

**COUR SUPÉRIEURE**  
(Actions collectives)

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

No: 500-06-000739-157

DATE: 26 mai 2017

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MARIE-ANNE PAQUETTE, J.C.S.**

---

**REGROUPEMENT DES ACTIVISTES POUR L'INCLUSION AU QUÉBEC  
(RAPLIQ)**

et

**LINDA GAUTHIER (Membre désignée)**

Demanderesses

c.

**SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)**

et

**VILLE DE MONTRÉAL**

et

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

Défenderesses

---

JUGEMENT  
SUR LA DEMANDE EN AUTORISATION (SEQ. 12)<sup>1</sup>

---

---

<sup>1</sup> Demande remodifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour être représentante.

## L'APERÇU

[1] Des 68 stations du métro de la Société de transport de Montréal (**STM**), 11 sont munies d'un ascenseur, et donc accessibles aux fauteuils roulants<sup>2</sup>.

[2] Des 71 stations de train de banlieue que gère l'Agence métropolitaine de transport (**AMT**), 9 permettent l'embarquement en fauteuil roulant<sup>3</sup>.

[3] Les autobus à planchers bas et le service de transport adapté de la STM, destinés à accommoder les personnes à mobilité réduite, présenteraient de nombreuses contraintes et ratés<sup>4</sup>.

[4] En résulte-t-il un problème d'accessibilité pour les personnes qui doivent, en raison d'un handicap physique, utiliser un fauteuil roulant ou un déambulateur (marchette) pour se déplacer? Pour les personnes non voyantes qui doivent se déplacer avec une canne?

[5] Si oui, ce problème d'accès aux transports en commun viole-t-il les droits fondamentaux de ces personnes, dont leur droit à l'égalité? Si oui, des condamnations monétaires peuvent-elles être prononcées contre la STM, l'AMT et la Ville de Montréal en raison de leur conduite ou de leur relative inaction à ce chapitre?

[6] Des ordonnances d'injonction peuvent-elles être émises pour forcer les défenderesses à rendre leur réseau de transport en commun accessible à ces personnes?

[7] Le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (**RAPLIQ**<sup>5</sup>) demande l'autorisation de débattre de ces questions dans le cadre d'une action collective, ce à quoi les défenderesses s'opposent.

[8] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal autorise l'exercice d'une action collective afin que ces questions soient décidées dans le cadre d'une seule procédure, et non dans plusieurs instances séparées.

---

<sup>2</sup> Montmorency, De la Concorde, Cartier, Henri-Bourassa, Jean Talon (accès ligne orange seulement), Rosemont, Berri-UQAM (accès ligne orange seulement), Champ-de-Mars, Lionel-Groulx (accès ligne orange seulement), Snowdon (accès ligne orange seulement) et Côte-Vertu. (Demande en autorisation, par. 92; Pièces R-10.1).

<sup>3</sup> Mascouche, Repentigny, Gare Centrale, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Anjou, St-Léonard, St-Michel et Ahuntsic. (Demande en autorisation, par. 92; Pièces R-10.1, AMT-1, par. 29, 30, 34, AMT-6).

<sup>4</sup> Selon les allégations de la Demande en autorisation qui, à ce stade des procédures, sont tenues pour avérées. Voir entre autres les paragraphes 19 et 20 du présent jugement.

<sup>5</sup> Société sans but lucratif fondée en vertu de la *Loi sur les compagnies*, RLRQ, c. C-38, Partie III.

## 1. LA DEMANDERESSE ET LA DEMANDE EN AUTORISATION

[9] Le RAPLIQ a pour mission de promouvoir et de défendre les droits des personnes en situation de handicap<sup>6</sup>. Il demande l'autorisation d'exercer une action collective pour le compte des personnes qui utilisent un fauteuil roulant ou un déambulateur comme aide à la mobilité et pour le compte des personnes non voyantes qui utilisent une canne pour se déplacer.

[10] Selon le RAPLIQ, le réseau de transport en commun que gèrent la STM, l'AMT et la Ville de Montréal serait inaccessible ou poserait des obstacles récurrents à l'accessibilité pour les membres (**Membres**) du groupe, qu'il propose de définir ainsi :

Toute personne résidant au Québec, ayant un handicap physique, utilisant comme moyen de pallier le handicap, un fauteuil roulant (motorisé ou non), un déambulateur ou une canne pour les personnes non voyantes et ayant été empêchée ou obstruée, en toute égalité, à partir du 15 avril 2012, de se prévaloir, du fait de l'inaccessibilité ou des obstacles récurrents à l'accessibilité, du service de transport en commun ordinairement disponible au public, pour se déplacer dans le réseau de transport en commun que sont le bus régulier, le transport adapté, le métro ainsi que le train dans la région métropolitaine de Montréal.<sup>7</sup>

### (Groupe)

[11] Le RAPLIQ propose un de ses membres, Mme Linda Gauthier, pour agir à titre de membre désigné aux fins de l'action collective envisagée et entend démontrer l'existence d'une discrimination à l'égard des membres, fondée sur le handicap physique.

[12] Le RAPLIQ allègue que malgré les plans, les engagements et les obligations légales des défenderesses, le réseau de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal demeurerait inaccessible et présenterait des obstacles récurrents d'accessibilité pour les Membres; violant ainsi leurs droits et libertés en vertu des Chartes<sup>8</sup>.

[13] Selon la Demande en autorisation, ce comportement permettrait de condamner les défenderesses solidairement à :

- 13.1. payer des dommages moraux (50 000 \$ par Membre);
- 13.2. payer des dommages exemplaires (25 000 \$ par Membre);
- 13.3. se conformer à diverses ordonnances afin de rendre le réseau accessible

<sup>6</sup> Lettres patentes datées du 15 décembre 2009 (Pièce R-1).

<sup>7</sup> Demande en autorisation, par. 9.

<sup>8</sup> *Charte canadienne des droits et libertés, Loi constitutionnelle de 1982*, Annexe B de la Loi de 1982 sur le Canada (R-U), 1982, c. 11 (**Charte canadienne**); *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ c. C-12 (**Charte québécoise**).

pour les Membres dans un délai de 10 ans.

[14] Le RAPLIQ estime à 20 000 le nombre de personnes qui pourraient faire partie du groupe proposé<sup>9</sup>.

## 2. L'ANALYSE

[15] L'article 575 C.p.c. énonce les critères à respecter pour être autorisé à procéder par voie d'action collective :

**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.

[16] La Cour suprême<sup>10</sup> enseigne que les conditions d'autorisation doivent être interprétées de façon large et libérale, afin de favoriser l'atteinte du double objectif du régime procédural des actions collectives, à savoir la dissuasion des contrevenants et l'indemnisation des victimes.

[17] Tel que l'a récemment rappelé la Cour d'appel<sup>11</sup>, l'action collective est une mesure sociale qui favorise l'accès à la justice et en cas de doute sur le respect des critères d'autorisation, il est préférable d'autoriser l'institution de l'action collective.

[18] Pour ces raisons, l'autorisation ne constitue qu'un mécanisme de filtrage et de vérification qui a pour but d'écarter les demandes frivoles, insoutenables ou mal fondées. Le demandeur n'a donc qu'à démontrer, selon un seuil de preuve peu élevé (fardeau de démonstration et non de preuve), que l'action collective envisagée présente une cause défendable, une apparence sérieuse de droit.

---

<sup>9</sup> Demande remodifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour être représentante, par. 157.

<sup>10</sup> *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, [2014] 1 R.C.S. 3, par. 37; *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 59-61, 65-66, 94.

