

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)

No. : **500-06-000937-181**

SPIROS KONSTAS

Demandeur

C.

**RÉSEAU DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN (EXO)**

-et-

**AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN (ARTM)**

Défenderesses

<p style="text-align: center;">DÉFENSE DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN</p>
--

TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION	3
II.	LA PROCÉDURE	3
III.	LES INTERVENANTS DU TRAIN DE BANLIEUE DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DEPUIS 1996	
	a) L'agence métropolitaine de transport (1996-2017)	5
	b) L'autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	5
	c) Réseau de transport métropolitain (EXO).....	8
IV.	TRANSMISSION DES DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AMT À EXO ET À L'ARTM..	8
V.	LES INVESTISSEMENTS PRÉVUS DE L'AMT DANS LE RÉSEAU DE TRAIN DE BANLIEUE POUR LES ANNÉES 2017-2018-2019.....	9
VI.	L'ENTENTE ENTRE L'ARTM ET EXO CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF 2017-2018-2019.....	10

VII.	ABSENCE DE FAUTE DE L'ARTM	11
VIII.	IMPACT DU PROJET DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM).....	13
IX.	L'IMMUNITÉ RELATIVE DE L'ARTM ET L'ABSENCE DE MAUVAISE FOI.....	16
X.	LES DOMMAGES RÉCLAMÉS.....	16
XI.	L'ABSENCE DE SOLIDARITÉ.....	18

EN DÉFENSE À LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE MODIFIÉE D'UNE ACTION COLLECTIVE, LA DÉFENDERESSE, AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

1. Afin de ne pas alourdir la présente défense, la défenderesse, Autorité régionale de transport métropolitain (l'« **ARTM** »), répond aux allégations de la *Demande introductive d'instance modifiée d'une action collective* (la « **Demande modifiée** ») de façon regroupée aux cinq (5) paragraphes qui suivent, sa défense étant plus amplement détaillée aux chapitres subséquents;
2. L'ARTM nie les allégations contenues aux paragraphes 1, 12, 13, 14, 16, 39, 41, 43, 54, 63, 64, 65, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 79, 80, 84, 86, 87, 92, 103, 104, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 129, 130, 132, 135, 136, 137, 38, 139, 142, 157, 159, 160, 162, 163, 165, 166, 167, 169, 170, et 173 de la Demande modifiée;
3. En ce qui concernant les allégations contenues aux paragraphes 2, 3, 4, 9, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 42, 43, 48, 49, 55, 56, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 85, 88, 109, 127, 134, 140, 141 et 164 de la Demande modifiée, l'ARTM s'en remet aux documents, décisions ou lois auxquels réfèrent lesdits articles;
4. L'ARTM ignore les allégations contenues aux paragraphes 5, 6, 7, 8, 15, 26, 27, 28, 46, 47, 50, 51, 57, 58, 60, 62, 64, 67, 68, 74, 75, 83, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 107, 108, 123, 124, 125, 126, 128, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 168, 171 et 172 de la Demande modifiée;
5. L'ARTM admet les allégations contenues aux paragraphes 10, 35, 36, 37, 38, 40, 44, 45, 52, 53, 54, 61 et 158 de la Demande modifiée;
6. L'ARTM nie, telles que rédigées, les allégations contenues aux paragraphes 11, 41, 59, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 90, 91, 133 et 161 de la Demande modifiée;

II. LA PROCÉDURE

7. Le 23 juillet 2018, une *Judicial Application to Authorize Class Action* (la « **Demande d'autorisation** »), est intentée contre la défenderesse Réseau de transport métropolitain (opérant depuis sous le nom exo « **EXO** »), tel qu'il appert au présent dossier de Cour;
8. Le 27 mars 2019, le demandeur ajoute par amendement l'ARTM comme partie défenderesse à sa Demande d'autorisation, tel qu'il appert au présent dossier de Cour;

9. L'action collective alors envisagée recherche la responsabilité contractuelle et extracontractuelle d'EXO et de l'ARTM, afin de permettre aux membres du groupe de réclamer des dommages pour compenser le défaut des défenderesses d'avoir fourni un service fiable et ponctuel à ses usagers, tel qu'il appert au présent dossier de Cour;
10. Le 1^{er} avril 2020, l'Hon. Juge Pierre-C. Gagnon accueille la Demande d'autorisation, mais refuse au demandeur le droit de réclamer des dommages punitifs à l'ARTM, tel qu'il appert au présent dossier de Cour;
11. Le 5 mai 2020, à la demande des parties, le jugement d'autorisation est rectifié (le « **Jugement rectifié** ») par l'Hon. Juge Pierre-C. Gagnon, tel qu'il appert au présent dossier de Cour;
12. Le Jugement rectifié désigne le demandeur pour agir à titre de représentant des membres du groupe défini comme suit:

« Toutes les personnes ayant payé un titre de transport d'Exo pour voyager sur la ligne de train Deux-Montagnes ou sur la ligne de trains Mascouche, à quelque date entre le 1^{er} novembre 2017 et le 28 février 2018. »

tel qu'il appert au présent dossier de Cour;

13. Le dispositif du Jugement rectifié balise toutefois comme suit la nature du recours du demandeur :

*« [155] **AUTORISE** l'institution d'une action collective en dommages-intérêts et avec conclusions déclaratoires, sur une base contractuelle contre le Réseau de transport métropolitain (« Exo »), et sur une base extracontractuelle contre l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'« ARTM »); » (nos soulignés)*

tel qu'il appert au présent dossier de Cour;

