

COUR SUPÉRIEURE

(Action collective)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000848-172

DATE : 7 novembre 2018

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE PIERRE-C. GAGNON, J.C.S.

ALLON COHEN

Demandeur

c.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Défenderesse

JUGEMENT SUR UNE DEMANDE D'AUTORISER UNE ACTION COLLECTIVE

[1] M. Allon Cohen et ses avocats présentent une demande re-re-modifiée (21 février 2018) en vue de faire autoriser contre la Société de transport de Montréal (la « STM »), une action collective pour le compte du groupe suivant :

Toutes personnes ayant acquis un titre de transport mensuel de la Société de Transport de Montréal qui, depuis le 1^{er} mars 2014, a [sic] connu un retard de cinq minutes ou plus dans le service de métro et/ou d'autobus, qui lui [sic] a causé un préjudice et/ou des inconvénients¹.

[2] Notons immédiatement que :

- cette description du groupe a fait réapparaître le mot « mensuel » retranché de la description précédente²;
- il doit par contre s'agir d'un titre vendu par la STM et non par un autre transporteur en périphérie du territoire desservi par la STM³;
- la description proposée exclut le taxi collectif et le transport adapté, deux autres réseaux exploités par la STM;
- la période de temps couverte a débuté il y a plus de quatre ans et demi et continue de s'étendre;
- l'ensemble des réseaux d'autobus et de métro de la STM est concerné;
- pour être membre, il faut avoir subi un préjudice matériel ou moral;
- de prime abord, le groupe proposé est constitué de centaines de milliers de membres, susceptibles de subir des retards distincts à divers moments durant la période de temps.

[3] La STM plaide que l'action collective ne doit pas être autorisée. Ses principaux moyens de contestation sont les suivants :

- le groupe recherché est beaucoup trop vaste, se base sur des critères d'appartenance subjectifs et repose sur une description circulaire⁴;
- la demande n'identifie pas une question commune, à laquelle la réponse permette de solutionner une part non négligeable du litige;
- la demande n'allègue pas de faute qui engendrerait la responsabilité de la STM.

A. RÈGLES GÉNÉRALES

[4] Au Québec, le droit est stable quant aux règles générales régissant l'autorisation. Un bref survol suffira ici.

² Par. 1 de la Demande d'autorisation d'exercer une action collective re-re-modifiée du 21 février 2018.
³ Notamment par la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil ou l'Autorité régionale de transport métropolitain, dont certains titres sont honorés sur le réseau de la STM.
⁴ Cet argument subsiste après modification de la description du groupe proposée par la demande le 30 octobre 2018, selon le courriel de l'avocat de la STM du 1^{er} novembre 2018, versé au dossier.

[5] Le juge d'autorisation doit accorder telle autorisation s'il est démontré que toutes et chacune des quatre conditions de l'article 575 du *Code de procédure civile* (« C.p.c. ») sont respectées :

575. Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que:

1° les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;

2° les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;

3° la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance;

4° le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[6] Au Québec, l'autorisation est un processus de filtrage souple qui ne doit servir qu'à écarter les demandes frivoles ou insoutenables⁵.

[7] Le demandeur n'est pas tenu de démontrer la probabilité que sa demande sera accueillie au fond. Il n'a qu'à proposer un syllogisme soutenable et défendable, auquel seul un obstacle évident et insurmontable pourra faire échec⁶.

[8] Les allégations de la demande et les pièces invoquées à leur soutien sont tenues pour avérées, à moins de contradiction par une preuve sommaire et évidente⁷. Il est trop tôt pour tenir compte des éventuels moyens de défense.

[9] Les critères de l'article 575 C.p.c. sont exhaustifs. Le principe directeur de la proportionnalité (article 18 C.p.c.) imprègne l'analyse de ces critères mais ne constitue pas un cinquième critère autonome⁸.