<sup>11</sup> *Sigiba c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 51.

[19] Aux fins de cet exercice, les allégations de faits sont tenues pour avérées et le Tribunal peut tenir compte des pièces produites et des interrogatoires au dossier<sup>12</sup>.

[20] Toutefois, une allégation ne peut être tenue pour avérée si elle est imprécise, invraisemblable ou contredite par d'autres éléments de preuve<sup>13</sup>. De la même manière, les qualifications juridiques que propose la demande en autorisation ne lient pas le Tribunal<sup>14</sup>.

[21] À la lumière de ces principes, le Tribunal conclut que chacun des critères d'autorisation est rempli et que l'autorisation d'exercer une action collective doit être accordée ici.

[22] Voici pourquoi.

## **2.1 LE CRITÈRE DE LA COMMUNAUTÉ DE QUESTIONS (PAR. 575(1) C.P.C.)**

[23] Selon les défenderesses, la Demande en autorisation ne respecterait pas ce critère. La définition du Groupe serait trop large, subjective, ne proposerait aucune question commune pouvant être tranchée collectivement ou faisant progresser le débat de manière non négligeable, serait circulaire et s'appuierait sur des critères qui dépendent de l'issue du litige, donc susceptibles d'infinies variations<sup>15</sup>.

[24] Le Tribunal n'est pas de cet avis.

[25] Rappelons que le critère de la communauté de questions est interprété et appliqué avec souplesse. Le seuil requis pour le respecter est peu élevé. La partie demanderesse n'a qu'à démontrer qu'au moins un aspect se prête à une décision collective et qu'une fois cet aspect décidé, les parties auront réglé une part non négligeable du litige.

[26] Ainsi, même si les circonstances varient d'un membre à l'autre, l'action collective peut être autorisée si certaines questions sont communes. La question commune identifiée n'a donc pas à être déterminante pour la solution de l'ensemble du litige.

[27] La création de sous-groupes pourra être traitée au fond, et non au stade de l'autorisation. Ainsi, le critère de la communauté de questions peut même être rempli

---

<sup>12</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 67, 84, 90 ; *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 52 ; *Charles c. Boiron Canada inc.*, 2016 QCCA 1716, par. 43 ; *Union des consommateurs c. Bell Canada*, 2012 QCCA 1287, par. 88.

<sup>13</sup> *Fortier c. Meubles Léon ltée*, 2014 QCCA 195, par. 65, 83 ; *Option consommateur c. Bell Mobilité*, 2008 QCCA 2201, par. 37, 38.

<sup>14</sup> *Canada (P. G.) c. CSN*, [2014] 2 R.C.S. 477, par. 20.

<sup>15</sup> *George c. Québec (Procureur général)*, 2006 QCCA 1204, par. 40.

malgré le fait que la question du quantum des dommages requerrait des examens individualisés<sup>16</sup>.

[28] Ici, la demande en autorisation propose ces questions communes, qui se rapportent au problème d'accessibilité dénoncé :

**161.** L'inaccessibilité ou les obstacles à l'accessibilité dans le réseau de transport en commun pour les Membres leur causent-ils des effets préjudiciables ?

**162.** Dans l'affirmative, ces effets préjudiciables sont-ils de nature discriminatoire au sens de l'article 10 de la *Charte* québécoise et 15(1) de la *Charte canadienne* ?

**163.** Ces actes ou le défaut d'agir pour assurer l'accessibilité des Membres du groupe ont-ils pour effet de porter atteinte au droit :

- à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1 ;
- à la dignité et à l'honneur, en violation de l'article 4 de la *Charte* ;
- à la vie privée, en violation de l'article 5 de la *Charte* et
- droit à un service ordinairement offert au public, en violation de l'article 15 de la *Charte* ;
- à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs, en violation de l'article 49 de la *Charte*.

**164.** Dans l'affirmative, chacun des Membres a-t-il droit des Défenderesses solidairement à un montant de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux et 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs pour les actes discriminatoires commis intentionnellement et les autres actes fautifs commis par les Défenderesses à leur endroit ?

**165.** Les Membres ont-ils droit aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévus par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Demande pour autoriser l'action collective ?

**166.** Les Membres ont-ils droit d'obtenir un jugement de la Cour visant à :

**ORDONNER** aux Défenderesses d'effectuer les travaux nécessaires dans un délai de 10 ans à compter du jugement afin de rendre :

---

<sup>16</sup> *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, [2014] 1 R.C.S. 3, par. 58-59, 72, 77; *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 72-73; *Sigiba c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 123; C.p.c., art. 959-601.

- accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations composant le réseau de métro de la Défenderesse STM, et ce, de l'entrée de l'édicule jusqu'au wagon du train sur le quai;
- accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations de train, sur toutes les lignes opérées par la Défenderesse AMT et ce, de l'entrée de la gare jusqu'au wagon du train sur le quai et à l'intérieur;
- accessibles, fonctionnels et sans obstacle aux Membres, tous les autobus dits réguliers de la Défenderesse STM;

**ORDONNER** aux Défenderesses d'offrir aux Membres un service de transport adapté sans obstacle discriminatoire.

[29] De l'avis du Tribunal, la réponse à ces questions bénéficiera à tous les Membres.

[30] En effet, le débat sur plusieurs éléments permettra de faire progresser le litige de façon significative pour tous les Membres ou pour plusieurs d'entre eux, tout en évitant les redites qu'imposeraient des procédures entièrement séparées. En voici plusieurs :

- 30.1. le cadre législatif applicable à chaque défenderesse;
- 30.2. les faits particuliers que le membre désigné, Mme Gauthier, relate en ce qui a trait à son expérience d'accès aux services de transport en commun en litige pourraient servir de cause type;
- 30.3. les faits relatifs à l'état et à la configuration des services de transport en commun en cause, les modalités en place pour favoriser l'accès pour les personnes à mobilité réduite et les modalités manquantes.

[31] Par ailleurs, six éléments spécifiques que les défenderesses soulèvent au sujet de la définition de Groupe proposée méritent tout de même une analyse plus précise et justifient que le Tribunal exerce ici son pouvoir de modifier la définition du Groupe<sup>17</sup>.

[32] Premièrement, les défenderesses relèvent avec justesse que la définition du Groupe proposé réfère au territoire de la « région métropolitaine de Montréal », ce qui ne correspond à aucun lieu géographique juridiquement reconnu.

[33] Or, l'action collective envisagée traite de l'accès au réseau de transport en commun des défenderesses (train de banlieue, autobus régulier, métro et transport adapté). Pour viser le réseau de transport par métro, autobus régulier et transport adapté de la STM<sup>18</sup> et le réseau de train de banlieue de l'AMT<sup>19</sup>, il serait donc plus exact de

<sup>17</sup> 588(2) C.p.c. : « [S]i les circonstances l'exigent, [le tribunal] peut, en tout temps et même d'office, modifier ou scinder le groupe. »

<sup>18</sup> *Loi sur les sociétés de transports en commun*, RLRQ c. S-30.01, art. 151 (**Loi sur les STC**).

<sup>19</sup> *Loi sur l'agence métropolitaine de transport*, RLRQ, c. A-7.02, art. 3 (**Loi sur l'AMT**)

référer à la Communauté métropolitaine de Montréal (**CUM**). La CUM inclut plus de 80 municipalités, dont plusieurs sont situées à l'extérieur de l'Île de Montréal<sup>20</sup>. Pour viser tout le réseau de trains de banlieue sous la responsabilité de l'AMT, il faudrait aussi ajouter une référence aux territoires de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake, que l'AMT dessert également<sup>21</sup>.

