

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N°. : 500-06-000579-116

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectif)

UNION DES CONSOMMATEURS

Demanderesse

JEAN-PIERRE DREVILLON

Personne désignée

c.

CONCESSION A25 S.E.C.

-et-

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
QUÉBEC

Défendeurs

DÉFENSE DE CONCESSION A25 S.E.C.

**AU SOUTIEN DE SA DÉFENSE, CONCESSION A25 S.E.C. EXPOSE CE QUI
SUIT :**

1. Quant aux paragraphes 1, 2 et 3 de la *Requête introductive d'instance amendée*, elle s'en remet au jugement de l'honorable juge Gouin;
2. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 4 et 5;
3. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 6, 7, 8 et 9;
4. Quant au paragraphe 10, elle admet le montant des droits de péage y indiqué;
5. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 11 à 14;
6. Elle nie les paragraphes 15 à 17;

7. Elle nie les paragraphes 18 à 20, M. Drevillon ayant admis lors de son interrogatoire hors Cour avoir eu la connaissance préalable des frais d'administration de 5 \$;
8. Quant au paragraphe 21, elle s'en remet à la Grille tarifaire (pièce P-6) et nie quant au reste;
9. Elle admet le paragraphe 22 et précise que cette situation est dictée par la loi et la réglementation;
10. Elle nie les allégations contenues aux paragraphes 23 à 28;
11. Quant aux paragraphes 29 à 31, elle admet que des changements ont été apportés à l'affichage, mais nie quant au reste;
12. Elle nie les paragraphes 32 à 37, mais prend acte de la limite temporelle du groupe indiquée;

ET POUR PLUS AMPLE DÉFENSE, CONCESSION A25 S.E.C. AJOUTE CE QUI SUIT :

a) Le cadre législatif et réglementaire du Pont de la A25

13. La défenderesse Concession A25 a construit et gère une portion du parachèvement de l'Autoroute 25, dont le Pont P-15020 (« **Le Pont de la A25** »), et ce dans le cadre d'un partenariat public-privé établi en vertu de la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructure de transport* L.R.Q. c. P-9.0001 (la « **LPIT** »).
14. Le Pont de la A-25 est la pièce maîtresse de ce nouveau tronçon autoroutier reliant le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, à l'autoroute 440, à Laval.
15. Il s'agit du premier pont au Québec à utiliser un système de péage entièrement électronique, dit « à flux continu », qui assure la fluidité de la circulation.
16. En effet, il n'y a aucune guérite ni poste de péage, comme le voulaient les exigences du ministère des Transports. La perception des frais est gérée électroniquement et le tarif varie pour les véhicules qui sont munis ou non d'un transpondeur.
17. Le transpondeur est une vignette autocollante avec puce électronique, installée sur la voiture, permettant de débiter directement dans le compte de l'usager le montant prévu pour le passage sur le pont.

18. Quant aux véhicules n'ayant pas de transpondeur, leur passage sur le pont est capté par une caméra à lecture à haute vitesse, qui enregistre leur plaque d'immatriculation.
19. Les propriétaires de ces véhicules reçoivent ensuite une facture par la poste, qui comprend le droit de péage et certains frais administratifs faisant l'objet du litige.
20. Concession A25 opère dans un cadre législatif particulier.
21. En effet, l'*Arrêté ministériel concernant la désignation d'infrastructure routière à péage exploitée en vertu d'une entente de partenariat public-privé* A.M. 2011-04, 2011 G.O. 2, 1427, déjà produit comme **Pièce I-1**, désigne le Pont P-15020 de l'Autoroute 25 comme une infrastructure routière à péage.
22. Par conséquent, les règles applicables aux questions tarifaires pour le Pont de la A25 sont définies par le *Règlement concernant les infrastructures routière à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé* (« **RPIT** »).
23. La grille tarifaire qui s'applique lors du passage d'un véhicule sur le Pont de la A25, conformément aux articles 5 et s. RPIT, est publiée à la Gazette officielle du Québec, de même que sur le site web de Concession A25.
24. Cette grille doit respecter les prescriptions du RPIT et précise notamment le montant du péage par essieu, le montant des frais d'administration et le taux d'intérêt applicable.
25. En particulier, les frais d'administration en litige sont prévus à la grille tarifaire dont deux versions ont déjà été produites au dossier comme **Pièces I-2 et I-3**;