[10] Si un doute persiste au terme de l'analyse des quatre critères de l'article 575 C.p.c., le doute doit bénéficier à la demande. Il incombera au juge du fond de trancher définitivement⁹.

⁵ *Infineon Technologies AG c. Option Consommateurs*, 2013 CSC 59; *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1.

⁶ *Asselin c. Desjardins Cabinet de services financiers inc.*, 2017 QCCA 1673.

⁷ *Infineon Technologies AG*, préc., note 5.

⁸ *Vivendi*, préc., note 5.

⁹ *Baratto c. Merck Canada inc.*, 2018 QCCA 1240.

[11] Par contre, l'échec d'un seul des quatre critères suffit à entraîner le refus de l'autorisation¹⁰.

[12] La norme de « *preferability* » ne s'applique pas au Québec. Le juge d'autorisation n'a pas à vérifier si l'action collective est le véhicule procédural le plus adéquat pour solutionner le litige¹¹ (par opposition à une multitude d'actions individuelles).

[13] D'autres règles de droit spécifiques s'appliquent à l'analyse de chacun des quatre critères. Elles sont discutées ci-après.

B. LE CRITÈRE DU PARAGRAPHE 2^o : DES ALLÉGATIONS FACTUELLES QUI PARAISSENT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

[14] Voici un résumé du syllogisme juridique mis de l'avant par la demande.

[15] Usager habituel des autobus et du métro de la STM, Allon Cohen est un des membres du groupe d'usagers qui subissent préjudice de retards sur les réseaux.

[16] Un contrat de transport (article 2030 du *Code civil du Québec* (« C.c.Q. »)) lie la STM à ses usagers détenteurs d'un titre mensuel.

[17] Le contrat de transport impartit à la STM une obligation de ponctualité :

Art. 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.

[18] De plus, la STM agit en tant que commerçant¹² au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*¹³, de sorte que l'article 16 L.p.c. l'oblige à exécuter la prestation du service, soit le transport ponctuel des membres.

[19] La STM plaide que les allégations de la demande d'autorisation n'identifient aucune faute de sa part qui engendrerait les retards préjudiciables aux membres du groupe.

[20] Au stade de l'autorisation, cet argument paraît contré par l'article 2034 C.c.Q., qui n'oblige pas la personne transportée à prouver faute en cas de retard, et qui n'exonère le transporteur que s'il prouve force majeure.

¹⁰ *Option Consommateurs c. Merck Co. Inc.*, 2013 QCCA 57.

¹¹ *Vivendi*, préc., note 5.

¹² *Tétreault c. Agence métropolitaine de transport*, 2013 QCCS 1334; *Ladouceur c. Société de transport de Montréal*, 2010 QCCS 1859.

¹³ RLRQ, c. P-40.1 (la « L.p.c. »).

[21] C'est seulement durant l'instruction au fond qu'il y aurait lieu de vérifier dans quelle mesure la STM parvient à justifier certains retards.

[22] La STM plaide aussi la distinction que la juge Lemelin a retenue dans le jugement de *Lahjouji c. Société de transport de Montréal*¹⁴. M. Lahjouji poursuivait la STM pour de graves blessures à la tête infligées par une rame de métro entrant dans une station alors qu'il se tenait sur le quai de cette station.

[23] La juge Lemelin retenait que M. Lahjouji avait conclu un contrat de transport en se procurant une carte CAM, mais que l'exécution du contrat de transport ne débutait qu'une fois l'embarquement complété, ce qui n'était pas encore survenu au moment de l'accident.

[24] Cet argument est digne d'intérêt, mais il s'agit d'un autre moyen de défense de la STM, qui ne doit pas être pris en compte au stade de l'autorisation.

[25] De toute façon, quant à ces arguments en droit, le demandeur a droit au bénéfice du doute au stade de l'autorisation.

[26] Dans le jugement de *Boyer c. Agence métropolitaine de transport*¹⁵, le juge Prévost considère qu'il faut laisser au juge du fond le soin de distinguer entre un « *un délai acceptable* » et « *un retard entraînant la responsabilité de l'AMT envers ses usagers* ».