[34] Avec respect, apporter ces précisions ne risque que d'ajouter à la confusion et à la lourdeur de la définition du Groupe. Il semble sage de concentrer la définition du Groupe sur l'identification des réseaux en cause, plutôt que sur une description territoriale rigoriste. Le Tribunal exercera en ce sens son pouvoir de préciser la définition du Groupe.

[35] Deuxièmement, selon les défenderesses, la notion de « handicap » serait trop vague pour permettre de procéder par action collective. Cette notion serait subjective et nécessiterait une analyse au cas par cas, pour déterminer si une personne est Membre du Groupe.

[36] Le Tribunal ne partage pas cet avis.

[37] La définition de Groupe proposé précise que le handicap visé est un handicap physique. Pour faire partie du Groupe, un Membre doit également utiliser, pour pallier son handicap physique, un des moyens suivants : un fauteuil roulant (motorisé ou non), un déambulateur (marchette) ou une cane pour les personnes non voyantes.

[38] Si et lorsque nécessaire, ces éléments individuels devraient être relativement simples à établir pour chacun des Membres.

[39] Troisièmement, la définition proposée pour le Groupe emploie les termes « ayant été empêchée ou obstruée en toute égalité, à partir du 15 avril 2012, de se prévaloir, du fait de l'inaccessibilité ou des obstacles récurrents à l'accessibilité, du service de transport en commun ordinairement disponible au public ».

[40] Certes, cet élément de la définition du Groupe commandera un examen afin de déterminer si le handicap physique et les moyens d'y pallier se traduisent par un problème d'accès aux réseaux de transport en commun des défenderesses.

[41] Si nécessaire et plus tard dans le processus, des balises communes pourront être identifiés pour faire la lumière sur la question de l'accessibilité ou des obstacles récurrents par sous-catégories de Membres. Cette analyse pourra être modulée pour tenir compte de certaines variantes individuelles, dont la durée et le moment du handicap physique.

---

<sup>20</sup> Au sens de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, R.L.R.Q., chapitre C-37.01, art. 2, Annexe 1.

<sup>21</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 3; Pièce AMT-2.



[42] Aussi, les questions de la fréquence d'utilisation réelle et souhaitée et des raisons qui expliquent la différence entre les deux pourront requérir des questionnements et vérifications spécifiques.

[43] Cependant, le Tribunal ne doit pas résoudre ce genre de questionnements à l'autorisation. Il ne peut non plus s'en prévaloir pour empêcher l'exercice d'une action collective. Cela ne permet pas non plus de retenir que le critère de la communauté de questions ne serait pas rempli ou serait incompatible avec la voie procédurale de l'action collective.

[44] En effet, la définition du Groupe, telle que proposée, imposera d'identifier :

- 44.1. à quels endroits une personne qui doit se déplacer en fauteuil roulant ou avec un déambulateur en raison de son handicap physique peut se déplacer dans le réseau des défenderesses?
- 44.2. à quels endroits une personne non voyante, qui utilise une canne pour pallier ce handicap, peut se déplacer dans le réseau des défenderesses?

[45] Ces éclaircissements ne régleront pas le sort de tout le litige et ne mèneront pas à des conclusions d'égale pertinence pour tous les Membres. Elles permettront tout de même de faire progresser le débat de façon substantielle.

[46] Au surplus, ajoutons que le nombre de questions individuelles que le Tribunal pourra devoir analyser sera certainement plus limité au moment d'envisager la délivrance d'ordonnances d'injonction qu'au moment d'envisager des condamnations à des dommages compensatoires.

[47] Quatrièmement, la définition du Groupe proposé se rapporte à « toute personne résidant au Québec ». Ainsi, un Membre pourrait résider hors des limites du territoire que le réseau des défenderesses dessert.

[48] Le Tribunal estime qu'il n'y a pas lieu non plus de limiter dès à présent le Groupe aux seules personnes qui résident sur un des territoires que desservent les réseaux de transport en commun des défenderesses.

[49] En effet, une personne résidant hors de ce territoire pourrait théoriquement être en mesure de démontrer qu'elle dispose de moyens pour se rendre au réseau des défenderesses, dont elle est ailleurs empêchée ou obstruée, en toute égalité, de se prévaloir en raison de son inaccessibilité ou d'obstacles récurrents à son accessibilité.

[50] Cinquièmement, le fait que des personnes qui n'ont jamais utilisé le réseau de transport en commun des défenderesses pourraient être Membres du Groupe si, comme le propose la définition, elles ont été empêchées ou obstruées en toute égalité de s'en prévaloir, du fait de l'inaccessibilité ou d'obstacles récurrents à l'accessibilité.

[51] Ce genre de situation découle de la nature même de l'action collective envisagée, qui dénonce un problème d'accessibilité. L'autorisation ne peut être refusée pour ce motif et il n'y a pas lieu d'exclure de tels Membres de la définition du Groupe, du moins à ce stade.

[52] Sixièmement, la définition proposée repose en partie sur un critère qui dépend de l'issue de l'action collective au fond. Plus précisément, l'expression « en toute égalité », incluse dans la définition proposée, fait de la réussite de l'action collective une condition d'appartenance au Groupe.

[53] Les défenderesses ont raison de le souligner. En effet, les tribunaux ont déjà qualifié ce genre de définition de groupe de « circulaire » « aléatoire » ou « imprécise », pour en conclure que le premier critère d'autorisation n'était pas rempli<sup>22</sup>.

[54] Toutefois, cette jurisprudence doit être appliquée avec circonspection. Ces arrêts et jugements sont antérieurs aux arrêts *Infineon* et *Vivendi*, où la Cour suprême invite les Tribunaux à moins de rigidité.

[55] L'ouverture que la Cour suprême encourage dans ces deux derniers arrêts n'empêcherait certes pas de conclure aujourd'hui que certaines définitions de groupe ne sont pas acceptables et que le premier critère n'est pas rempli, si l'appartenance au groupe dépend entièrement de l'issue de litige.

[56] Par exemple, un groupe qui se définirait par « toutes les personnes qui ont un recours contre les défenderesses » ne répondrait pas davantage au premier critère d'autorisation aujourd'hui qu'il ne le remplissait avant les arrêts *Infineon* et *Vivendi*.

[57] Entre cet exemple patent et le groupe dont la définition ne dépend que de critères purement objectifs (par exemple, « toutes les personnes qui ont acheté un clavier de marque X modèle Y à la date Z »), il existe une marge que le Tribunal doit apprécier à la lumière de l'ensemble des circonstances. La nature de l'action collective envisagée fait partie des circonstances dont le Tribunal devrait pouvoir tenir compte pour déterminer le niveau de subjectivité acceptable dans la définition du Groupe.

[58] Ici, les termes : « en toute égalité », inclus dans la définition proposée, font en sorte qu'une personne qui croit faire partie du Groupe ou avoir un intérêt suffisant dans l'action collective envisagée n'aura une réponse définitive à ses questions qu'une fois le jugement final sur le fond de l'action collective rendu, que lorsque les allégations de discrimination seront tranchées.

---

<sup>22</sup> *Labelle c. Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux – région de Montréal*, 2009 QCCS (confirmé dans 2011 QCCA 334, par. 100-103); *Lallier c. Volkswagen Canada inc.*, 2007 QCCA 920, par. 23-24; *George c. Québec (Procureur général)*, 2006 QCCA 1204, par. 41, 44, 45; *Picard c. Air Canada*, 2011 QCCS 5186, par. 2, 125, 126; *Maclean (Forbes) (Succession de) c. Barreau du Québec*, 2008 QCCS 3000, par. 5, 102-110.

