

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

(RECOURS COLLECTIF)
COUR SUPÉRIEURE

N° : 500-06-000739-157

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

Requérante

-et-

LINDA GAUTHIER

« Membre désigné »

c.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE
MONTRÉAL (STM)

-et-

VILLE DE MONTRÉAL

-et-

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE
TRANSPORT DE MONTRÉAL (AMT)

(...)

Intimées

REQUÊTE AMENDÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UN RECOURS
COLLECTIF ET POUR ÊTRE REPRÉSENTANTE
(Article 1002 et suivants du Code de procédure civile)

À L'HONORABLE JUGE MARIE-ANNE PAQUETTE DE LA SUPÉRIEURE
SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LA
REQUÉRANTE EXPOSE CE QUI SUIT :

A- LA REQUÉRANTE ET LA DESCRIPTION DU GROUPE PROPOSÉ

1. La Requérante en la présente instance est une personne morale de droit privé régie par la Partie 3 de la *Loi sur les Compagnies* ayant pour mission la défense et la promotion des droits des personnes en situation de handicap, tel qu'il appert des lettres patentes datée du 18 décembre 2009, pièce **R-1**;
2. La Requérante désire intenter une action en recours collectif contre les Intimées Société de transport de Montréal (« la STM »), la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport (« l'AMT ») (...) solidairement, pour discrimination fondée sur le handicap physique, en raison de l'inaccessibilité et des obstacles récurrents à l'accessibilité dans le réseau du transport en commun (bus régulier, transport adapté, métro et train dans la région métropolitaine de Montréal) à l'endroit des personnes en situation de handicap physique se déplaçant avec une aide à la mobilité suivante : un fauteuil roulant (motorisé ou non), un déambulateur ou une canne pour les personnes non voyantes;
3. Ce faisant, les Intimées portent atteinte aux droits des membres du groupe (ci-après « les Membres ») garantis aux articles 1, (...), 4, 5, 10, 15 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* (« la *Charte québécoise* »), 15(1) et 24(1) de la *Charte canadienne des droits et libertés* (« la *Charte canadienne* ») ;
4. Les articles pertinents de la *Charte québécoise* peuvent être résumés ainsi :
 - article 1 : droit à la sécurité et à l'intégrité de la personne;
 - (...);
 - article 4 : droit à la dignité et à l'honneur;
 - article 5 : droit à la vie privée ;
 - article 10 : droit à l'égalité;
 - article 15 : droit à un service ordinairement offert au public; et
 - article 49 : droit à la cessation de l'atteinte, à la réparation du préjudice moral et aux dommages punitifs en cas d'atteinte illicite et intentionnelle.

5. Les articles pertinents de la *Charte* canadienne sont les suivants :
 - article 15(1) : droit à l'égalité et
 - article 24(1) : droit à une réparation juste et raisonnable
6. Plus précisément, les actes discriminatoires reprochés aux Intimés consistent en des pratiques (...) ou actes institutionnels empêchant toute accessibilité ou faisant obstacle, de manière récurrente, à l'accessibilité au réseau du transport en commun (bus régulier, transport adapté, métro et train) aux personnes en situation de handicap utilisant une aide à la mobilité identifiée plus haut, leur causant ainsi des effets discriminatoires du fait de leur handicap physique;
7. Les actes fautifs des Intimées résident dans le fait qu'ils font défaut d'assurer aux Membres en toute égalité, un accès au réseau de transport en commun d'une part, et d'autre part, lorsque possible, un accès sans obstacle récurrent audit réseau, portant ainsi atteinte à leurs droits et libertés garantis par les deux *Chartes*;
8. Ce sont donc les pratiques (...) ou actes institutionnels qui sont remis en cause puisque causant des effets discriminatoires sur les Membres. Bref, il s'agit de discrimination systémique commise à l'endroit des Membres par les Intimées;
9. Le groupe de personnes visées par le recours collectif intenté par la Requérante contre les Intimées, dont fait partie madame Linda Gauthier, est décrit de la manière suivante :

« 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 ».
10. La Requérante retient madame Linda Gauthier à titre de « Membre désigné » pour l'exercice du présent recours collectif;

B- LES FAITS QUI DONNERAIENT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DU « MEMBRE DÉSIGNÉ » CONTRE LES INTIMÉS

Présentation des Intimées et de leurs obligations légales à l'égard des personnes handicapées

(...)