[27] Dans cette autre affaire, le juge Prévost accorde l'autorisation parce que les allégations décrivent une situation répétitive et chronique de retards importants sur l'horaire des trains de banlieue (et même certaines annulations)¹⁶, durant une période spécifique, soit les mois de janvier et février 2009.

[28] Ici, les allégations de la demande suffisent pour considérer qu'il y a apparence de droit à certaines des conclusions recherchées, notamment le droit à des dommages-intérêts. À ce stade, le syllogisme juridique paraît défendable. La STM n'établit pas qu'il serait voué à un échec évident.

C. LE CRITÈRE DU PARAGRAPHE 1^o: L'IDENTIFICATION D'AU MOINS UNE QUESTION « COMMUNE » À TOUS LES MEMBRES

[29] La demande doit identifier des questions de droit ou de fait identiques, similaires et connexes, qui concernent tous les membres du groupe tels que décrits.

¹⁴ 2012 QCCS 3450.

¹⁵ 2010 QCCS 4079, par. 61.

¹⁶ *Idem*, par. 59.

[30] La « question commune » doit être telle que la ou les réponse(s) joue(nt) un rôle non négligeable quant au sort du recours¹⁷. La réponse doit faire progresser la résolution du litige.

[31] Cependant, il n'est pas nécessaire que la réponse soit identique pour tous les membres. Il n'y a pas nécessité de « réponse commune »¹⁸. Il n'y a pas lieu de refuser l'autorisation parce que plusieurs questions « individuelles » (non communes) resteraient à éclaircir dans le sillage de(s) réponse(s) à la question commune.

[32] Par contre, il faut que les questions communes, pour ne pas être négligeables, aient une certaine importance¹⁹.

[33] Évoquer un rôle (non) négligeable fait appel à un exercice comparatif : négligeable par rapport à quoi? Nécessairement, par rapport aux paramètres complets du litige.

[34] L'action collective ne doit donc pas être autorisée lorsque la question commune est négligeable par rapport aux questions individuelles subsistant en aval²⁰.

[35] Ce sera le cas si le sort définitif du litige dépend à ce point d'une multitude de facteurs individuels que la réponse à la question commune ne fera avancer le débat que de façon négligeable²¹.

[36] Plus le groupe proposé est vaste, plus l'utilité de la question commune s'expose à être diluée²².

[37] En effet, l'un des risques d'un groupe trop vaste est qu'il en résulte une trop grande diversité de situations individuelles²³.

[38] En l'espèce, la STM conteste énergiquement qu'il existerait une telle question commune. L'audience a donné lieu à un débat élaboré sur l'application du critère n° 1.

[39] La demande a obtenu un délai additionnel après la tenue de l'audience, pour formuler par écrit sa proposition de questions communes. Voici ce qu'elle a soumis :

- 1) Existe-t-il des situations de retards de cinq minutes ou plus dans les services de métro et d'autobus pour lesquelles la STM devraient [sic] être tenue responsable?

¹⁷ *Vivendi*, préc., note 5.

¹⁸ *Idem*.

¹⁹ *Voisins du train de banlieue de Blainville inc. c. Agence métropolitaine de transport*, 2007 QCCA 236.

²⁰ *George c. Québec (Procureur général)*, 2006 QCCA 1204.

²¹ *Dupuis c. Canada (Procureur général)*, 2014 QCCS 3997; *Labelle c. Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux-région de Montréal*, 2011 QCCA 334.

²² *Contant c. General Motors du Canada ltée*, 2009 QCCA 1699.

²³ *Harmégnies c. Toyota Canada inc.*, 2008 QCCA 380.

