhicule routier sur une infrastructure routière à péage et des frais payables pour le recouvrement du péage et des frais d'administration.

Ces frais d'administration ne peuvent être fixés que pour les personnes mentionnées aux articles 15, 16 et 17.

15. Les frais généraux pour l'ensemble des passages d'un véhicule routier sur une infrastructure routière à péage pour lequel :

1° le transpondeur enregistré pour celui-ci est à l'intérieur de ce véhicule et fonctionne, ne peuvent excéder 3,50 \$ par mois pour la personne au nom de laquelle ce transpondeur est enregistré;

2° un transpondeur anonyme est à l'intérieur de ce véhicule et fonctionne, ne peuvent excéder 3,50 \$ par mois pour la personne détentrice de ce transpondeur;
(...)

[100] Le Code de la sécurité routière⁵⁴ prévoit :

297.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit, au moyen de la signalisation appropriée, indiquer la tarification relative à la circulation sur un chemin public assujetti à un péage.

Conformément au premier alinéa de l'article 289, le ministre détermine les renseignements qu'une telle signalisation doit contenir.

⁵⁴ RLRQ, c. C-24.2.

Un chemin public assujéti à un péage visé au premier alinéa est un chemin public pour lequel le paiement d'un droit, composé du péage et, le cas échéant, de frais, est exigé pour obtenir le droit de circuler sur celui-ci avec un véhicule routier.

417.2. *Nul ne peut circuler avec un véhicule routier sur un chemin public assujéti à un péage en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport (chapitre P-9.001) à moins que le montant du péage et les frais ne soient acquittés conformément à cette loi.*

509.2. *Quiconque contrevient à l'article 417.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 150 \$ à 250 \$.*

[101] Ainsi, les frais d'administration fixés à la Grille Tarifaire sont soumis au préalable au Ministère qui peut s'y opposer si elles ne respectent pas les Règles de tarification⁵⁵.

[102] Par ailleurs, comme mentionné par Brien dans son témoignage, le pont et les ouvrages réalisés suivant l'Entente de partenariat appartiennent à l'État⁵⁶. Il en est de même pour les péages et les frais.

[103] L'article 16 LPMIT prévoit que les droits, composés des péages et des frais, appartiennent à l'État et sont portés au crédit du « Fonds des réseaux de transport terrestre », fonds dédié, notamment au financement de services de transport en commun, ainsi qu'au financement de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et de transport en commun⁵⁷.

[104] Comme mentionné, le cadre législatif et réglementaire applicable aux opérations de CA25 est bien précis et longuement analysé tant en première instance qu'en appel dans *Poitras*.

3.2.2 Les décisions *Poitras*

[105] La juge Tremblay, en première instance⁵⁸, après analyse rigoureuse, arrive à la conclusion que l'obligation de payer le péage, les frais et les intérêts découle d'une obligation légale prévue tant au Code de la sécurité routière qu'au LPMIT.

[106] Cette analyse est confirmée par le juge Benoît Moore dans un arrêt unanime de la Cour d'appel. Celle-ci confirme que la Grille Tarifaire est un règlement et que l'obligation de payer le péage et les frais d'administration est une obligation légale. Elle ajoute également que la Grille Tarifaire, règlement, est présumée valide et peut être contestée

⁵⁵ Entente de partenariat, PD-10, articles 29.6 et 29.6.3.

⁵⁶ PD-10, article 4 et *Poitras* c. *Concession A25*, 2019 QCCS 3224, paragraphe 49.

⁵⁷ *Poitras* c. *Concession A25*, 2019 QCCS 3224, paragraphes 49 et 50.

⁵⁸ *Poitras* c. *Concession A25*, 2019 QCCS 3224.

selon « les règles usuelles » - demande en contrôle judiciaire - incluant celle de l'envoi d'un avis aux termes de l'article 76 C.p.c.