[59] Telle incertitude est inévitable et ne pose pas un empêchement dirimant à l'utilisation à l'action collective. Elle ne justifie pas non plus de retrancher ces termes de la définition du Groupe. Ces termes sont utiles et évocateurs des enjeux du recours.

[60] En conclusion, le premier critère d'autorisation est rempli et les contours du Groupe proposé seront remaniés pour en alléger la formulation:

Toute personne résidant au Québec qui, pour pallier un handicap physique, utilise un fauteuil roulant (motorisé ou non), un déambulateur ou une canne pour personnes non voyantes et qui, après le 15 avril 2012 et en raison de l'inaccessibilité ou d'obstacles récurrents à l'accessibilité au réseau de transport en commun de la STM (bus régulier, le transport adapté ou le métro) ou de l'AMT (train de banlieue), a été empêchée d'utiliser ou entravée dans l'utilisation de ces services, en toute égalité.

## **2.2 LE CRITÈRE DE L'APPARENCE DE DROIT (PAR. 575(2) C.P.C.)**

[61] Selon les défenderesses, ce critère ne serait pas rempli puisque la demanderesse n'aurait pas démontré l'existence d'une cause défendable.

[62] Voici pourquoi le Tribunal est d'avis contraire.

[63] Comme mentionné précédemment, la Cour suprême enseigne que la personne qui demande l'autorisation d'exercer une action collective doit démontrer (et non prouver par prépondérance) que l'action collective envisagée présente une cause défendable, une apparence sérieuse de droit, par opposition à une demande frivole, insoutenable ou mal fondée.

### **2.2.1 Les assises factuelles de l'action collective envisagée**

[64] La demanderesse dénonce un problème d'accessibilité aux réseaux de transport en commun de la STM et de l'AMT pour les Membres. Au plan factuel, les problèmes ou obstacles récurrents se résumeraient à ceci :

- 64.1. le service de bus régulier, avec la flotte de bus à planchers bas, présenterait un défi d'accessibilité pour les Membres, en raison de problèmes de fiabilité de défauts récurrentes<sup>23</sup>;
- 64.2. le service de transport adapté poserait aussi de nombreux problèmes d'accessibilité et obstacles récurrents : annulation des transports pour loisirs lors de tempêtes, délai d'attente et arrivée hâtive sur les lieux pour des transports confirmés, augmentation souvent significative du temps de transport, difficultés voire impossibilité à changer le point de débarquement, promiscuité et manque d'intimité (particulièrement lors des

---

<sup>23</sup> Demande en autorisation, par. 99-104.

transports en taxi van adapté, alors que les chauffeurs doivent souvent toucher les usagers pour les installer de façon sécuritaire), temps nécessaire pour effectuer les réservations, manque de flexibilité, imprévisibilité des parcours et des temps de déplacement, impossibilité de se déplacer avec plus d'un accompagnateur, service non disponible la nuit, etc.<sup>24</sup>;

- 64.3. partant, le modèle à préconiser pour favoriser l'accès à ces réseaux de transport en commun pour les Membres serait de rendre les stations de métro et de train de banlieue accessibles aux fauteuils roulants;
- 64.4. or, des 68 stations du métro de la STM, 11 sont munies d'un ascenseur, et donc accessibles aux fauteuils roulants<sup>25</sup>;
- 64.5. des 71 stations de train qui font partie du train de banlieue que gère l'AMT, 9 sont accessibles aux fauteuils roulants<sup>26</sup>.

## 2.2.2 Les assises juridiques de l'action collective envisagée

[65] Le RAPLIQ plaide qu'à titre d'institutions publiques, les défenderesses sont assujetties à la *Charte canadienne*<sup>27</sup>, en plus d'être, comme toute autre personne au Québec, tenues de respecter la *Charte québécoise*.

[66] Selon le RAPLIQ, les problèmes d'accessibilité décrits précédemment permettraient aux Membres d'obtenir une réparation monétaire, de même que des ordonnances en vue de mettre fin à une atteinte à leurs droits et libertés protégés, et ce, tant en vertu de la *Charte canadienne* et de la *Charte québécoise* que des principes généraux de responsabilité extra contractuelle.

### Charte québécoise

**49.** Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le Tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs.

<sup>24</sup> Demande en autorisation, par. 134.

<sup>25</sup> Demande en autorisation, par. 92; Pièces R-10.1, AMT-1, par. 29, 30, 34, AMT-6 : (Montmorency, De la Concorde, Cartier, Henri-Bourassa, Jean Talon (accès ligne orange seulement), Rosemont, Berri-UQAM (accès ligne orange seulement), Champ-de-Mars, Lionel-Groulx (accès ligne orange seulement), Snowdon (accès ligne orange seulement) et Côte-Vertu).

<sup>26</sup> Mascouche, Repentigny, Gare Centrale, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Anjou, St-Léonard, St-Michel et Ahuntsic. (Demande en autorisation, par. 92; Pièces AMT-1, par. 29, 30, 34, AMT-10.1, AMT-6.

<sup>27</sup> Voir également : *Eldridge c. C.-B. (P.G.)*, [1997] 3 R.C.S. 624, par. 19.

### Charte canadienne

**24. (1)** Toute personne, victime de violation ou de négation des droits ou libertés qui lui sont garantis par la présente charte, peut s'adresser à un tribunal compétent pour obtenir la réparation que le tribunal estime convenable et juste eu égard aux circonstances.

### Code civil du Québec

**1457.** Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui.

Elle est, lorsqu'elle est douée de raison et qu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice qu'elle cause par cette faute à autrui et tenue de réparer ce préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel.

[Soulignements du Tribunal]

[67] Plus précisément, le RAPLIQ plaide que les problèmes d'accessibilité auxquels sont confrontés les Membres constitueraient des violations à leurs droits à l'égalité<sup>28</sup> et à l'accès aux services ordinairement offerts au public<sup>29</sup>, de même qu'à la vie privée<sup>30</sup>, à la sécurité et à l'intégrité<sup>31</sup> et à la dignité et l'honneur<sup>32</sup>.

[68] Les défenderesses seraient responsables de ces atteintes, en raison de leur rôle et de leurs responsabilités à l'égard des réseaux de transport en commun en cause.

[69] Notons que l'action collective envisagée vise principalement la discrimination systémique dont les Membres souffriraient en raison des gestes et omissions des défenderesses.

[70] Les principes applicables en la matière ne soulèvent pas de grand débat ici, mais un survol s'impose.

[71] Au chapitre du droit à l'égalité, l'article 10 de la *Charte québécoise* prévoit :

**10.** Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, l'identité ou l'expression de genre, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou

<sup>28</sup> *Charte québécoise*, art. 10; *Charte canadienne*, art. 15(1).

<sup>29</sup> *Id.*, art. 15.

<sup>30</sup> *Id.*, art. 5.

<sup>31</sup> *Id.*, art. 1.

<sup>32</sup> *Id.*, art. 4.

nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit.

[Soulignements du Tribunal]

[72] Pour sa part, l'article 15(1) de la *Charte canadienne* définit ainsi les contours de la protection constitutionnelle contre la discrimination :

**15. (1) La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination, notamment des discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.**

[Soulignements du Tribunal]

[73] Il est établi que les protections de la *Charte canadienne* et de la *Charte québécoise* en matière de discrimination visent à corriger les mêmes situations et doivent être interprétées de façon harmonieuse<sup>33</sup>.