14. Le Jugement rectifié identifie les principales questions communes à traiter collectivement, comme suit :

« a) Exo et l'ARTM ont-elles contrevenu à leurs obligations de fournir, entre le 1^{er} novembre 2017 et le 28 février 2018, un service fiable et ponctuel aux usagers des lignes Deux-Montagnes et Mascouche?

b) les membres (...) du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts compensatoires et, quant à Exo seulement, à des dommages punitifs?

c) si les membres ont droit à des dommages punitifs, quel en est le montant payable par Exo?

tel qu'il appert au présent dossier de Cour;

15. Le 17 juillet 2020, le demandeur intente une *Demande introductive d'instance d'une action collective* contre EXO et l'ARTM, tel qu'il appert au présent dossier de Cour;
16. Le 15 décembre 2020, le demandeur notifie aux parties une *Demande introductive d'instance modifiée d'une action collective* (la « **Demande modifiée** »), tel qu'il appert au présent dossier de Cour;

III. LES INTERVENANTS DU TRAIN DE BANLIEUE DANS LA REGION METROPOLITAINE DEPUIS 1996

a) L'Agence métropolitaine de transport (1996-2017)

17. Le 1^{er} janvier 1996 est instituée l'Agence métropolitaine de transport (l'« **AMT** ») par la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, R.L.R.Q., c. A-7.02 (la « **Loi sur l'AMT** »), qui a pour effet de remplacer la *Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal*;
18. En vertu de la Loi sur l'AMT, l'AMT avait comme principale fonction l'exploitation du réseau de train de banlieue sur son territoire et avait compétence sur le transport métropolitain par autobus et sur tout prolongement des lignes de métro;
19. Le matériel roulant était la propriété de l'AMT (art. 152 de la Loi sur l'AMT);
20. L'AMT avait donc compétence tant au niveau stratégique qu'opérationnel;
21. Le territoire de l'AMT était celui de la Communauté métropolitaine de Montréal au sens de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal*, R.L.R.Q., chapitre C-37.01, la Ville de St-Jérôme et la réserve indienne de Kahnawake, le tout tel qu'il appert du plan de territoire de l'AMT, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-1**;
22. Le réseau de train de l'AMT comprenait alors six (6) lignes et près d'une soixantaine de gares, tel qu'il appert du plan du réseau de train de banlieue de l'AMT, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-2**;
23. Les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche, concernées par le présent dossier, étaient parmi celles sous la responsabilité de l'AMT;

b) L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

24. Le 19 mai 2016, a été adoptée la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* qui a aboli l'AMT dans le but de constituer deux (2) nouvelles organisations, soit l'ARTM et EXO, indépendantes l'une de l'autre, par l'édiction de deux lois distinctes :

➤ *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (L.Q., c. A-33.3) (« **Loi sur l'ARTM** ») et

➤ *Loi sur le réseau de transport métropolitain* (L.Q., c. R-25.01) (« **Loi sur le RTM** »)

25. Instituées le 1^{er} juin 2017, l'ARTM et EXO sont de pures créations législatives et des personnes morales de droit public (art. 1 de la Loi sur l'ARTM et art. 1 de la Loi sur le RTM);
26. Le rôle de l'ARTM en est un « macro », de stratégie, visant à planifier, organiser, financer et promouvoir le transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal (art. 5 et 6 de la Loi sur l'ARTM);
27. L'ARTM a également compétence exclusive dans l'établissement du cadre tarifaire du transport collectif sur son territoire (art. 25 de la Loi sur l'ARTM);
28. L'ARTM est, en d'autres mots, le troisième œil des sociétés de transport veillant à organiser le transport collectif métropolitain pour en assurer la cohérence, afin notamment que les services de transport des banlieues de Montréal (Laval, Longueuil) s'imbriquent de manière fluide aux services de transport de Montréal et que les divers services de transport collectif de la métropole (autobus, métro et train) soient également planifiés et organisés de manière efficace;
29. Le territoire de l'ARTM comprend celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, composé de 82 municipalités, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme, tel qu'il appert du plan du territoire de l'ARTM, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-3**;
30. Les services de transport collectif et l'entretien du matériel roulant et des infrastructures relèvent toutefois de la seule responsabilité des organismes publics de transport en commun (« **OPTC** ») sur leur territoire respectif;

Rôle de planification

31. Au cours des années 2017 et 2018, le rôle de planification de l'ARTM a constitué principalement à la mise en place d'un plan stratégique de développement du transport collectif et du programme des immobilisations, ainsi que sa participation à des projets de transport collectif structurants, tels le REM, le prolongement de la ligne bleue du Métro de Montréal, le service rapide par bus dans l'axe du Boulevard Pie-IX et sa participation à certaines enquêtes, tel qu'il appert du Rapport annuel 2017 de l'ARTM et du Rapport annuel 2018 de l'ARTM, pièces **DA-4** et **DA-8**;
32. En tenant compte des indications du ministre, l'ARTM étudie et planifie le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout ou la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif (art. 6, par. 5 de la Loi sur l'ARTM);
33. Le devoir de l'ARTM d'étudier et de planifier implique nécessairement un facteur « temps » avant qu'un ajout, un remplacement, une amélioration de matériel roulant ou qu'une infrastructure ne voit le jour;

34. Pour pouvoir constater un ajout ou un remplacement, une étude doit être conduite, le poste « budgétaire » planifié et approuvé et que soit complété le processus d'adjudication du contrat;