[107] Il convient de reproduire quelques extraits des motifs du juge Moore qui s'appliquent ici :

[52] Force est donc de constater que la qualification contractuelle, en l'espèce, participe pour beaucoup d'un artifice qui, au final, répond bien plus à une volonté opportuniste de bénéficier du régime contractuel qu'à un rattachement organique ou conceptuel à celui-ci. Il est en fait beaucoup plus simple, et bien plus juste, de conclure, à l'instar de la juge de première instance, que l'obligation d'acquitter le péage constitue une obligation légale qui découle tant de l'article 417.2 C.s.r. que des articles 13 et 14 LPMIT.

[53] Il en va évidemment de même, quant à moi, de l'obligation de payer les « frais pour le recouvrement du péage et des frais d'administration ». En effet, la proposition de l'appelant de qualifier de contractuelle l'obligation de payer les frais de recouvrement, laquelle sanctionne le défaut d'exécuter l'obligation de payer le passage qui, elle, serait légale, me semble pour le moins incongrue et incarne, à elle seule, la faiblesse de la thèse contractuelle. S'il n'y a pas d'indice suffisant pour conclure à un contrat pour le péage, il n'y en a minimalement pas plus pour les frais de recouvrement. L'origine de cette proposition vient probablement du fait que lorsque l'usager possède un compte client, les frais de recouvrement sont encadrés par des modalités qui sont indéniablement contractuelles. Cela n'a toutefois pas d'impact sur la nature de l'obligation pour les usagers qui ne détiennent pas un tel compte client. Ce n'est pas parce qu'une obligation est légale qu'elle ne peut être contractualisée, dans la mesure, du moins, où on le fait en conformité avec la loi. C'est le cas lorsqu'un usager possède un compte client puisque la grille tarifaire prévoit elle-même des frais différenciés selon l'existence ou non d'un compte client. Ce contrat a donc non seulement pour effet d'enclencher cette nouvelle tarification, mais également d'établir des modalités de paiement et d'utilisation du transpondeur.

[54] La juge avait donc raison de conclure à l'inexistence d'une relation contractuelle et pouvait le faire dès le stade de l'autorisation, cette question ne soulevant ici aucun débat sur les faits. Cette qualification découle essentiellement des textes législatifs, lesquels, je le rappelle, fixent le contenu de l'obligation, l'identité du débiteur, les conséquences du défaut et la qualité du pont A25 à titre de voie publique.

[...]

[62] De tout cela, il ressort que le véritable fondement de l'action de l'appelant est simple en définitive. Il s'agit de déterminer la validité de la fixation des « frais pour le recouvrement de péage et de frais d'administration » de 35 \$ identiques pour tous les payeurs en défaut, nonobstant les coûts réels. Dans l'éventualité où cette fixation ne serait pas conforme au cadre légal et réglementaire, l'appelant pourrait réclamer ce qu'il a payé en trop sur le fondement de la répétition de l'indu.

[63] Une fois le véritable fondement de l'action ciblée, celui-ci soulève essentiellement deux questions sur lesquelles les parties présentent des positions contraires : la validité de la grille tarifaire, d'une part, et la manière de la contester, d'autre part.

[64] Quant à la validité de la grille tarifaire en regard du cadre législatif et réglementaire, l'appelant fait valoir, on l'a vu, qu'il n'exige pas seulement que ces frais soient de moins de 45 \$, ce qui est le cas ici, mais aussi qu'ils constituent de véritables frais de recouvrement, c'est-à-dire qu'ils soient en corrélation avec les coûts réels de recouvrement. À défaut, ces frais deviennent des pénalités de retard, lesquelles ne sont pas autorisées.

[65] Les intimés, quant à eux, font valoir que cet argument revient à proposer un contrôle d'opportunité du cadre réglementaire, lequel ne prévoit aucune autre exigence pour les « frais pour le recouvrement du péage et des frais d'administration » que le plafond qui est ici respecté. Pour cela, il fallait attaquer la validité de la LPMIT et du Règlement, ce que l'appelant n'a pas fait. Ils ajoutent que le Règlement n'autorise pas uniquement des frais de recouvrement, mais également des frais d'administration.