[74] La démarche analytique qui permet de conclure à la présence ou à l'absence de discrimination aux termes de l'article 15(1) de la *Charte canadienne*<sup>34</sup> est donc également utile pour déterminer s'il existe de la discrimination aux termes de l'article 10 de la *Charte québécoise*<sup>35</sup>.

[75] La demanderesse reconnaît que la protection des Chartes en matière de discrimination ne permet pas de forcer la société à se réaménager complètement pour éliminer tous les effets des limitations fonctionnelles qui résultent du handicap avec lequel les Membres doivent composer.

La Charte n'est pas une baguette magique qui permet de supprimer toute affection physique ou mentale, et on ne s'attend pas non plus à ce qu'elle donne l'illusion de le faire. Elle ne permet pas non plus d'atténuer ou de supprimer les limitations fonctionnelles qui découlent véritablement de l'affection.<sup>36</sup>

[Soulignements du Tribunal]

<sup>33</sup> *Québec (C.D.P.D.J.) c. Montréal (Ville)*, [2000] 1 RCS 665, par. 42; *Colombie-Britannique (Public Service Employee Relations Commission) c. BCGSEU*, [1999] 3 RCS 3, par. 48.

<sup>34</sup> *R. c. Kapp*, [2008] 2 R.C.S. 438, par. 17.

<sup>35</sup> *Québec (CDPDJ) c. Bombardier Inc.*, [2015] 2 RCS 789, par. 35, 36, 37, 40, 54, 59; voir également : *Moore c. Colombie-Britannique (Éducation)*, [2012] 3 RCS 360, par. 33; *C.S.R. de Chambly c. Bergevin*, [1994] 2 R.C.S. 525, 538.

<sup>36</sup> *Granovsky c. Canada (Ministre de l'Emploi et de l'Immigration)*, [2000] 1 RCS 703, par. 33.

[76] En effet, le recours envisagé se fonde sur cette conception de la discrimination, qui n'impose pas une obligation absolue ni une obligation de résultat, mais qui oblige la société à prendre des moyens raisonnables pour adapter ses structures et ainsi permettre aux personnes handicapées de participer aux activités de l'ensemble de la société<sup>37</sup>.

[77] Cette obligation d'accommodement raisonnable impose de « prendre des mesures concrètes pour faire en sorte que les membres d'un groupe défavorisé bénéficient d'une manière égale des services offerts à la population en général »<sup>38</sup>, que l'obstacle discriminatoire soit éliminé.

[78] Cependant, l'obligation d'accommodement raisonnable n'est pas absolue. Elle cesse lorsque l'accommodement envisagé imposerait au fournisseur de services une contrainte excessive<sup>39</sup>. « Il y a contrainte excessive lorsque les moyens raisonnables d'accommoder ont été épuisés et qu'il ne reste que des options d'accommodement déraisonnables ou irréalistes »<sup>40</sup>. En matière de transport en commun, cette analyse impose de « concilier l'accessibilité pour les personnes ayant une déficience avec le coût, la rentabilité, la sécurité et la qualité du service offert à tous les voyageurs »<sup>41</sup>.

[79] En d'autres termes, il s'agit de démontrer que des solutions de rechange ont été étudiées, que l'on « n'aurait pu prendre aucune autre mesure raisonnable pour éviter les conséquences fâcheuses pour l'individu », que la conduite discriminatoire était « raisonnablement nécessaire pour atteindre un objectif plus large »<sup>42</sup>.

## 2.2.3 Les motifs d'opposition des défenderesses

### 2.2.3.1 La discrimination

[80] Au chapitre de la discrimination, les défenderesses plaident qu'elles se sont dotées de politiques et de plans concrets afin d'améliorer l'accessibilité de leur réseau pour les personnes handicapées et qu'elles ont respecté ces plans et politiques en tous points<sup>43</sup>.

[81] Les allégations de la Demande en autorisation ne contredisent pas cet énoncé.

[82] Doit-on en retenir que les défenderesses se sont ainsi acquittées de leur obligation d'accommodement raisonnable, telle que décrite précédemment, et ainsi conclure à l'absence de discrimination à l'encontre des Membres du Groupe?

<sup>37</sup> *Eaton c. Conseil scolaire du comté de Brant*, [1997] 1 RCS 241, par. 67.

<sup>38</sup> *C.C.D. c. Via rail*, [2007] 1 R.C.S. 650, par. 122.

<sup>39</sup> *Id.*, par. 121.

<sup>40</sup> *Id.*, par. 130.

<sup>41</sup> *C.C.D. c. Via rail*, [2007] 1 R.C.S. 650, par. 133.

<sup>42</sup> *Moore c. Colombie-Britannique (Éducation)*, [2012] 3 R.C.S. 360, par. 40, 41, 48, 49.

<sup>43</sup> Pièces R-3, R-5, R-6, AMT-1, par. 19-43, AMT-4, STM-1, STM-3, STM-4, STM-5, STM-6, STM-10, STM-16.

[83] L'examen d'une telle question oblige à établir, compte tenu de l'ensemble des contraintes et circonstances, où se trouve la limite de ce qui est raisonnable et où commence la discrimination.

[84] À l'évidence, cet exercice n'a pas sa place au stade de l'autorisation d'une action collective. La complexité de cette démarche et l'incertitude de son résultat ne permettent pas de conclure pour autant que la demande est insoutenable ou mal fondée.

[85] Rappelons finalement que la conclusion quant à l'existence ou non de discrimination implique une analyse des conséquences des lois, gestes ou omissions allégués, et ce, sans égard à leur caractère volontaire ou involontaire<sup>44</sup>. Ainsi, le fait que les défenderesses déploient des efforts, même significatifs et de bonne foi, pour respecter le droit des Membres à l'égalité et respectent les plans élaborés à ce chapitre n'empêcherait pas nécessairement de conclure à la présence de discrimination.

### 2.2.3.2 L'immunité

[86] Les défenderesses prient le Tribunal de ne pas autoriser l'action collective au motif que les gestes reprochés relèveraient exclusivement de la sphère politique et qu'elles bénéficieraient à cet égard d'une immunité de poursuite.

[87] Tout aussi légitime et intéressant soit-elle, la question de l'immunité dont les défenderesses bénéficieraient ici ne doit pas être tranchée au stade de l'autorisation.

[88] En général certes, les véritables décisions de politique devraient être à l'abri des poursuites en responsabilité extra contractuelle. Ainsi, les gouvernements doivent pouvoir décider librement, en fonction de facteurs sociaux, politiques ou économiques<sup>45</sup>. Ils ne sont pas responsables devant les tribunaux, mais devant les électeurs.

[89] Entre autres, les décisions relatives à l'allocation des ressources budgétaires à des ministères ou organismes gouvernementaux sont qualifiées de décisions de nature politique, qui relèvent de l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire de l'État. Elles ne peuvent donner lieu à des actions en responsabilité civile contre l'État<sup>46</sup>.

[90] En revanche, l'État est soumis aux mêmes obligations que les autres personnes ou citoyens pour les décisions prises et les gestes posés hors de la sphère politique, c'est-à-dire dans la sphère dite « opérationnelle ».

---

<sup>44</sup> *Québec (CDPDJ) c. Bombardier Inc.*, [2015] 2 R.C.S. 789, par. 40; *Andrews c. Law Society of British Columbia*, [1989] 1 R.C.S. 143, 174-175; *C.N. c. Canada (Commission des droits de la personne)*, [1987] R.C.S. 1114, 1139.