Rôle d'organisation

35. Le rôle d'organisation de l'ARTM vise principalement la conclusion d'ententes avec les OPTC comme EXO, la délégation de gestion des actifs métropolitains, la conclusion d'alliances et promotions avec divers partenaires et la gestion des billetteries métropolitaines, en collaboration avec les OPTC, tel qu'il appert des Rapports annuels 2017 et 2018, pièces **DA-4** et **DA-8** (voir également art. 6 et 8 de la Loi sur l'ARTM);

Rôle de financement

36. L'ARTM a mis en place une première politique de financement, l'imposition de redevances de transport, l'établissement du cadre tarifaire (art. 25 de la Loi sur l'ARTM) et la perception des recettes tarifaires, ainsi que l'élaboration de son cadre financier en vue de financer l'ensemble des services de transport collectif sur son territoire, tel qu'il appert des Rapports annuels 2017 et 2018, pièces **DA-4** et **DA-8**;

Rôle de promotion

37. L'ARTM joue un rôle de promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine. À cette fin, elle élabore des campagnes d'information, publicitaires et promotionnelles et développe des produits telle l'application mobile Chrono, de concert avec les OPTC, tel qu'il appert du Rapport annuel 2018, pièce **DA-8**;
38. L'ARTM joue un rôle de chef d'orchestre à l'égard des divers acteurs opérationnels de transport collectif (les OPCP) que d'exécutant, surtout dans les sphères de planification et d'organisation de sa mission, tel qu'il appert notamment du Rapport annuel 2018, p. 60, pièce **DA-8**;
39. Dans le cadre de son mandat stratégique et considérant son rôle de gestion et de financement, l'ARTM gère un portefeuille de revenus se composant notamment des recettes tarifaires émanant de la vente de titres par les exploitants des services de transport, des subventions gouvernementales, des contributions municipales et d'autres revenus provenant notamment des droits d'immatriculation;
40. Quatre-vingt-quinze pourcent (95%) des dépenses (charges) de l'ARTM sont attribuables aux contrats de service qu'elle conclut avec les exploitants de services (OPTC), tel EXO, tel qu'il appert notamment du Rapport annuel 2017 de l'ARTM, pièce **DA-4**;
41. L'ARTM rémunère les OPTC pour leurs dépenses en exploitation des services et en immobilisations, tel qu'il appert notamment du Rapport annuel 2017 de l'ARTM, pièce **DA-4**;

42. Conformément à la Loi sur l'ARTM, l'ARTM n'exploite pas les différents services de transport collectif sur son territoire ni n'a compétence en ce qui concerne l'entretien du matériel roulant ou des infrastructures, ceux-ci étant fournis par chacun des OPTC sur son territoire, dont notamment EXO;
43. L'ARTM n'est pas non plus responsable des horaires de train ni ne peut ou non les respecter, n'étant pas l'entité exploitant le service de trains de banlieue;
44. Les OPTC sont seules responsables de l'horaire des services de transport sur leur territoire et de leur ponctualité;
45. Quant aux actifs de l'ARTM, ils consistent essentiellement en des stationnements, des terminus, des voies réservées sur routes et des billetteries, tel qu'il appert à l'Annexe C du Programme des immobilisations 2018-2027 de l'ARTM (« **PDI 2018-2027 de l'ARTM** »), dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-5**;

c) Réseau de transport métropolitain (EXO)

46. EXO est un OPTC, tout comme la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL);
47. EXO a compétence exclusive pour exploiter sur son territoire une entreprise de services de transport collectif par trains de banlieue, art. 5 de la Loi sur le RTM;
48. EXO est notamment responsable de *construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous sa responsabilité* (art. 6.3 de la Loi sur le RTM) et d'*assurer une prestation de services en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud* (art. 6.5 de la Loi sur le RTM);
49. Étant l'exploitant du service de transport par trains de banlieue, EXO perçoit le produit de la vente aux usagers des titres de transport, qu'elle doit remettre ensuite à l'ARTM (art. 6, par. 3 et 29 de la Loi sur l'ARTM), qui est responsable de gérer les recettes tarifaires;
50. Les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche, concernées par le présent dossier, sont parmi celles sous la responsabilité d'EXO;

IV. TRANSMISSION DES DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AMT À EXO ET À L'ARTM

51. En vertu de l'article 112 de la Loi sur l'ARTM et de l'article 78 de la Loi sur le RTM, l'ARTM est substituée à l'AMT à l'égard des fonctions qui lui sont confiées par la Loi sur l'ARTM et acquiert les droits et en assume les obligations, alors qu'EXO est substitué à l'AMT à l'égard des fonctions qui lui sont confiées par la Loi sur le RTM et en acquiert les droits et en assume les obligations;

52. En d'autres mots, l'ARTM n'est pas responsable des faits et gestes de l'AMT (avant le 1^{er} juin 2017) si ceux-ci concernent une fonction, une mission, une compétence qui est maintenant confiée à EXO, comme par exemple l'exploitation du service de trains de banlieue, l'entretien des infrastructures et du matériel roulant;
53. Cette division des rôles et responsabilités entre l'ARTM et EXO a pour conséquence directe que l'ARTM n'est pas responsable des immobilisations ou infrastructures liées aux trains de banlieue, ces actifs et leur exploitation et entretien étant transférés à EXO;
54. D'ailleurs, les dépenses en immobilisations relatives aux équipements et infrastructures de l'ARTM, laissent voir qu'il n'y a aucun investissement concernant les flottes de trains, l'entretien du matériel roulant et des infrastructures, tel qu'il appert aux pages 13, 14, 15 du PDI 2018-2027 de l'ARTM (pièce DA-5);