[66] Je suis d'accord avec la position des intimés. Le Règlement prévoit uniquement le respect d'un plafond de 45 \$. Il aurait pu certes en être autrement. Mais il s'agit là d'un choix du gouvernement par l'exercice de son pouvoir réglementaire prévu à l'article 11 LPMIT. Invoquer que les frais de recouvrement doivent présenter une corrélation avec les coûts réels, individualisés, ou segmentés, c'est nécessairement ajouter au texte, lequel ne contient aucune exigence en ce sens. Or, à défaut de telles exigences, sur quelles bases un tribunal pourrait-il juger de ce qui constitue ou non une corrélation suffisante entre les coûts réels de recouvrement et ceux facturés? Comment sera-t-il possible d'établir si une telle corrélation doit se faire sur une base individualisée ou plutôt par types de débiteurs ou de coûts impliqués? Ce sont là des questions qui relevaient d'un choix d'opportunité que le gouvernement a exercé en retenant la norme unique du plafond. L'appelant tente ici, sous le couvert de l'interprétation des textes, de remettre en cause ce choix sans toutefois attaquer la validité du Règlement.

[67] La grille tarifaire respecte donc le cadre législatif et réglementaire, ce qui implique que l'appelant ne peut en contester la validité sans s'attaquer au Règlement lui-même, ce qui aurait justifié un pourvoi en contrôle judiciaire. Ce seul élément suffit à sceller le sort de l'appel.

[68] Mais il y a plus, et il s'agit du second point de discorde entre les parties. Même si l'on admettait, en guise d'hypothèse, que l'appelant avait raison que la Grille Tarifaire contrevient au cadre législatif et réglementaire, encore fallait-il en attaquer la validité, ce qui soulève la question de sa nature juridique. Selon l'appelant, la grille constitue une décision privée alors que, pour les intimés, il s'agit d'un règlement.

[69] *En l'espèce, je suis d'avis qu'il ressort du dossier que les intimés ont raison de soutenir que la grille tarifaire est un règlement. D'abord, elle en respecte toutes les caractéristiques prévues à l'article 1 de la Loi sur les règlements, lequel définit le règlement comme suit :*

1. [...]

*«**règlement**» : un acte normatif, de caractère général et impersonnel, édicté en vertu d'une loi et qui, lorsqu'il est en vigueur, a force de loi.*

[...]

[72] *Pour le reste, l'appelant fait valoir que la grille tarifaire ne peut pas être un règlement parce que le pouvoir réglementaire du gouvernement, selon l'article 11 LPMIT, est d'établir des normes concernant la fixation des frais et non de les fixer en tant que tels, ce pouvoir relevant du partenaire privé selon l'article 12 LPMIT. Cet argument soulève en fait la validité du règlement établissant la grille tarifaire plutôt que sa nature juridique. La grille est incluse dans ce qui est présenté comme un règlement pris en vertu du pouvoir réglementaire de l'article 11 LPMIT. L'appelant ne peut soulever que ce règlement excède ce pouvoir sans en contester la validité. Il ne peut pas non plus soumettre que, malgré le fait que la grille tarifaire emprunte l'apparence d'un règlement, elle n'en constitue pas moins une simple décision du partenaire privé et de demander à la Cour de la requalifier ainsi. Cela aurait, dans les faits, le même effet qu'un jugement déclarant la nullité du règlement. Or, la nature réglementaire apparente de la grille tarifaire et le rattachement de celle-ci au pouvoir réglementaire du gouvernement prévu à l'article 11 LPMIT emportent une présomption de validité que l'appelant devait contester selon les règles usuelles, incluant celle de l'envoi d'un avis aux termes de l'article 76 C.p.c.*

(Références omises)

[108] Lors de la présente audition, les Demandeurs ont confirmé que leurs recours sont en « dommages-intérêts ».

[109] Il n'est donc pas question ici d'attaquer la validité de la Grille Tarifaire. D'ailleurs, les Demandeurs le confirment lors de la plaidoirie : on reproche à CA25 d'avoir « mal appliqué » la Grille Tarifaire aux membres qui ont payé des frais d'administration alors qu'il(elle)s n'avaient pas passé sur le pont lors d'un cycle de facturation.