- 2) Dans l'affirmative, quelles sont ces situations de retards de cinq minutes ou plus, pour lesquelles la STM devrait répondre et qui donneraient ainsi ouverture à un droit de réclamation des membres?
- 3) Quels sont les préjudices et/ou inconvénients subis par les membres du groupe?
- 4) Le cas échéant, à quelles compensations les membres du groupe ont-ils droit?²⁴

[40] Cette proposition ne peut être analysée abstraitement. Il faut tenir compte du contexte de base pour vérifier que la ou les réponse(s) aux questions communes ferait(ent) progresser le débat de façon autre que négligeable.

[41] Ainsi, il est de connaissance judiciaire que les autobus et rames de métro de la STM sont parfois en retard. Les médias d'information rapportent de temps à autre des situations dérangeantes pour les usagers. Il est arrivé que la STM demande publiquement aux usagers de l'excuser à ce sujet²⁵.

[42] Rien dans les allégations de la demande ne porte à présumer que les réseaux de la STM sont caractérisés par des retards constants ou chroniques, notamment par comparaison avec des systèmes de transport analogues, dans la région de Montréal ou ailleurs. La demande d'autorisation se limite à alléguer que les retards sont « nombreux »²⁶ et « répétés »²⁷.

[43] Le demandeur Allon Cohen documente deux incidents, survenus le mardi 23 février 2016 et le vendredi 27 janvier 2017, en lien avec les lignes d'autobus 138 et 161 respectivement, qui l'ont contraint à payer chaque fois une course à bord d'un véhicule Uber.

[44] La théorie de la cause en demande est que la STM a une obligation de résultat, soit une obligation de ponctualité, sauf force majeure²⁸.

[45] À ce stade, en l'absence d'allégations précises, le juge d'autorisation ne peut prétendre identifier toutes les causes de retard. Nul doute, ces causes sont variées. On peut supposer que certaines sont attribuables à la STM (« causes répréhensibles ») et d'autres non (« causes non répréhensibles »). Il est trop tôt pour déterminer l'impact de situations constituant force majeure.

²⁴ Courriel du 30 octobre 2018, versé au dossier.

²⁵ Pièce P-4.

²⁶ Par. 2.19.

²⁷ Par. 2.20.

²⁸ Article 2034 C.c.Q.

[46] Par exemple, c'est une situation que la circulation du métro soit interrompue en raison d'un suicide ou d'une agression avec blessé dans une station. C'est une autre situation quand un autobus perd une roue en roulant sur un boulevard.

[47] À elles seules, les conditions hivernales peuvent expliquer bien des retards, sans nécessairement les justifier. Et l'on ne parle pas ici des bouchons de circulation sur le réseau routier du Grand Montréal.

[48] Une première difficulté s'ajoute à cet exercice de différenciation. En effet, un usager pourra attendre interminablement « son » autobus à une intersection, sans savoir pourquoi il est en retard. Même chose quand une rame de métro est « bloquée » en amont. Pour diverses raisons que la STM pourrait être amenée à expliquer, celle-ci ne divulgue pas toujours aux usagers pourquoi un autobus ou une rame de métro prend du retard. Un jugement au fond retenant la responsabilité de la STM dans tous les cas où, par exemple, elle a mal planifié le nombre de conducteurs requis pour opérer un jour donné, sera de peu d'utilité pour un membre incapable de savoir pourquoi « son » autobus était en retard, à 7 h 56 le 18 mai 2015 (date et heure choisies au hasard).

[49] Autre difficulté : le même retard du même véhicule n'occasionne pas nécessairement un préjudice à tous ses passagers, encore moins un préjudice d'intensité uniforme. On trouvera à bord du même autobus, un touriste rêveur et un patient qui ne peut se permettre de se présenter en retard chez le médecin ou à l'hôpital, ou encore un étudiant attendu pour un examen de fin de trimestre. C'est pourtant la réponse attendue des questions communes n° 3 et n° 4.

[50] Pour les fins de l'analyse, considérons que M. Cohen est un membre typique du groupe proposé.