V. LES INVESTISSEMENTS PREVUS DE L'AMT DANS LE RESEAU DE TRAINS DE BANLIEUE POUR LES ANNEES 2017-2018-2019

55. L'AMT devait présenter annuellement au ministre des Transports du Québec son programme triennal d'immobilisations (art. 78-82 de la Loi sur l'AMT);
56. Pour les années 2017-2018-2019, les investissements en immobilisations prévus étaient de 805 206 000 \$, le tout tel qu'il appert au Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 de l'AMT (le « **PTI 2017-2018-2019 de l'AMT** »), dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-6**;
57. L'AMT avait comme projet majeur en cours la conception du centre de maintenance de Pointe-Saint-Charles, destiné à l'entretien des trains circulant notamment sur les lignes Deux-Montagnes et Mascouche ; des investissements de près de 155 millions de dollars devaient être engagés au cours de l'année 2017, alors que plus de 133 millions avaient déjà été investis dans les années précédentes, tel qu'il appert à la page 13 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);
58. Quant à la ligne Mascouche, plusieurs investissements (718 millions de dollars) avaient été engagés en vue de la mise en service de cette ligne en décembre 2014, et visaient notamment l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes sur la ligne Mascouche (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.). Une enveloppe résiduaire de 12 millions était également prévue pour l'année 2017, tel qu'il appert à la page 13 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);
59. Des sommes importantes étaient également allouées à l'amélioration du tunnel Mont-Royal (90 millions de dollars), compte tenu notamment de l'augmentation de l'achalandage et du fait que ce tunnel avait été construit entre 1912 et 1917, tel qu'il appert de la page 22 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);

60. Dans son introduction concernant cette rubrique, l'AMT mentionnait :

« La hausse de service sur le réseau de trains de banlieue, l'augmentation de sa fiabilité et l'amélioration du confort sont des critères essentiels au maintien et à l'accroissement de la clientèle des transports collectifs. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

Par ailleurs, il faut procéder, de manière continue, à la réparation et à l'amélioration du matériel roulant plus ancien, afin d'améliorer les services offerts aux clients des trains de banlieue. »

tel qu'il appert à la page 46 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);

61. Pour atteindre ces objectifs, l'AMT avait prévu l'acquisition de nouvelles voitures de trains de banlieue, un projet représentant des investissements de 103 406 000 \$, tel qu'il appert à la page 22 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);

62. De plus, l'AMT prévoyait effectuer des réparations majeures du matériel roulant avec des investissements de 2 497 000 \$ et de 29 419 000 \$ pour la réhabilitation de voitures automotrices (MR90), tel qu'il appert à la page 47 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6);

63. Ces investissements ne seront toutefois qu'en partie réalisés en raison de la décision du gouvernement du Québec de mettre sur pied le projet du *Réseau express métropolitain* (« **REM** »), tel qu'expliqué plus en détail au titre VIII de la présente défense;

VI. L'ENTENTE ENTRE L'ARTM ET EXO CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF 2017-2018-2019

64. Le 21 mai 2019, conformément à l'article 8 de la Loi sur l'ARTM, l'ARTM a conclu avec EXO une *Entente concernant les services de transport collectif 2017-2018-2019* (l'« **Entente de services** »), avec effet rétroactif au 1^{er} juin 2017, tel qu'il appert de l'Entente de services, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-7**;

65. L'Entente de services prévoit notamment, à son préambule, que :

« les Parties s'engagent à viser l'efficience en évitant de dupliquer les activités de chacune des organisations dans le respect de leur mission respective et de leurs rôles et responsabilités respectifs. À cet égard, les Parties collaborent et s'engagent à partager toutes les informations pertinentes à la réalisation de leurs missions respectives; »

et que :

« Le RTM [EXO] est responsable du lien opérationnel avec sa clientèle, notamment l'information client, la communication, les sondages, les panels clients, de même que la réalisation et la mise en œuvre des éléments en interface avec sa clientèle. »

66. Ne relevant pas de la sphère de responsabilité de l'ARTM, EXO participe seule à l'identification de ses besoins en immobilisation qu'elle transmet ensuite à l'ARTM;
67. Pour les années 2017 et 2018, l'ARTM a versé au total la somme de 666 585 000 \$ à EXO en contrepartie des services et des dépenses en immobilisation identifiés et monétarisés par EXO, tel qu'il appert au rapport annuel 2018 de l'ARTM, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-8**;

VII. ABSENCE DE FAUTE DE L'ARTM

68. L'ARTM n'est ni responsable du bon fonctionnement des équipements et infrastructures, ni responsable des horaires de train qu'EXO met à la disposition des usagers, tout comme elle n'est pas responsable de ses tâches pour les autres OPTC;
69. En tout temps pertinent, l'ARTM a agi dans les limites des compétences qui lui sont dévolues par sa loi constitutive, la Loi sur l'ARTM, et dans le respect de la division des compétences en matière de transport collectif, tel que souhaité par le gouvernement du Québec;
70. Compte tenu de ce partage de compétences entre l'ARTM et EXO, l'ARTM n'a d'ailleurs pas connaissance des causes des retards allégués par le demandeur entre novembre 2017 et février 2018, si ce n'est que par l'information véhiculée par EXO;
71. C'est d'ailleurs à EXO (et non à l'ARTM) que le ministre des Transports du Québec exige un plan d'action d'urgence pour améliorer de façon durable la fiabilité et la ponctualité du réseau de trains, tel qu'illustré à l'article du Journal la Presse du 20 février 2018, communiqué par le demandeur comme pièce P-9;
72. Le 8 mars 2018, c'est EXO (et non l'ARTM) qui fait le suivi auprès du ministre des Transports du plan d'action d'EXO pour l'amélioration durable de la fiabilité et de la ponctualité du réseau des trains, le tout tel qu'il appert d'une lettre d'EXO communiqué au soutien des présentes comme pièce **DA-9**;
73. Le 14 mars 2018, c'est EXO (et non l'ARTM) qui présente par voie de communiqué son plan d'action d'urgence pour améliorer de façon durable la fiabilité et la ponctualité du réseau de trains, le tout tel qu'il appert du communiqué (pièce P-10);
74. Le 17 avril 2018, c'est EXO (et non l'ARTM) qui présente au ministère des Transports sa *Demande d'autorisation finale – Projet d'acquisition de matériel*