[110] Or, la Grille Tarifaire ne prévoit aucune exigence de nombre de passages.

[111] L'article 14 du Règlement prévoit que les frais d'administration sont composés de frais généraux, des frais payables lors du passage d'un véhicule routier et les frais payables pour le recouvrement du péage et des frais d'administration.

[112] L'article 15 du Règlement précise que les frais généraux sont limités à un maximum de 3,50\$ par mois pour l'ensemble des passages.

[113] L'entente de partenariat entre le MTQ et CA-25⁵⁹ prévoit aux articles suivants :

29.10 Frais d'administration

29.10.1 À partir de la Date de début de la tarification, le Partenaire privé fixe, perçoit et recouvre des frais d'administration, en plus des Tarifs de péage, ainsi que les intérêts y afférents pour la conduite des Véhicules routiers équipés de Transpondeurs, des Véhicules routiers non équipés de Transpondeurs et des Véhicules exemptés sur le Pont principal. Ces frais d'administration sont :

29.10.1.1 pour les Véhicules routiers équipés de Transpondeurs, le cas échéant, les coûts liés à la location du Transpondeur, les coûts liés à l'identification du Véhicule routier, et les coûts liés à la gestion administrative du Compte client, à la facturation et à la perception du tarif de péage;

[...]

29.10.3 Les frais d'administration définis aux sous-alinéas 29.10.1.1 et 29.10.1.2 ne doivent pas excéder les montants suivants :

29.10.3.1 pour un Véhicule routier équipé d'un Transpondeur et dont l'Usager a un Compte client en règle, 30 \$ par année ou 2,50 \$ par mois exprimés en dollars à la Date de début de la tarification;

[...]

29.10.3.4 dans l'éventualité où plus d'un Transpondeur, ou encore plus d'un Véhicule routier, sont inscrits à un Compte client, les maximums fixés au présent alinéa 29.10.3 doivent être interprétés comme s'appliquant par Véhicule routier.

[114] La Cour d'appel au paragraphe 66 de *Poitras* mentionne que l'imposition de frais mensuels relève « d'un choix d'opportunité que le gouvernement a exercé en retenant la norme unique du plafond ».

[115] La Grille Tarifaire prévoit expressément les frais mensuels. Les frais de gestion administratifs se distinguent clairement des frais par passage.

[116] Les frais d'administration n'ont pas été facturés sans droit.

⁵⁹ Certains extraits sont reproduits dans PD-10.

3.3 Les frais d'administration facturés par CA25 sont-ils en totalité ou en partie disproportionnés ou abusifs?

[117] Les Demandeurs, dans leur plan d'argumentation affirment : *la facturation et la perception du frais en litige, alors qu'un transpondeur relié à un compte-client, ne rapporte aucun passage au cours d'un cycle de facturation est disproportionnée, voir abusive, vu l'absence de contrepartie par la Défenderesse*⁶⁰. Ils invoquent notamment l'article 8 LPC⁶¹ et l'article 1437 C.c.Q.

[118] L'arrêt Poitras aborde également cette question et la réponse est sans équivoque : les dispositions législatives et réglementaires permettent à CA25 de facturer jusqu'à 3,50\$. Dans les faits, elle facture des frais d'administration de 1,00\$ ou 2,50\$.

[119] Sur l'absence de contrepartie, la Cour d'appel précise que le gouvernement a choisi de retenir la norme unique d'un plafond. L'argument des Demandeurs d'invoquer qu'il y ait une corrélation avec les coûts réels, individualisés ou segmentés, implique qu'il aurait fallu attaquer la validité de la LPMIT et du Règlement, ce qu'ils n'ont pas fait⁶².

[120] La Défenderesse CA25 plaide, avec raison, les articles 8 LPC ou l'article 1437 C.c.Q. ne permettent pas d'attaquer la Grille Tarifaire.