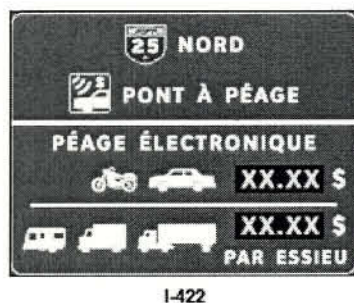
b) Affichage des tarifs

26. Concession A25 est responsable de l'entretien de l'infrastructure et donc de l'installation de la signalisation routière en vertu de l'article 7 de la LPTI.
27. Tout affichage routier doit cependant se faire conformément au Manuel des normes de signalisation routière adopté par le ministre des Transports en vertu de l'article 289 du *Code de la sécurité routière*.
28. Le ministère des Transports conserve également le pouvoir de faire retirer toute signalisation non-conforme au Manuel. (Art. 289 C.S.R.).
29. À l'ouverture du Pont A25, dix panneaux d'affichage concernant la tarification applicable ont été installés sur chacune des voies d'accès au Pont

dont l'emplacement spécifique est indiqué au document intitulé « Signalisations Routières pour le Pont A25 : Vue Générale », déjà produit comme **Pièce I-4**.

30. Chacun de ces panneaux est conforme au modèle de panneau I-422 prévu à la Norme 5.4.3.4 « Tarification de péage » prévu au Manuel des normes, lui-même adopté en vertu de l'article 289 du *Code de la sécurité routière*. Les extraits pertinents du Manuel des Normes ont été produits au dossier comme **Pièce I-5**.

31. La norme en question prévoit que le panneau I-422 doit avoir la forme suivante :



32. Tel qu'il appert des photographies contenues à la **Pièce I-4**, les dix panneaux d'affichage de la tarification concernant le Pont de la A25 respectent en tout point la norme 5.4.3.4.

33. Ces normes imposent ce qui est jugé nécessaire et suffisant pour atteindre les buts de la signalisation, en conjuguant les objectifs de sécurité et d'information.

c) L'obligation de payer les frais d'administration

34. Les frais d'administration en litige sont applicables aux usagers n'ayant pas de transpondeurs lorsqu'ils traversent le Pont de la A25.

35. Ce montant vise à compenser les coûts supplémentaires causés à Concession A25 par cette absence de transpondeur, soit la vérification et l'identification de la plaque d'immatriculation de l'utilisateur, de même que l'envoi d'une facture par la poste avec photographie du véhicule, le tout selon les modalités prescrites aux articles 24-29 RPIT.

36. Le montant maximal des frais est fixé par l'article 16 RPIT.

37. Ce montant, comme les autres tarifs payables pour le Pont de la A-25, n'est pas facturé à l'utilisateur, mais bien au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

38. C'est donc le propriétaire du véhicule qui a l'obligation de les acquitter en vertu de l'art. 13(6) LPIT.

39. En fait, le titulaire du certificat d'immatriculation est obligé d'acquitter la facture, que ce soit lui ou non qui ait conduit le véhicule, voire même si le véhicule a emprunté le pont à son insu, par exemple en cas de défaut de transfert d'immatriculation ou d'emprunt de son véhicule.

40. Il n'existe aucun contrat entre la défenderesse Concession A25 et le propriétaire ou le conducteur du véhicule qui emprunte le Pont de la A25 sans transpondeur, contrairement à ce qu'avance la demanderesse.

41. L'obligation de payer les frais administratifs en litige est prescrite par la loi et non par un contrat.

d) La connaissance des frais d'administration

42. La connaissance des frais d'administration n'a aucune incidence sur l'obligation de les payer qui est imposée par la loi et les membres du groupe ne peuvent plaider leur ignorance à ce sujet.