<sup>45</sup> *Just c. Colombie-Britannique*, [1989] 2 R.C.S. 1228, 1240.

<sup>46</sup> *Id.*, 1244, 1245.



[91] La sphère opérationnelle comprend notamment tout ce qui est nécessaire à la mise en application des décisions de l'État<sup>47</sup>.

[92] Ici, l'argument du RAPLIQ, selon lequel les gestes et omissions reprochés relèvent de la sphère opérationnelle et ne sont en conséquence pas protégés par une immunité, n'est pas frivole. La demanderesse présente à ce chapitre une cause défendable. La Demande en autorisation ne peut donc être refusée pour le motif d'immunité que les défenderesses invoquent.

[93] Plus précisément, il n'est pas manifeste que la STM et l'AMT jouent ici exclusivement un rôle politique et que les actions ou omissions alléguées ne se rapportent aucunement à des activités qui tiennent de la sphère opérationnelle.

[94] Certes, l'AMT est une personne morale mandataire de l'État<sup>48</sup> et la STM est une personne morale de droit public dont les biens font partie du domaine municipal<sup>49</sup>. Aussi, la provenance et l'allocation des fonds nécessaires aux activités de transport collectif de l'AMT et de la STM sont soumis à des règles strictes<sup>50</sup>, qui les rendent largement tributaires des décisions budgétaires prises aux niveaux municipal et provincial.

[95] Il demeure malgré tout que la STM et l'AMT paraissent, à tout le moins, exploiter des services de transport en commun.

[96] Il n'est pas frivole de voir dans la loi une confirmation possible de cette position du RAPLIQ.

[97] En effet, la loi prévoit que la STM et l'AMT ont pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans leur territoire<sup>51</sup> et qu'à cette fin, elles exploitent une entreprise de transport en commun (par autobus, taxi collectif et métro pour la STM<sup>52</sup> et entre autres par train pour l'AMT<sup>53</sup>). Elles doivent également offrir des services spécialisés, adaptés pour les personnes dont la mobilité est réduite en raison d'un handicap<sup>54</sup>.

[98] La Politique québécoise du transport collectif, adoptée au sein du gouvernement (ministère des Transports du Québec) en 2006<sup>55</sup>, paraît également confirmer le rôle opérationnel de l'AMT et de la STM.

---

<sup>47</sup> *Québec (Ville de) c. Équipements Ému Itée*, 2015 QCCA 1344, par. 170.

<sup>48</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 1, 2.

<sup>49</sup> *Loi sur les STC*, art. 1, 112.

<sup>50</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 60-70; *Loi sur les STC*, art. 116, 119, 123.

<sup>51</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 21; *Loi sur les STC*, art. 3.

<sup>52</sup> *Loi sur les STC*, art. 4, 113, 151.

<sup>53</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 22, 24(1).

<sup>54</sup> *Loi sur les STC*, art. 5; *Loi sur l'AMT*, art. 21.

<sup>55</sup> Pièce R-3, pp. 22, 55.

[99] Il en va de même de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (LEDPH<sup>56</sup>)*, qui impose aux sociétés de transport en commun, dont la STM, de faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'elle dessert (**Plan de développement**)<sup>57</sup>.

[100] L'AMT a aussi adopté un tel Plan de développement<sup>58</sup>, de même qu'un plan stratégique de développement du transport métropolitain, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées (**Plan stratégique**), tel que la *Loi sur l'AMT* l'y oblige<sup>59</sup>.

[101] Pour sa part, la Ville de Montréal coordonne les politiques de transport sur son territoire<sup>60</sup>, assume un rôle budgétaire à l'égard de la STM<sup>61</sup>, adopte les budgets et les programmes d'immobilisations de la STM<sup>62</sup>, contracte les emprunts pour la STM<sup>63</sup>, finance les activités de la STM<sup>64</sup>.

[102] La Ville de Montréal nomme également les membres du Conseil d'administration de la STM et des élus de la Ville de Montréal siègent à ce Conseil<sup>65</sup>.

[103] La défense d'immunité n'est pas manifestement vouée à l'échec pour les trois défenderesses. Cependant, le Tribunal retient cet appel à la prudence, que la Cour d'appel a lancé en 2011, et que les arrêts *Infineon* et *Vivendi*, rendus en 2013 et 2014, ne font que renforcer :

[37] Au moment de l'autorisation, alors que la suffisance de la preuve n'est appréciée que de manière *prima facie*, règle générale, il sera prématuré de conclure qu'une défense d'immunité s'applique en faveur de l'État. Ce qui n'est qu'un moyen de défense parmi d'autres, celui de l'immunité ici invoquée par l'intimé ne peut, lors de l'examen portant sur l'autorisation, être érigée au rang de moyen de non-recevabilité. À moins de convenir que la demande à sa face même est frivole, manifestement vouée à l'échec ou encore que les allégations de faits sont insuffisantes ou qu'il soit « incontestable » que le droit invoqué est mal fondé,

<sup>56</sup> RLRQ c. E-20.1, art. 67.

<sup>57</sup> LAEDPH, art. 67

<sup>58</sup> Pièce R-6.

<sup>59</sup> *Loi sur l'AMT*, art. 76, 77, 173.

<sup>60</sup> Pièces R-3, p. 22, VDM-1, VDM-6, VDM-7.

<sup>61</sup> Pièce R-3, p. 56.

<sup>62</sup> *Loi sur les STC*, art. 116, 122, 132-135, 158; *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19 (LCV); Pièces VDM-2, VDM-3, VDM-4, VDM-5.

<sup>63</sup> *Loi sur les STC*, art. 123, 158.1, 158.2.

<sup>64</sup> *Id.*, art. 126, 488; *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*, RLRQ, c. E-20.001, art. 188.82; Pièce R-2, p. 6.

<sup>65</sup> *Loi sur la STC*, art. 8.

il me paraît, outre ces circonstances, qu'il n'est pas souhaitable en début d'analyse de décider de la valeur absolue d'un tel moyen de défense.<sup>66</sup>

[Soulignements du Tribunal]

[104] Qui des défenderesses assume des responsabilités opérationnelles en matière d'accès au réseau de transport en commun pour les personnes en situation de handicap et dans quelle mesure?

[105] La réponse à cette question ne crève pas les yeux.

[106] Il n'est pas manifeste qu'aucune des défenderesses : la STM, l'AMT et la Ville n'a une telle responsabilité.

[107] Il n'est pas frivole d'avancer qu'à tout le moins à certains égards, les décisions ou gestes posés au chapitre de l'accessibilité du réseau de transport en commun ne relèvent pas uniquement de la sphère politique, mais plutôt de la sphère opérationnelle. Tracer cette démarcation requiert un exercice d'analyse auquel il ne serait pas sage de procéder au stade de l'autorisation<sup>67</sup>.

[108] Pour cette raison, la question de l'immunité ne doit pas être tranchée au stade de l'autorisation.

[109] Deux remarques finales s'imposent ici sur la question de l'immunité.

[110] Premièrement, le fait que des questions budgétaires soient discutées ne mène pas nécessairement à la conclusion que le sujet étudié relève de la sphère politique. L'analyse de ces questions financières et budgétaires ici pourrait relever de l'analyse de l'existence d'une contrainte excessive, et non de la question de l'immunité de l'État.