[121] Celle-ci est un règlement présumé valide. Pour la contester, il aurait fallu procéder par voie de Demande en contrôle judiciaire avec les avis requis⁶³.

[122] Vu la conclusion du Tribunal, il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse des principes applicables aux articles 8 PLC et 1437 C.c.Q. Dans l'hypothèque où ces articles auraient trouvé application, le Tribunal aurait conclu, à la lumière de la preuve orale et écrite au dossier, qu'il n'y a pas de disproportion entre les prestations respectives des parties.

3.4 Si la réponse est affirmative à l'une ou l'autre des questions 1 et 2, est-ce que les membres des groupes ont droit au remboursement des montants perçus?

[123] La réponse n'est pas affirmative pour les questions précédentes : CA25 était en droit de facturer des frais d'administration aux membres des groupes et ces frais n'étaient pas disproportionnés ou abusifs.

⁶⁰ Plan d'argumentation des Demandeurs, paragraphe 7.

⁶¹ RLRQ, c. P-40.1

⁶² Poitras, QCCA, paragraphes 64 à 66.

⁶³ Et être en mesure de démontrer que l'action collective est le véhicule approprié, contrairement aux propos de la Cour suprême du Canada dans *Marcotte c. Longueuil (Ville)*, 2009 CSC 32, paragraphes 27 et 28.

[124] Par ailleurs, dans l'hypothèse où les Demandeurs avaient demandé l'annulation de la Grille Tarifaire ou du Règlement prévoyant les frais d'administration, ils ne pourraient pas réclamer des dommages ou le remboursement des frais payés.

[125] L'effet d'un jugement d'invalidité d'une disposition législative ou réglementaire est prospectif au jour du jugement qui les annule⁶⁴.

[126] Les Demandeurs n'auraient pas pu réclamer des dommages ou le remboursement des frais payés en application de la Grille Tarifaire et du Règlement.

4. CONCLUSION

[127] Les Demandeurs n'ont pas rempli leur fardeau de preuve et n'ont pas démontré que la Défenderesse était tenue de rendre les frais chargés qu'elle aurait perçus sans droit. Les deux actions collectives en dommages-intérêts doivent être rejetées.

[128] CA25 n'a pas mal interprété la LPMIT et son Règlement et n'a pas mal appliqué la Grille Tarifaire dans ses opérations pour charger des frais d'administration aux usagers alors que ceux-ci n'avaient pas passé sur le pont pendant un mois donné.

[129] L'obligation de payer le péage et les frais d'administration est une obligation légale prévue par la Grille Tarifaire qui est un règlement présumé valide.

[130] Les frais chargés sont inférieurs au plafond retenu par le gouvernement. La preuve démontre que CA25 n'a commis aucune faute dans l'exécution de ses obligations légales eu égard aux membres des groupes.

[131] Il n'y a pas lieu de procéder à une seconde audition pour traiter de la quantification de dommages, du lien de causalité et du mode de recouvrement.

⁶⁴ *Vena c. Montréal (Ville)*, 2002 CanLII 63104 (QC CA), paragraphe 7; *Montréal (Ville de) c. Kavanaght*, 2013 QCCA 1985, par. 21; *Montréal (Communauté urbaine) c. Cadieux*, 2002 CanLII 27377 (QC CA), par. 54-55; *D'Amico c. Procureure générale du Québec*, 2019 QCCA 1922, par. 30-37.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[132] **REJETTE** la *Demande introductive d'instance en action collective re-modifiée* dans le dossier Optimum (540-06-00013-161), et la *Demande introductive d'instance d'une action collective re-modifiée* dans le dossier Delorme (540-06-000010-142);

[133] **LE TOUT**, avec frais de justice.



HONORABLE CÉLINE LEGENDRE, J.C.S.

Me David Bourgoin
BGA INC.
Me Benoît Gamache
CABINET BG AVOCAT INC.
Avocats des Demandeurs

Me Yves Martineau
Me Marjorie Bouchard
Me Khaoula Bansaccal
Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de la Défenderesse

Date d'audience : 5 et 6 juin 2023