43. Par ailleurs, les usagers et les propriétaires de véhicules ont pu être informés de l'existence de ces frais d'administration de multiples façons, avant leur passage sur le Pont de la A-25.

44. En effet, tel que mentionné précédemment, ces frais ont d'abord été publiés dans la Gazette Officielle du Québec, Partie 2, no. 15, 13 avril 2011, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite Gazette Officielle **Pièce I-3**.

45. Les frais d'administration sont également publiés sur le site web de Concession A25, et ce depuis environ l'automne 2010, le tout tel qu'il appert des pages web pertinentes du site de Concession A25, déjà produites *en liasse* comme **Pièce I-6**.

46. De plus, l'existence de ces frais a fait l'objet d'une large diffusion médiatique, soit dans le cadre de publicités payées par Concession A25, soit à l'occasion de reportages, dont notamment:

- Reportages du bulletin de nouvelle de TVA des 14 février 2011, 21 mai 2011 et 26 juin 2011;
- Articles de journaux, à savoir Cyberpresse des 20 novembre 2010, 16 février 2011 et 21 mai 2011; le Trait d'Union (Lachenaie) du 14 mai 2011; SRC Montréal du 20 mai 2011; Le Journal de Montréal du 21 mai 2011; Le Courrier Laval du 28 mai 2011;

- Kiosques d'informations aux Galeries d'Anjou, Galeries Rive-Nord et Carrefour Laval;
- Numéro Spécial du Courrier Laval portant exclusivement sur l'ouverture du Pont de l'A25 distribué dans tous les foyers de Laval et du secteur Montréal Est,

Le tout tel qu'il appert des articles et reportages en question, produits *en liasse* comme **pièce I-7**.

47. Plusieurs reportages et articles ont aussi fait état de l'existence du présent recours collectif, ce qui a également pu informer les membres du groupe.

48. Les usagers ou propriétaires qui n'étaient toujours pas au courant malgré tout ont été informés des frais d'administration au plus tard lors de la réception de leur première facture, qui indique clairement les frais d'administration payables, tel qu'il appert d'une facture type produite comme Pièce I-8.

49. Ainsi, les usagers sans transpondeur ayant effectué plus d'un passage sur le Pont de la A25 étaient nécessairement au courant des frais administratifs de 5\$ sur réception de leur première facture.

50. Bien qu'aucune statistique précise du nombre d'usagers dans cette situation ne soit compilée par CA25, ce nombre est estimé à un minimum d'environ 33%.

e) L'ajout de panneaux supplémentaires

51. Suite à l'ouverture du Pont de l'A25, Concession A25 a reçu des plaintes d'usagers disant qu'ils ignoraient l'existence des frais administratifs, en dépit de la réglementation et de l'importante campagne d'information déjà mentionnée.

52. Concession A25 et le ministère des Transports ont donc cherché de bonne foi des façons d'améliorer le système en place.

53. Entre les 20 juin et 21 juillet 2011, Concession A25 a ainsi procédé à l'installation de huit panneaux supplémentaires contenant la mention « *Pas de transpondeur - Péage + frais de 5\$* » sur les accès au Pont, puis de deux autres panneaux sur l'autoroute 4-40 en date du 25 août 2011.

54. La **Pièce I-4** contient des photographies de ces panneaux, l'indication de leur emplacement exact, ainsi que la date précise de leur installation.

55. Ces panneaux ont été disposés à des endroits bien visibles, dans chaque voie d'accès au Pont de la A25, de sorte qu'il était impossible d'accéder au pont sans faire face à au moins l'un d'eux.

56. Ces mesures ont certainement permis d'informer certains usagers qui n'auraient pas déjà été au courant de l'existence des frais administratifs de 5\$.

57. Concession A25 a également mis en place un programme permettant de recevoir un crédit complet des frais administratifs en question, pour ceux qui se sont munis d'un transpondeur dans les 30 jours.