[51] Ainsi, M. Cohen :

- se déplace dix fois par semaine entre sa résidence et l'Université Concordia; il lui arrive de prendre le métro quatre fois par jour, notamment pour aller au cinéma et pour aller visiter des amis²⁹;
- doit aussi se déplacer quatre fois par fin de semaine en lien avec ses activités de maître-nageur;
- n'emprunte pas toujours un trajet identique entre les points A et B;
- ne voyage pas nécessairement à la même heure à chaque fois;
- ne subit pas un retard à chaque fois; certains retards sont plus longs que d'autres;

²⁹ Transcription de l'interrogatoire d'Allon Cohen, 17 janvier 2018, p. 12-13.

- quand il y a retard, M. Cohen ne sait pas pourquoi³⁰;
- de la sorte, depuis quatre ans et demi (depuis le 1^{er} mars 2014), M. Cohen aura voyagé quelques milliers de fois à bord d'un véhicule de la STM.

[52] Il faut à ce point multiplier le cas typique de M. Cohen par le nombre de membres du groupe, soit assurément quelques centaines de milliers³¹.

[53] Au mieux, la réponse aux questions communes n° 1 et n° 2 permettrait d'identifier diverses causes de retard et de les classer parmi deux catégories de retards :

- retards attribuables à des causes répréhensibles;
- retards attribuables à des causes non répréhensibles.

[54] Présumément, le jugement au fond fournirait cette réponse après une instruction permettant de passer au crible toutes les causes de retard invoquées en demande et en défense.

[55] Il y aurait sûrement des cas plus difficiles à classer. Par exemple, si les pneus du véhicule éclatent, est-ce un cas de force majeure ou la conséquence du mauvais entretien préventif des véhicules?

[56] Ceci mène à réaliser que la réponse aux questions communes serait d'utilité quasi-nulle aux membres du groupe. En effet, rares sont ceux qui pourraient déterminer pourquoi exactement « leur » autobus ou « leur » métro était en retard à tel ou tel moment (cause répréhensible ou non répréhensible?).

[57] Il faut être conscient que, même à une date précise, la cause peut être différente quant à deux autobus circulant sur des trajets différents, et même quant à deux autobus desservant le même trajet mais à quelques heures d'intervalle.

[58] À ce point de l'analyse, l'on est encore très loin de quantifier le préjudice de chaque passager, ce qui requiert une liquidation individuelle (et ce qui, en soi, n'est pas un obstacle à l'autorisation).

[59] Des quatre questions proposées par la demande, seules les questions n° 1 et n° 2 sont véritablement communes.

[60] Il est hautement improbable que la tenue d'un (long) procès au fond permettrait au tribunal de répondre de façon concluante aux questions n° 3 et n° 4.

³⁰ *Idem*, p. 16.

³¹ *Idem*, p. 8.

[61] Dans l'arrêt *Biondi*³² de 2013, après qu'un jugement au fond ait accueilli une action collective, la Cour d'appel se penchait sur la preuve du lien de causalité (entre la faute et le préjudice).

[62] Dans cette affaire, le groupe était constitué de citoyens ayant subi préjudice en décembre 2004 en raison de moyens de pression illégaux par un syndicat de cols bleus qui, notamment, avaient tardé à déglacer rues et trottoirs après un épisode de verglas.

[63] En première instance, la juge Grenier avait identifié une cause commune dans les cas où des piétons avaient chuté et s'étaient blessés :

[156] Le Tribunal est d'avis que si un membre du groupe a chuté pendant la période visée, il est possible de présumer qu'il est plus probable que cette chute ait été causée par le défaut d'entretien adéquat des trottoirs et de la chaussée que par toute autre chose. Il s'agit du lien causal le plus logique, direct et immédiat. Les nombreux aveux judiciaires et extrajudiciaires de la Ville selon qui les trottoirs étaient complètement glacés, que la situation était dangereuse et urgente et qu'elle ne pouvait savoir avec certitude où et quand le travail avait été fait ne peuvent être ignorés ou pris à la légère.