*roulant de trains – Voitures de type 2000 dans le cadre du Plan d'action pour l'amélioration durable de la fiabilité et de la ponctualité des trains (PAFP), le tout tel qu'il appert d'une lettre d'EXO accompagnée d'une demande d'autorisation finale communiquées en liasse au soutien des présentes comme pièce **DA-10**;*

75. Tel que déjà mentionné, le rôle de l'ARTM dans la planification du transport collectif, en ce qui a trait aux équipements et infrastructures, concerne l'étude et la planification du maintien, de l'amélioration, du remplacement, de l'ajout ou de la démolition d'équipements et d'infrastructures (A. 6, par. 5 Loi sur l'ARTM);
76. L'étude et la planification se font nécessairement avant la décision de mettre de l'avant un projet d'immobilisations;
77. Il ressort d'ailleurs du Rapport annuel 2016 de l'AMT et du Rapport annuel 2017 d'EXO, que le projet de remplacement, réhabilitation ou modernisation des voitures de trains de banlieue, notamment les voitures MR-90 voyageant sur la ligne Deux-Montagnes, était déjà en cours;
78. En effet, la page 19 du Rapport annuel 2017 d'EXO laisse voir qu'EXO avait déjà pris la décision de moderniser sa flotte de voitures MR-90, qu'un appel d'offres avait été lancé en 2016 par l'AMT, qu'un contrat a été octroyé en mars 2017 et que la livraison de la première voiture était prévue pour 2019;
79. Le Rapport annuel 2017 d'EXO mentionne également que les voitures MR-90 sont les premières de toute la flotte de voitures appartenant à EXO à subir une réhabilitation et donc qu'EXO priorise ces voitures en ce qui a trait à la modernisation;
80. Également, le PTI 2017-2018-2019 de l'AMT prévoyait déjà comme projets au cours de l'année 2017 et des années subséquentes des investissements de 137M\$ concernant la flotte de trains, les infrastructures et les lignes de train. Un investissement de 32M\$ concernant l'acquisition de voitures neuves et des investissements majeurs dans le projet de rénovation du Tunnel Mont-Royal et de la Ligne Mascouche;
81. Ainsi, si tant est que l'ARTM soit responsable pour les faits et gestes de l'AMT dans la sphère d'activités qui lui a été confiée, en l'occurrence la planification et l'organisation du transport collectif, il va de soi que tant l'AMT que l'ARTM ont rempli leurs obligations de planification et d'étude des équipements et des infrastructures, et ce, avant novembre 2017, puisque le projet de revitalisation des voitures MR-90 était déjà en phase « opérationnelle » en 2017 et géré par EXO, ou son auteur l'AMT;
82. En tout temps pertinent, l'ARTM a rempli ses obligations statutaires et celles à l'Entente de services (pièce DA-7). Sa conduite ne peut aucunement être assimilée à un écart de conduite de la norme de prudence et diligence à l'égard des tiers que sont le demandeur et les membres du groupe;

VIII. IMPACT DU PROJET DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

83. Le 13 janvier 2015, le gouvernement du Québec (le « **Gouvernement** ») et la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « **Caisse** ») concluent l'*Entente en matière d'infrastructure publique* (l'« **Entente-cadre** »), dont le but est d'encadrer le modèle d'affaires entre chaque partie en lien avec des projets majeurs d'infrastructure publique, tel qu'il appert de l'Entente-cadre dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-11**;
84. Aux termes de l'Entente-cadre, tout projet comporte deux (2) phases, soit : (a) la phase de planification qui est réalisée « *conjointement par la Caisse et le Gouvernement* » afin d'élaborer la solution la mieux adaptée aux besoins définis par le Gouvernement ainsi qu'à ses contraintes budgétaires et (b) la phase de réalisation qui est effectuée par la Caisse, laquelle « *agit par l'entremise de filiales telles que décrites à l'Annexe 2* », tel qu'il appert de l'article 3.1, Annexe 2 de l'Entente-cadre (pièce DA-12);
85. En avril 2016, CDPQ Infra inc. – une filiale de la Caisse en propriété exclusive constituée notamment afin d'évaluer les projets majeurs d'infrastructure publique à être proposés par le Gouvernement – présente le projet du REM, intégrant quatre antennes dans l'axe du nouveau pont Champlain, la desserte de l'aéroport et de l'ouest de l'île et le corridor de la ligne de banlieue Deux-Montagnes;
86. Le 27 septembre 2017, l'Assemblée nationale adopte la *Loi concernant le REM*, en vue de faciliter la réalisation et l'exploitation du REM;
87. Le REM est un projet ambitieux et novateur de transport collectif intégré de type métro léger visant à améliorer l'offre de transport pour les centaines de milliers d'usagers de la grande région métropolitaine de Montréal;
88. Avec ses 67 km de voies ferroviaires, le REM constituera le quatrième plus grand réseau de transport automatisé au monde – après ceux de Singapour, Dubaï et Vancouver – et le plus important projet d'infrastructure intégrée en transport public au Québec depuis le métro de Montréal en 1966;
89. Plus spécifiquement, les quatre antennes du REM feront un lien rapide entre le centre-ville et: (a) la Rive-Sud via le Pont Champlain (Antenne Rive-Sud); (b) la Rive-Nord en passant par Laval (Antenne Deux-Montagnes); (c) l'Ouest de l'île de Montréal (Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue); et (d) l'Aéroport Montréal-Trudeau (Antenne Aéroport);
90. Grâce entre autres à ses 26 stations qui seront en service 20 heures par jour, à sa fréquence de passage aux 2,5 à 15 minutes, à ses trois connexions avec le métro de Montréal, à son accès universel et à la circulation sur des voies dédiées, le REM offrira un service à la fine pointe de la technologie et rendra les déplacements rapides et fluides pour les usagers;