[111] Deuxièmement, il est vrai que la Ville de Montréal n'opère pas une société de transport en commun. Elle est cependant solidairement responsable des obligations et engagements financiers de la STM<sup>68</sup>. Ainsi, sa responsabilité aux termes de la présente action collective pourrait ultimement découler uniquement de cette solidarité prévue à la *Loi sur la STC* :

### CHAPITRE III

#### DISPOSITIONS FINANCIÈRES

**114.** Les villes sont garantes des obligations et des engagements de la société dont le territoire comprend, en tout ou en partie, le leur.

<sup>66</sup> *Carrier c. Québec (Procureur général)*, 2011 QCCA 1231, par. 37.

<sup>67</sup> *Just c. Colombie-Britannique*, [1989] 2 R.C.S. 1228, 1239; *Carrier c. Québec (Procureur général)*, 2011 QCCA 1231, par. 39.

<sup>68</sup> *Loi sur les STC*, art. 114.

### 2.2.3.3 La réclamation pour dommages punitifs

[112] La demande de dommages punitifs repose sur l'article 49 de la *Charte québécoise* :

49. Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs.

[113] Il est acquis que l'octroi de tels dommages requiert la démonstration que les défenderesses auraient intentionnellement porté atteinte à leur droit à l'égalité, en toute connaissance des conséquences immédiates, naturelles ou extrêmement probables de leur comportement. La simple insouciance, même téméraire et déréglée, ne suffit pas<sup>69</sup>.

[114] Le RAPLIQ avance que l'attitude des défenderesses au fil des années démontre une telle atteinte intentionnelle.

[115] Même si les allégations à ce chapitre sont ténues<sup>70</sup> et que les défenderesses déposent de nombreux documents qui font état d'une volonté de réduire l'inaccessibilité des moyens de transport collectif en cause, il serait prématuré de balayer cette réclamation au stade de l'autorisation.

### 2.2.3.4 La non-disponibilité de remèdes en injonction

[116] La *Loi sur la STC*<sup>71</sup> prévoit qu'aucune injonction ne peut être accordée contre la STM.

[117] Cependant, cela est insuffisant pour refuser l'autorisation d'exercer une action collective contre la STM, puisque l'action collective envisagée contient également des demandes de nature monétaire.

[118] Quant au reste, la jurisprudence enseigne que des ordonnances d'injonction peuvent être émises pour forcer un fournisseur de services à prendre des mesures nécessaires pour respecter le droit à l'égalité de ses usagers. Dans *Via Rail*<sup>72</sup>, la Cour suprême a même confirmé des ordonnances coercitives émises pour forcer Via Rail à rendre ses voitures de train accessibles à des personnes ayant une déficience.

[119] Le critère de l'apparence de droit est donc rempli.

<sup>69</sup> *Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, [1996] 3 R.C.S. 211, par. 121.

<sup>70</sup> Demande en autorisation, par. 7, 36, 42, 92A), 111 (1), 122.

<sup>71</sup> Art. 39(2).

<sup>72</sup> *C.C.D. c. Via Rail*, [2007] 1 R.C.S. 650, par. 69, 229, 246.

**2.3 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  
(PAR. 575(3) C.P.C.)**

[120] Selon les défenderesses, l'action collective visée ne répondrait pas à ce critère non plus. Le RAPLIQ n'aurait pas démontré son incapacité à obtenir des mandats individuels pour intenter une action au nom des personnes qui croient avoir un intérêt dans la présente procédure.

[121] Le Tribunal ne partage pas cet avis.

[122] Pour remplir ce critère, la partie demanderesse n'a pas à prouver le nombre exact de membres du groupe ni à les identifier.

[123] Vu la définition du groupe et les enjeux de l'action collective envisagée, il est clair que Mme Gauthier n'est pas seule dans sa situation. La demande en autorisation est même déposée par le RAPLIQ, et non par Mme Gauthier personnellement.

[124] Par surcroît, la participation massive des autres Membres potentiels aux deux audiences que le Tribunal a tenues dans cette affaire ne laisse aucun doute sur l'existence d'un Groupe et sur les difficultés qui découleraient de l'exigence d'obtenir des mandats individuels pour chaque membre.

[125] Ajoutons que les Membres doivent être des personnes physiques. Le RAPLIQ est une personne morale.

[126] Au surplus, le Tribunal détient ici la preuve de la taille et des caractéristiques essentielles du groupe visé<sup>73</sup>. Se fondant sur diverses statistiques et données, la demanderesse estime à 20 000 le nombre de personnes qui pourraient faire partie du groupe proposé<sup>74</sup>.

[127] Ce critère est donc également rempli.

**2.4 LE MEMBRE AUQUEL IL ENTEND ATTRIBUER LE STATUT DE  
REPRÉSENTANT EST EN MESURE D'ASSURER UNE  
REPRÉSENTATION ADÉQUATE DES MEMBRES (PAR. 575(4) C.P.C.)**

[128] Les défenderesses s'en remettent à la justice en ce qui a trait à ce dernier critère, qui est également rempli selon le Tribunal.

---

<sup>73</sup> Voir entre autres les pièces STM-4, STM-5, STM-16.

<sup>74</sup> Demande en autorisation, par. 146-160.

[129] En effet, la personne qui demande le statut de représentant doit être « en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres »<sup>75</sup>.

[130] Ce critère de la représentation adéquate est devenu minimaliste<sup>76</sup> et repose sur 3 facteurs : (1) l'intérêt du membre à poursuivre, (2) la compétence et (3) l'absence de conflit et doit être interprété de façon libérale<sup>77</sup>.

[131] Concernant Mme Gauthier, le Tribunal retient ceci.

[132] Mme Gauthier habite le Plateau Mont-Royal. Elle est atteinte de sclérose en plaques. En raison de sa maladie, elle doit se déplacer en fauteuil roulant avec l'aide d'un chien guide. Elle s'est prévaluée ou a tenté de se prévaloir à plusieurs reprises des services de transport en commun (bus régulier, de transport adapté (minibus, mini fourgonnette), de métro et de train.

[133] Elle remplit le premier facteur, et ce, même si elle n'a jamais pris le train de banlieue ou n'a jamais acheté un titre de transport de l'AMT<sup>78</sup>.

[134] Aucun élément n'est à signaler quant au second et troisième facteur.

### **3. LA CONCLUSION**

[135] Considérant ce qui précède, l'autorisation d'exercer une action collective sera accordée.

[136] La demande de la STM pour être autorisée à déposer une preuve appropriée (Séq. 29) devient sans objet, puisqu'elle se rapporte à une pièce qui, de toute manière, ne changerait pas la conclusion du Tribunal.

#### **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL:**

[137] **ACCUEILLE** la demande remodifiée pour autorisation d'exercer une action collective;

[138] **AUTORISE** l'exercice d'une action collective pour le compte du groupe de personnes physiques suivant :

Toute personne résidant au Québec qui, pour pallier un handicap physique, utilise un fauteuil roulant (motorisé ou non), un déambulateur ou une canne pour personnes non voyantes et qui, après le 15 avril 2012 et en raison de l'inaccessibilité ou d'obstacles récurrents à l'accessibilité au réseau de transport

<sup>75</sup> C.p.c., art. 575(4).

<sup>76</sup> *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 109; *Lévesque c. Videotron, s.e.n.c.*, 2015 QCCA 205, par. 23.

<sup>77</sup> *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 149-150.

<sup>78</sup> Interrogatoire de Mme Gauthier (29 juin 2016), pp. 98-99.

en commun de la STM (bus régulier, le transport adapté ou le métro) ou de l'AMT (train de banlieue), a été empêchée d'utiliser ou entravée dans l'utilisation de ces services, en toute égalité.