58. Ce programme devait rester en vigueur pour six mois mais il fut prolongé jusqu'au 1^{er} mars 2013.

59. Bien que ce nombre varie selon les périodes, en moyenne 25% des usagers se sont d'ailleurs prévalus de ce programme dans les premiers mois et 15% pour l'ensemble de la période du groupe.

f) Autres modifications à l'affichage

60. À la fin de l'année 2012, le ministère des Transports a adopté de nouvelles normes, soit I-422-1, I-422-2 et I-422-3, qui prévoient des panneaux indiquant que des frais sont applicables pour les passages sans transpondeur.

61. Ainsi, le Manuel de la signalisation routière a été modifié en décembre 2012 pour prescrire ces panneaux, tel qu'il appert desdites normes dont copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce I-9**.

62. Les panneaux conformes à la norme I-422-3 ont été installés suivant la demande du MTQ, à partir du 26 avril 2013.

63. Par la suite, la demanderesse a amendé sa requête introductive d'instance, afin de limiter le recours collectif aux passages effectués sur le pont avant le 1 mai 2013.

g) Sommaire des motifs justifiant le rejet du recours

64. La situation décrite par la demanderesse est une conséquence des choix du législateur et des règlements adoptés par le gouvernement, qui imposent un cadre normatif complet prescrivant le contenu et les modalités de l'affichage pour les ponts à péage.

65. La sécurité des usagers des routes étant une considération importante, le Ministère du Transport a fait certains choix quant au contenu de l'affichage et la sagesse de ces choix relève de la sphère politique.

66. Des normes de cette nature ne sont pas à l'abri de critique et peuvent toujours être améliorées, sans qu'il y ait responsabilité civile à cet égard.

67. La défenderesse Concession A25 est tenue de respecter les normes imposées par la loi et la réglementation et elle ne saurait être tenue responsable de la qualité ou de l'insuffisance de celles-ci.

68. De leur côté, les membres du groupe ne peuvent ignorer la loi et la réglementation qui imposent les frais en litige, ni échapper à leur obligation de payer ces frais, sous réserve de leur droit de contester la poursuite pénale prévue par la loi, devant le tribunal compétent.

69. Le recours collectif ne permet pas de changer les règles de compétence, ni de contourner la loi.

70. Par ailleurs, même si le recours est mal fondé en droit, il faut constater que de nombreux membres du groupe, dont la personne désignée, étaient au courant de l'existence des frais administratifs en litige et ont utilisé le Pont de la A25 en pleine connaissance de cause.

71. Ceux-ci ne pourraient donc prétendre avoir une quelconque réclamation, si un tel recours était possible en droit.

72. Le recours de la personne désignée est mal fondé en faits et irrecevable en droit, tout comme ceux des autres membres du groupe.

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

REJETER l'action de la demanderesse;

LE TOUT avec dépens.

COPIE CONFORME

MONTRÉAL, le 7 octobre 2013


STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L.,
s.r.l.

(S) STIKEMAN ELLIOTT

STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de la défenderesse
Concession A25 S.E.C.

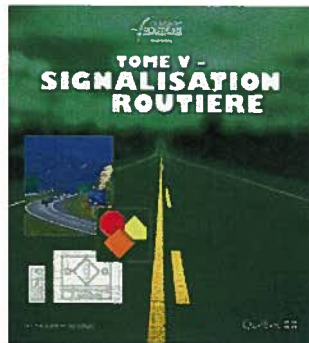
CATALOGUE

GAZETTE OFFICIELLE

PRODUITS EN LIGNE

LOIS ET RÉGLEMENTS	
Fiscalité	+
Normes NFPA	
Manuel d'évaluation foncière du Québec	+
Ouvrages routiers	-
Quoi de neuf ?	
Répertoire des mises à jour	
Pour commander	
Autres publications du MTQ	
Joindre le ministère des Transports (Information et proposition)	
Recherche	
Publications juridiques	+
Répertoire des municipalités	

TOME V - SIGNALISATION ROUTIÈRE - VOLUMES 1 ET 2



Inclut la mise à jour 91 (Déc. 2012)
[Détail de la mise à jour](#)