91. Il va sans dire que les projets d'immobilisations de l'AMT ont été directement touchés par l'annonce du REM et dont l'impact est constaté à plusieurs documents émanant de l'AMT;
92. À titre illustratif, le Rapport annuel 2016 de l'AMT précise que l'arrivée du REM aura des impacts directs sur les trains de banlieue, notamment sur la construction du Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles, justement destiné à l'entretien des voitures de trains des lignes Deux-Montagnes et Mascouche, la rénovation du Tunnel Mont-Royal (Phase 2), la Ligne Mascouche :

« Dans la perspective de l'implantation du REM, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) travaille en concertation étroite afin de bien gérer les impacts découlant de la réalisation éventuelle du projet sur ses activités courantes et futures.

[...]

Entre autres considérations, notons que le projet de REM prévoit l'acquisition de la ligne de trains Deux-Montagnes et l'usage exclusif des voies de cette ligne pour ses trains automatisés. Puisqu'il n'est pas possible de faire coexister sur les mêmes voies un mode ferroviaire lourd et un mode léger, les trains de la ligne Deux-Montagnes, remplacés par le REM, cesseront leurs activités, et ceux de la ligne Mascouche ne pourront plus emprunter le tunnel Mont-Royal. Les impacts sur les services et activités de l'AMT sont évalués et pris en compte dans la planification du projet.

CENTRE DE MAINTENANCE POINTE SAINT-CHARLES : Amorcé en 2015 et initialement prévu pour accueillir les rames des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes, Mascouche et Mont Saint-Hilaire, ce projet fait l'objet d'une réévaluation et de modifications afin d'y intégrer les besoins d'entretien du matériel roulant du REM. Dans un souci de saine gestion des fonds publics, et pour répondre plus efficacement aux besoins des deux réseaux, les travaux de construction ont été temporairement et partiellement suspendus afin de planifier la conversion du projet initial et un centre d'entretien mixte (trains de banlieue et REM). La reprise des travaux est prévue en juin 2017.

RÉNO-TUNNEL (PHASE 2) : Dans le contexte où le projet de REM implique l'acquisition et l'utilisation exclusive de la ligne Deux-Montagnes, une entente entre l'AMT, le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) et CDPQ Infra a été conclue au printemps 2017. Celle-ci prévoit le report, pour une période de 12 mois, de la poursuite du programme de rénovation du tunnel Mont-Royal, le temps que le projet de REM soit confirmé et que CDPQ Infra précise les travaux qu'elle entreprendra elle-même en lien avec son projet de train automatisé.

LIGNE MASCOUCHE : Pour des raisons de sécurité et d'incompatibilité entre les modes automatiques et guidés, les trains de cette ligne ne pourront plus emprunter le tunnel Mont-Royal jusqu'à destination de la gare centrale ni se rendre jusqu'au Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles pour les travaux d'entretien et de maintenance.

Des solutions de rechange doivent être mises en place à la fois pour assurer l'entretien du matériel roulant, et pour proposer un transfert fluide et sécuritaire de la clientèle entre la ligne de trains Mascouche et la ligne REM de Deux-Montagnes. CDPQ Infra prévoit d'ailleurs une station de correspondance à la hauteur de l'A-40. »

tel qu'il appert à la page 11 du Rapport annuel 2016 de l'AMT, dont copie est jointe au soutien des présentes comme pièce **DA-12**;

93. Le PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6) confirme d'ailleurs que les projets d'immobilisations de l'AMT sont directement touchés par l'annonce du projet REM;
94. Par exemple, au sujet des projets majeurs figurant au PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6) et concernant le *Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles*, une note a été ajoutée à la page 21, précisant :

« Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. »
95. La même note est ajoutée en ce qui concerne le projet *Programme Réno-Tunnel* ainsi que le projet *Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves*, tel qu'il appert de la page 22 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6) ;
96. Concernant la flotte de trains de banlieue, cette même note est ajoutée au projet *Voitures automotrices – Programme de réhabilitation*, à la page 47 du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT (pièce DA-6) ;
97. Tous ces projets d'immobilisations, touchant à la flotte de trains de banlieue, à l'exploitation des trains de banlieue, à l'entretien des infrastructures et du matériel roulant ont, dans la foulée de l'abolition de l'AMT et la création de l'ARTM et d'EXO, été transmis à EXO, l'entité opérationnelle des trains de banlieue (art. 112 de la Loi sur l'ARTM et art. 78 de la Loi sur le RTM);
98. L'ARTM n'est pas responsable de la prise de décision concernant l'entretien du matériel roulant et des infrastructures appartenant maintenant à EXO, de même que pour le remplacement ou l'acquisition de nouveaux trains, pareille compétence étant de la sphère exclusive d'EXO;
99. Quoi qu'il en soit, même si la Cour déterminait que ce type de décisions relevait de l'ARTM, ce qui est nié, il était tout à fait justifié pour l'AMT ou l'ARTM, dans les circonstances, et d'un point de vue de saine gestion de fonds publics, d'annuler, en tout ou en partie, l'achat ou la modernisation de matériel roulant destiné à disparaître ou ne servir que sur une très courte période en raison de l'arrivée du REM;
100. Dans les circonstances, l'ARTM n'a commis aucune faute extracontractuelle à l'égard du demandeur ou des membres du groupe;

IX. L'IMMUNITÉ RELATIVE DE L'ARTM ET L'ABSENCE DE MAUVAISE FOI

101. En tant que personne morale de droit public, les décisions prises par l'ARTM (ou par l'AMT dans la sphère des responsabilités dévolues à l'ARTM) en ce qui concerne le financement d'EXO et de projets majeurs ou nécessaires d'immobilisations et quant à la planification et à l'organisation stratégiques du transport collectif par trains de banlieue relèvent de la sphère politique et, incidemment, sont protégées par le principe de l'immunité relative de l'État;
102. Ainsi, et subsidiairement, même si cette Cour concluait à l'existence d'une faute commise par l'ARTM, cette faute ne saurait aucunement engager sa responsabilité à moins d'une démonstration claire, par le demandeur, de la mauvaise foi de l'ARTM dans l'exercice de ses responsabilités légales;
103. Les revenus de l'ARTM proviennent de diverses sources, notamment les recettes tarifaires, les subventions gouvernementales, les contributions municipales et les droits d'immatriculation;
104. Une analyse des états financiers 2017 et 2018 de l'ARTM démontre toutefois que les charges financières qui lui incombent dépassent les revenus qu'elle génère;
105. Ainsi, à moins d'obtenir des subventions gouvernementales supplémentaires, ce qui relève de la décision politique du gouvernement, l'ARTM n'a aucun moyen de financer de manière plus importante les projets en immobilisation d'EXO;
106. Le demandeur n'a pas fait la démonstration que l'ARTM a commis une faute lourde ou a agi de mauvaise foi, empêchant ainsi le demandeur de passer outre à son immunité relative et ce, même si une faute simple était démontrée, ce qui est contesté;

X. LES DOMMAGES RÉCLAMÉS

107. Quant aux dommages réclamés par le demandeur, il s'agit de simples désagréments de la vie qui ne sont pas indemnifiables en droit québécois;
108. Les retards de trains de banlieue, particulièrement en période hivernale au Québec, font partie des aléas de la vie, au même titre qu'on ne peut contrôler tous les aléas d'un transport par voiture, même en partant tôt;
109. Subsidiairement, les dommages réclamés par le demandeur sont grossièrement exagérés, pour les motifs suivants;
110. Les dommages compensatoires réclamés par le demandeur visent à compenser un préjudice moral - essentiellement des troubles et inconvénients- tel que décrit aux paragraphes 122 et 123 de la Demande amendée;
111. Le demandeur demande ainsi que les défendeurs remboursent 50% du prix des titres de transport payé par les usagers;

112. Cette réclamation vise à compenser les dommages moraux allégués par le demandeur;
113. Or, le demandeur réclame, en sus de cette réclamation, un montant additionnel de 125 \$ par mois pour chacun des membres en vue de compenser les troubles et inconvénients subis, pour chacun des mois de novembre 2017 à février 2018, ce qui représente une somme de 500 \$ par membre;
114. Il s'agit d'une double réclamation pour les mêmes dommages moraux ou troubles et inconvénients qui pourraient être compensés par la demande de remboursement de 50% du prix des titres de train. Les défendeurs ne peuvent pas être condamnés à compenser deux fois le même dommage;
115. Au surplus, que l'utilisateur soit un abonné de la Zone 1 ou 8 (ou quelque zone que ce soit) ne change en rien à l'étendue de son dommage : le retard sera le même, que l'utilisateur ait acquis un abonnement Zone 1 ou qu'il ait acquis un abonnement Zone 8, et ce, malgré le fait que l'utilisateur zone 8 paie plus cher son abonnement;
116. De plus, la méthode de calcul et de ventilation des sommes réclamées en remboursement de 50% du prix du titre de transport ne fait aucun sens;
117. Lorsqu'un retard survient sur un trajet quelconque sur une ligne de trains, l'utilisateur, qu'il soit abonné mensuellement, annuellement ou qu'il achète des titres unitaires, subit le même retard. Ainsi, le type d'abonnement ne peut influencer sur la réclamation du demandeur;
118. De plus, la méthode de calcul des usagers ayant acquis des titres unitaires ou des carnets de 6 billets n'est aucunement plausible, puisqu'un usager qui achète des titres unitaires ou des carnets de 6 billets n'est pas un usager qui a voyagé par train pendant les 120 jours entre le début du mois de novembre 2017 et la fin février 2018;
119. Il est d'ailleurs illogique que les usagers occasionnels soient compensés d'une somme égale ou même plus importante que les usagers qui achètent un abonnement annuel ou mensuel;
120. La réclamation ne tient pas compte également que les usagers n'ont pas utilisé le train de banlieue les fins de semaine et durant la période des fêtes 2017-2018;
121. Par conséquent, les dommages compensatoires réclamés, sous deux formes différentes (50% du prix du titre et 125 \$/mois/membre) sont grossièrement exagérés, constituent de l'enrichissement injustifié et font double emploi;
122. Si cette Cour conclut à la responsabilité des défendeurs et à l'existence de dommages, ceux-ci devraient être calculés sur la base d'un prix fixe par retard et non pas en fonction des types d'abonnements et de zone;