[64] Deux juges de la Cour d'appel³³ refusaient d'intervenir sur cette appréciation des présomptions de fait par la juge du procès. Dissident, le juge Fournier considérait plutôt que c'était une erreur de droit que de reconnaître une présomption de causalité générale³⁴ (de l'ensemble des préjudices subis par divers individus).

[65] Voici comment s'expliquaient les juges majoritaires :

[132] En l'espèce, les déterminations de fait auxquelles parvient la juge de première instance ne sont pas affectées d'une erreur manifeste et déterminante. Pendant la période sous étude, les trottoirs et chaussées de l'arrondissement Ville-Marie étaient devenus une véritable patinoire. Les documents censés retracer les parcours de sablage n'ont pas été complétés ou ont été trafiqués par le Syndicat, en guise de moyen de pression. Plusieurs personnes ont chuté en raison d'une situation critique découlant de l'absence d'abrasif ou de retards injustifiables dans les opérations d'épandage. Cela créait une situation de danger imminent pour une population prise en otage qui n'avait souvent d'autre choix que de se rendre au travail à ses risques et périls.

[66] On doit donc envisager des situations où diverses victimes de préjudices apparentés parviendront à démontrer une cause unique.

³² *Montréal (Ville de) c. Biondi*, 2013 QCCA 404, en appel du jugement de la juge Grenier, 2010 QCCS 4073.

³³ Les juges Rochette et Kasirer.

³⁴ Au paragraphe [49] de l'arrêt.

[67] Cette cause unique sera notamment établie en comparant une période dite « normale » avec une période plus courte et plus circonscrite aux circonstances « anormales ».

[68] Il faut constater que le projet d'investiguer toutes les causes (vraisemblablement disparates) de retard des autobus et métros de la STM depuis le 1^{er} mars 2014, porterait le débat bien au-delà des contours souples de l'arrêt *Biondi*³⁵.

[69] Cela suffit pour statuer que la réponse aux questions communes ne saurait permettre de cheminer vers la résolution du litige, si ce n'est de façon négligeable.

[70] La demande ne satisfait pas au premier critère de l'article 575 C.p.c.

[71] L'analyse du premier critère aurait pu mener à un résultat différent si la demande s'était concentrée sur une situation plus circonscrite, comme dans les affaires *Boyer*³⁶ et *Biondi*³⁷.

[72] La jurisprudence confère au juge d'autorisation le pouvoir discrétionnaire de « ciseler » ou « remodeler » la description maladroite du groupe³⁸. Mais ce qui aurait été requis est une redéfinition radicale, ce qui va bien au-delà.

D. LE CRITÈRE DU PARAGRAPHE 3^o : L'APPLICATION DIFFICILE OU PEU PRATIQUE DES ARTICLES 91 ET 210 C.P.C.

[73] Il s'agit de vérifier que le véhicule procédural de l'action collective n'est pas disproportionné au motif que le groupe proposé serait restreint à quelques personnes facilement identifiables et capables de convenir entre elles de la désignation d'un mandataire.

[74] Dans le présent cas, même en envisageant de refaçonner le groupe proposé, celui-ci resterait en tous cas constitué de centaines de milliers de membres.

[75] Quant à l'appréciation de ce critère, la STM s'en remet à l'appréciation de la justice³⁹.

[76] Le troisième critère est indiscutablement respecté.

³⁵ Préc., note 32.

³⁶ Préc., note 15.

³⁷ Préc., note 32.

³⁸ *Citoyens pour une qualité de vie/Citizens for a Quality of Life c. Aéroports de Montréal*, 2007 QCCA 1274; *Lallier c. Volkswagen Canada Inc.*, 2007 QCCA 920; *Contant c. General Motors du Canada ltée*, préc., note 22.

³⁹ Plan d'argumentation du 23 octobre 2018, par. 90.