[Lexique](#)
[Avant-propos et tableau des échéances](#)
[Pages liminaires](#)

1. [Dispositions générales](#)
2. [Prescription](#)
3. [Danger](#)
4. [Travaux](#)
5. [Indication](#)
6. [Marques sur la chaussée](#)
7. [Voies cyclables](#)
8. [Signaux lumineux](#)

[Pages retirées lors de la dernière mise à jour](#)
[Répertoire des dispositifs de signalisation routière au Québec](#)

Résumé

Le *Tome V – Signalisation routière* présente l'ensemble des normes du ministère des Transports du Québec relatives à la signalisation des routes et des voies cyclables.

Ces normes ont été élaborées afin d'établir les exigences du Ministère en matière de signalisation, dont certaines revêtent un caractère obligatoire. Aussi, en vertu de l'article 289 du *Code de la sécurité routière du Québec*, toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics est tenue de se conformer aux normes du présent tome lorsqu'une telle obligation y est indiquée.

Le présent tome traite de sujets tels que la signalisation des travaux, les marques sur la chaussée, la signalisation des voies cyclables et les signaux lumineux. La signalisation d'indication, incluant la signalisation des routes et des circuits touristiques, y est également abordée.

Ces normes permettront d'uniformiser la signalisation afin d'en faciliter la compréhension et d'accroître la sécurité routière.

Le présent tome est un outil de référence indispensable aux personnes responsables de l'installation et de l'entretien de signalisation routière tant au ministère des Transports que dans les municipalités et organismes responsables des chemins publics et des voies cyclables.

[Qui sommes-nous?](#) [Pour nous joindre](#) [Salle de presse](#) [Conditions commerciales](#)

[Accessibilité](#) [Politique de confidentialité](#) [Sécurité](#) [Assistance technique](#)

Québec

© Gouvernement du Québec, 2012



I-115-2



I-115-3

Une signalisation d'acheminement est installée à l'intersection de la route d'accès et de la route la plus rapprochée. Aux intersections avec des bretelles d'autoroutes, l'acheminement vers le lac de villégiature doit être effectué sur une distance maximale de 10 km.

Pour des raisons de lisibilité, les panneaux I-115 ne doivent pas comporter plus de trois noms de lacs de villégiature.

Les noms des lacs de villégiature sont indiqués de haut en bas, dans l'ordre suivant : celui qui se trouve tout droit, celui de gauche et celui de droite. Pour les panneaux de petite signalisation, le générique doit être inscrit en lettres majuscules et minuscules avec la police de caractères Helvetica médium. Pour les panneaux de supersignalisation, le générique doit être inscrit en lettres majuscules et minuscules avec la police de caractères Clearview. Le nom est écrit en majuscules. La hauteur du lettrage du générique doit être égale à la moitié de la hauteur de celle du nom.

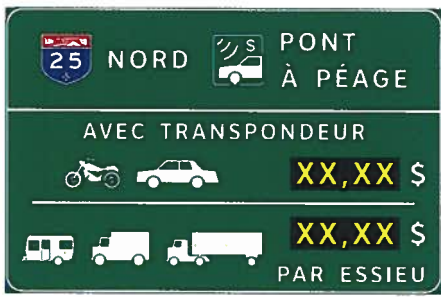
Ces panneaux peuvent s'installer sur le même support que les panneaux de direction I-100-1 à I-100-3.

5.4.3.4 Tarification du péage

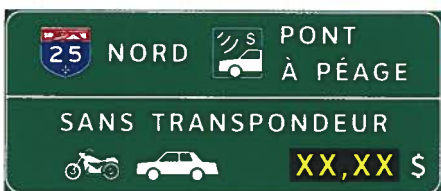
Les panneaux « Tarification du péage » (I-422 et I-425) indiquent aux usagers la tarification du péage applicable pour circuler sur une infrastructure routière sur laquelle un système de péage électronique est installé. Ils indiquent, dans certains cas, le montant des frais exigés par passage.