123. De plus, du montant des dommages compensatoires qui serait, le cas échéant, déterminé par la Cour, doit être déduite la compensation qui a été accordée aux membres du groupe par EXO pour les désagréments subis en raison des retards de trains, et dont fait référence le communiqué d'EXO (pièce P-14);
124. En ce qui concerne les dommages réclamés en dédommagement de tous les frais additionnels ayant été encourus par ces derniers, il n'existe aucune preuve de l'existence de ces dommages, particulièrement pour le demandeur;
125. En outre, un montant de 100 \$/mois et par membre est grossièrement exagéré;
126. L'ARTM se réserve au surplus le droit de modifier ou d'ajouter à ses moyens de défense concernant les dommages suite aux interrogatoires des membres et à la réception des expertises commandées en défense;

XI. L'ABSENCE DE SOLIDARITÉ

127. Le Jugement rectifié autorise l'exercice d'une action collective en responsabilité contractuelle à l'égard d'EXO et en responsabilité extracontractuelle à l'égard de l'ARTM;
128. Il n'existe aucune solidarité légale ou conventionnelle entre les défendeurs, l'article 1525 C.c.Q. ne recevant pas application;
129. Dans l'éventualité où le Tribunal condamnerait les défendeurs à des dommages de nature pécuniaire, ce qui est contesté, la condamnation entre les défendeurs ne peut être solidaire.

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

REJETER la Demande introductive d'instance modifiée d'une action collective;

ACCUEILLIR la défense du défendeur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);

LE TOUT avec frais de justice.

MONTRÉAL, le 12 février 2021

Robinson Sheppard Shapiro s.e.n.c.r.l.

ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO

S.E. N.C. R. L. • L.L.P.

M^e Pierre Brossoit

M^e Ann-Julie Auclair

800, du Square Victoria, Bureau 4600

Montréal (Québec) H4Z 1H6

Tél. : 514-878-7615

Fax : 514-878-1865

Courriel : pbrossoit@rsslex.com

Courriel : ajauclair@resslex.com

Procureurs de la défenderesse

AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT

MÉTROPOLITAIN (ARTM)

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)

No. : **500-06-000937-181**

SPIROS KONSTAS

Demandeur

c.

**RÉSEAU DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN (EXO)**

-et-

**AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN (ARTM)**

Défenderesses

<p style="text-align: center;">LISTE DE PIÈCES DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (« ARTM ») (LE 12 FÉVRIER 2021)</p>
--

- PIÈCE DA-1:** Plan de territoire de l'AMT;
- PIÈCE DA-2:** Plan du réseau de train de banlieue de l'AMT;
- PIÈCE DA-3:** Plan du territoire de l'ARTM;
- PIÈCE DA-4:** Rapport annuel 2017 de l'ARTM;
- PIÈCE DA-5:** Programme des immobilisations 2018-2027 de l'ARTM;
- PIÈCE DA-6:** Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 de l'AMT;
- PIÈCE DA-7:** Entente concernant les services de transport collectif 2017-2018-2019 entre l'ARTM et le RTM;
- PIÈCE DA-8:** Rapport annuel 2018 de l'ARTM;
- PIÈCE DA-9:** Lettre du RTM au ministère des Transports datée du 8 mars 2018;

- PIÈCE DA-10:** *En liasse* - Lettre du RTM datée du 17 avril 2018 et un document intitulé « Demande d'autorisation finale – acquisition de matériel roulant de trains – voitures de type 2000;
- PIÈCE DA-11:** Entente-cadre entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec datée du 13 janvier 2015;
- PIÈCE DA-12:** Rapport annuel 2016 de l'AMT.

MONTRÉAL, le 12 février 2021

Robinson Sheppard Shapiro s.e.n.c.r.l.

ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO

S.E. N.C. R. L. • L.L.P.

M^e Pierre Brossoit

M^e Ann-Julie Auclair

800, du Square Victoria, Bureau 4600

Montréal (Québec) H4Z 1H6

Tél. : 514-878-7615

Fax : 514-878-1865

Courriel : pbrossoit@rsslex.com

Courriel : ajauclair@resslex.com

Procureurs de la défenderesse

AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT

MÉTROPOLITAIN (ARTM)

No : 500-06-000937-181

COUR SUPÉRIEURE (chambre des
actions collectives)
DISTRICT DE **MONTRÉAL**

SPIROS KONSTAS

Demandeur

c.

**RÉSEAU DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN (EXO)
-et-
AUTORITÉ RÉGIONALE DE
TRANSPORT MÉTROPOLITAIN
(ARTM)**

Défenderesses

**DÉFENSE DE
L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE
TRANSPORT MÉTROPOLITAIN
(« ARTM ») ET PIÈCES D-1 À D-12**

ORIGINAL

M^e Pierre Brossoit (BR0163)

Me Ann-Julie Auclair

pbrossoit@rsslex.com

ajaclair@rsslex.com

N/D : 60000-10

ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO, S.E.N.C.R.L.

800 du Square Victoria – bureau 4600

Montréal, Qc H4Z 1H6

Tél. : 514-393-7615 / Fax. : 514-878-1865