E. LE CRITÈRE DU PARAGRAPHE 4^o : LA CAPACITÉ DE M. COHEN D'AGIR À TITRE DE REPRÉSENTANT DES MEMBRES

[77] Quant au quatrième critère, la STM plaide le manque de disponibilité de M. Cohen mais s'en remet néanmoins à l'appréciation du tribunal⁴⁰.

[78] Trois facteurs servent à vérifier si la personne proposée est adéquate en vue de représenter les membres durant toute l'instance : son intérêt à poursuivre, sa compétence et l'absence de conflit avec les membres du groupe⁴¹.

[79] Ces trois facteurs sont suffisamment validés quant à M. Cohen.

[80] La transcription de l'interrogatoire hors cour tenu le 17 janvier 2018 démontre que M. Cohen serait membre du groupe, qu'il est raisonnablement au courant de la problématique soulevée et qu'il porte intérêt à ce qu'un jugement au fond soit prononcé dans cette affaire.

[81] M. Cohen a personnellement contacté quelques membres potentiels (peu d'entre eux, en fait). Mais l'intensité de ses recherches personnelles importe beaucoup moins quand il est hautement probable que l'action collective concernerait un grand nombre de consommateurs⁴².

[82] M. Cohen a assisté à l'audience du 29 octobre 2018. Son attention aux délibérations était évidente.

[83] L'avocat de la STM, en termes flous, laisse entendre qu'il lui a fallu patienter avant de pouvoir procéder à l'interrogatoire hors cour de M. Cohen, en janvier 2018. Ceci paraît s'expliquer par le fait que M. Cohen étudie présentement à Ottawa.

[84] Le Tribunal statue que M. Cohen pourrait valablement se faire attribuer le statut de représentant des membres, selon le quatrième critère de l'article 575 C.p.c.

F. RÉCAPITULATION

[85] Le seul critère qui n'est pas respecté est celui du paragraphe 1^o : la demande ne circonscrit pas une ou des questions communes à laquelle/auxquelles la réponse ferait progresser la résolution du litige de façon suffisamment importante.

[86] Cette détermination fait écho aux principes directeurs de la procédure civile, particulièrement ceux qui promeuvent la proportionnalité et l'utilisation adéquate des ressources judiciaires (« la bonne administration de la justice », à l'article 18 C.p.c.).

⁴⁰ *Idem*, par. 92.

⁴¹ *Infineon*, préc., note 5; *Lambert (Gestion Peggy) c. Écolait ltée*, 2016 QCCA 659; P.-C. LAFOND, *Le recours collectif comme voie d'accès à la justice pour les consommateurs*, Éditions Thémis, 1996, p. 49.

⁴² *Martel c. Kia Canada inc.*, 2015 QCCA 1033.

[87] Le législateur et les tribunaux québécois entendent favoriser le véhicule procédural qu'est l'action collective dans tous les cas qui s'y prêtent, dès qu'est franchi le seuil minimal de l'article 575 C.p.c.

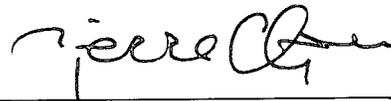
[88] Mais l'étape de l'autorisation est édictée comme mécanisme de filtrage. Cette étape est notamment requise pour éviter d'encombrer le système judiciaire avec une instance extrêmement difficile à gérer.

[89] L'échec d'un des quatre critères entraîne le refus de l'autorisation.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[90] **REJETTE** la demande re-re-modifiée d'autorisation d'exercer une action collective;

[91] **AVEC FRAIS DE JUSTICE.**



PIERRE-C. GAGNON, j.c.s.

Me Jamie Benizri
Me Emmanuelle Epstein
LEGAL LOGIK INC.
Avocats pour le demandeur

Me Daniel Maillé
JOLY, CHKIKAR & MAILLÉ
Avocats pour la défenderesse

Date d'audience : 29 octobre 2018