Les panneaux I-422-1 et I-422-2 indiquent un système de péage électronique. Il sont formés de deux sections dont les indications séparées par une ligne blanche sont inscrites dans l'ordre suivant :

- 1- l'axe routier concerné par le péage électronique, complété par le type d'infrastructure routière, s'il y a lieu de le préciser;
- 2- les mentions « AVECTRANSPONDEUR » ou « SANS TRANSPONDEUR », suivies des pictogrammes de certains véhicules et des tarifications qui leur sont applicables, ces dernières étant séparées par une ligne blanche lorsque plus d'une tarification est en vigueur. La mention « PAR ESSIEU » est inscrite lorsque la tarification du péage est indiquée en fonction de ce mode.



I-422-1



I-422-2

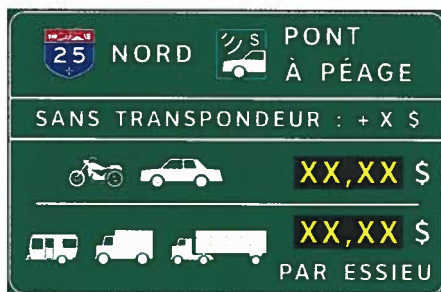


Le panneau I-422-1 s'adresse aux conducteurs dont le véhicule est muni d'un transpondeur. Le panneau I-422-2 s'adresse aux conducteurs de véhicule de promenade et de motocyclette dont le véhicule n'est pas muni d'un transpondeur. La tarification indiquée inclut le montant du péage et, le cas échéant, des frais exigibles lors du passage.

Lorsque les lieux ne permettent pas l'installation des panneaux I-422-1 et I-422-2, le panneau I-422-3 peut les remplacer.

Le panneau I-422-3 indique un système de péage électronique. Il est formé de trois sections dont les indications séparées par une ligne blanche sont inscrites dans l'ordre suivant :

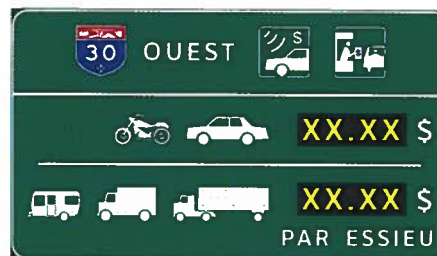
- 1- l'axe routier concerné par le péage électronique, complété par le type d'infrastructure routière, s'il y a lieu de le préciser;
- 2- la mention « SANS TRANSPONDEUR : + X \$ »;
- 3- les pictogrammes de certains véhicules et des tarifications du péage qui leur sont applicables, ces dernières étant séparées par une ligne blanche lorsque plus d'une tarification est en vigueur. La mention « PAR ESSIEU » est inscrite lorsque la tarification du péage est indiquée en fonction de ce mode.



I-422-3

Le panneau I-425 indique les deux systèmes de péage installés au poste de péage, soit le système électronique et le système pour lequel le paiement s'effectue à une guérite avec de l'argent comptant, une carte de débit ou une carte de crédit. Il est formé de deux sections dont les indications séparées par une ligne blanche sont inscrites dans l'ordre suivant :

- 1- l'axe routier concerné par les systèmes de péage, complété par le type d'infrastructure routière, s'il y a lieu de le préciser;
- 2- les pictogrammes des véhicules et les tarifications de péage applicables, ceux-ci étant séparés par une ligne blanche. L'inscription « PAR ESSIEU » est écrite lorsque la tarification est indiquée en fonction de ce mode.



I-425

Les panneaux I-422 et I-425 doivent être installés aux accès de l'infrastructure routière concernée.

5.4.4 Conception des panneaux de supersignalisation

5.4.4.1 Éléments figurant sur le panneau

A. Inscription

Les noms d'agglomérations, de chemins publics, de ponts et de tunnels doivent être inscrits en lettres majuscules et minuscules, selon la « Banque de noms de lieux » se trouvant sur le site Internet www.toponymie.gouv.qc.ca.