[139] **ATTRIBUE** à Linda Gauthier le statut de représentante aux fins d'exercer cette action collective;

[140] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de faits et de droits à traiter collectivement :

- 1- L'inaccessibilité ou les obstacles à l'accessibilité dans le réseau de transport en commun pour les Membres leur causent-ils des effets préjudiciables ?
- 2- Dans l'affirmative, ces effets préjudiciables sont-ils de nature discriminatoire au sens de l'article 10 de la *Charte* québécoise et 15(1) de la *Charte canadienne* ?
- 3- Ces actes ou le défaut d'agir pour assurer l'accessibilité des Membres du groupe ont-ils pour effet de porter atteinte au droit :
  - à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1 ;
  - à la dignité et à l'honneur, en violation de l'article 4 de la *Charte* ;
  - à la vie privée, en violation de l'article 5 de la *Charte* et
  - droit à un service ordinairement offert au public, en violation de l'article 15 de la *Charte* ;
  - à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs, en violation de l'article 49 de la *Charte*.
- 4- Dans l'affirmative, chacun des Membres a-t-il droit de faire condamner solidairement les défenderesses à lui payer 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux et 25 000,00 \$ à titre dommages punitifs pour les actes discriminatoires commis intentionnellement et les autres actes fautifs commis par les Défenderesses à leur endroit ?
- 5- Les Membres ont-ils droit aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévus par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Demande pour autoriser l'action collective ?
- 6- Les Membres ont-ils droit d'obtenir un jugement de la Cour visant à :

ORDONNER aux Défenderesses d'effectuer les travaux nécessaires dans un délai de 10 ans à compter du jugement afin de rendre :

- accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations composant le réseau de métro de la Défenderesse STM, et ce, de l'entrée de l'édicule jusqu'au wagon du train sur le quai;
- accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations de train, sur toutes les lignes opérées par la Défenderesse AMT et ce, de l'entrée de la gare jusqu'au wagon du train sur le quai et à l'intérieur;
- accessibles, fonctionnels et sans obstacle aux Membres, tous les autobus dits réguliers de la Défenderesse STM;

ORDONNER aux Défenderesses d'offrir aux Membres un service de transport adapté sans obstacle discriminatoire.

[141] **IDENTIFIE** comme suit les conclusions recherchées :

- 1- DÉCLARER que les Défenderesses ont solidairement porté atteinte au droit fondamental des Membres à l'égalité, en raison de leur handicap, en violation de l'article 10 de la Charte québécoise et 15(1) de la Charte canadienne;
- 2- DÉCLARER que les Défenderesses ont solidairement, pour des motifs discriminatoires, porté atteinte aux droits fondamentaux des Membres :
  - à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1 ;
  - (...) ;
  - à la sauvegarde de sa dignité et de son honneur, en violation de l'article 4 de la Charte;
  - à la vie privée, en violation de l'article 5 de la Charte ;
  - à l'égalité dans l'accès à un service public, en violation de l'article 15 de la Charte et
  - à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs, en violation de l'article 49 de la Charte.
- 3- CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux ;
- 4- CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs;
- 5- CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chacun des Membres, des intérêts et l'indemnité additionnelle prévue par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Demande pour autoriser l'action collective;



- 6- ORDONNER aux Défenderesses d'effectuer les travaux nécessaires dans un délai de 10 ans à compter du jugement afin de rendre :
- - accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations composant le réseau de métro de la Défenderesse STM, et ce, de l'entrée de l'édicule jusqu'au wagon du train sur le quai;
  - - accessibles, fonctionnelles et sans obstacle aux Membres, toutes les stations de train, sur toutes les lignes opérées par la Défenderesse AMT et ce, de l'entrée de la gare jusqu'au wagon du train sur le quai et à l'intérieur;
  - - accessibles, fonctionnels et sans obstacle aux Membres, tous les autobus dits réguliers de la Défenderesse STM;
- 7- ORDONNER aux Défenderesses d'offrir aux Membres un service de transport adapté sans obstacle discriminatoire;

[142] **ORDONNE** la publication d'un Avis aux Membres selon les modalités et le contenu que le Tribunal déterminera. À cette fin :

- 142.1. **ORDONNE** à la demanderesse de soumettre, au plus tard le **14 juin 2017**, ou dans tout autre délai que le Tribunal pourra fixer, une Demande en approbation des avis (art. 579 C.p.c.), avec un projet d'avis et proposition de modalités de publication;
- 142.2. **ORDONNE** aux défenderesses de notifier, au plus tard le **3 juillet 2017** ou dans tout autre délai que le Tribunal pourra fixer, leurs commentaires ou propositions relativement à la Demande en approbation des avis mentionnée au paragraphe précédent;
- 142.3. **ORDONNE** aux parties d'informer le Tribunal, au plus tard le **21 juillet 2017**, ou dans tout autre délai que le Tribunal pourra fixer, de leur proposition commune quant au contenu et aux modalités de publication des avis ou, le cas échéant, de tout différend qui pourrait subsister entre elles à ce sujet;

[143] **DÉCLARE** qu'à moins d'exclusion, les Membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue par la loi ;

[144] **FIXE** le délai d'exclusion à 45 jours après la date de publication de l'Avis aux Membres, délai à l'expiration duquel les Membres du Groupe qui ne seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;

[145] **AVEC FRAIS DE JUSTICE** contre les défenderesses.



MARIE-ANNE PAQUETTE, J.C.S.

Me Aymar Missakila  
Me Alain Arsenault  
Me Gilles Gareau

**ADAMS GAREAU**

Avocats des demandresses, RAPLIQ et Linda Gauthier

Me Jean-Philippe Desmarais

**STM, JOLI, GIULIANI & MAILLÉ**

Avocat de la défenderesse, Société de transport de Montréal

Me Chantal Bruyère

**DAGENAIS, GAGNIER, BIRON**

Avocate de la défenderesse, Ville de Montréal

Me Mélissa Rivest

Me Stéphane Roy

**LAPOINTE ROSENSTEIN MARCHAND MELANÇON**

Avocats de la défenderesse, Agence métropolitaine de transport de Montréal

Dates d'audiences : 19, 20 avril 2017

**TABLE DES MATIÈRES**

L'APERÇU .....	2
1. LA DEMANDERESSE ET LA DEMANDE EN AUTORISATION .....	3
2. L'ANALYSE .....	4
2.1 LE CRITÈRE DE LA COMMUNAUTÉ DE QUESTIONS (PAR. 575(1) C.P.C.) .....	5
2.2 LE CRITÈRE DE L'APPARENCE DE DROIT (PAR. 575(2) C.P.C.).....	11
2.2.1 Les assises factuelles de l'action collective envisagée .....	11
2.2.2 Les assises juridiques de l'action collective envisagée.....	12
2.2.3 Les motifs d'opposition des défenderesses.....	15
2.2.3.1 La discrimination.....	15
2.2.3.2 L'immunité .....	16
2.2.3.3 La réclamation pour dommages punitifs.....	20
2.2.3.4 La non-disponibilité de remèdes en injonction .....	20
2.3 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 (PAR. 575(3) C.P.C.) .....	21
2.4 LE MEMBRE AUQUEL IL ENTEND ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DES MEMBRES (PAR. 575(4) C.P.C.) .	21
3. LA CONCLUSION .....	22
POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL: .....	22
TABLE DES MATIÈRES.....	27