11. (...);

12. (...);

13. (...);

14. (...);

15. (...);

16. (...);

17. (...);

18. (...);

19. (...);

20. (...);

21. (...);

L'Intimée STM

22. Selon l'article 1 de la Loi sur les *sociétés de transports en commun*, à l'origine de la création de la société publique qu'est la STM :

« Sont instituées les sociétés de transport en commun suivantes, personnes morales de droit public:

1° la « Société de transport de Montréal », dont le territoire correspond à l'agglomération de Montréal prévue à l'article 4 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (chapitre E-20.001) »

23. La STM assure un service de transport en commun pour la population désirant se déplacer sur le territoire dont elle a compétence, notamment à travers une flotte de bus réguliers, de minibus, voitures et autres pour le transport adapté ainsi que par métro ;

24. En vertu de l'article 5(1) de ladite loi, la société, qui a pour mission d'assurer la mobilité des personnes dans son territoire, peut aussi offrir des services spécialisés, dont ceux adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite;
25. Or, l'article 5 alinéas 2 crée une obligation lorsqu'il s'agit de personnes handicapées:

« Une société doit offrir les services visés au paragraphe 1° du premier alinéa lorsqu'il s'agit de personnes handicapées. À cet effet, elle peut assurer la mobilité des personnes hors de son territoire, y compris dans celui d'une société de transport en commun avec qui elle occupe le territoire d'une communauté métropolitaine. »

(Notre emphase)

26. En vertu de l'article 262 de la même loi, c'est le Ministre des transports qui est chargé de l'application de cette loi, dont l'article 5 ;
27. Par ailleurs, la STM agit en collaboration étroite avec, entre autres, la Ville de Montréal dont certains élus siègent au conseil d'administration de la STM ;
28. D'ailleurs, ce sont les élus municipaux qui nomment les membres du conseil d'administration de leur autorité administratrice de transport, soit la STM;
29. En tant que fournisseur de services de transport en commun sur le territoire visé par la loi, la STM assume une responsabilité importante et un rôle actif dans l'accessibilité au réseau de transport en commun des personnes handicapées ;
30. Notons aussi que celle-ci travaille en collaboration avec ses partenaires que sont notamment le MTQ, la Ville de Montréal et l'AMT ;

L'Intimée Ville de Montréal

31. Quant à l'Intimée ville de Montréal, l'article 114 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* précitée précise que :

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

Les municipalités dont le territoire est compris dans une agglomération visée à l'article 1 sont solidairement responsables des obligations et des engagements de la société dont le territoire correspond à l'agglomération. »

(Notre emphase)

32. Dans le même ordre d'idées, selon l'art. 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, R.L.R.Q., c. E-20.1, le ministre doit s'assurer de la mise en œuvre d'un plan visant l'accessibilité au transport des personnes handicapées s'il l'a approuvé :

« Une société de transport en commun ou un organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1), de la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) ou du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1) doit, dans l'année qui suit le 17 décembre 2004, 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'il dessert.

Ce plan peut tenir compte du taux de renouvellement de son équipement et de la nature des services offerts.

Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau plan lui soit soumis dans un délai qu'il détermine.

Le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure de son respect et de son exécution. Il peut, en tout temps, demander la mise en œuvre de mesures correctives, ou, le cas échéant, la modification d'un plan déjà approuvé de même que la production d'un nouveau plan dans un délai qu'il détermine. »

(...)

33. Il est institué par le MTQ un Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées. Son rôle est de soutenir le milieu municipal pour lui permettre d'assurer une certaine mobilité aux personnes handicapées ;
34. L'aide financière pour 2014-2015 se traduit d'abord par la détermination d'une contribution de base pour chaque service de transport adapté admissible. Cette contribution de base est celle établie pour 2013, à laquelle s'ajoute une indexation de 2 %;
35. Ce programme concerne les instances municipales, notamment les sociétés de transport en commun et les municipalités locales. Le ministère concerné est celui des transports, tel qu'il appert de copie du document, pièce **R-2**;
36. Selon la politique québécoise du transport collectif (2006) : un point essentiel doit être souligné dès le départ : les municipalités sont les premières responsables en matière de transport collectif et elles doivent le rester. Elles sont imputables auprès des citoyens de services dont elles

contrôlent directement la gouvernance et le financement, tel qu'il appert de la pièce **R-3**;

(...)

37. Il revient aux municipalités, en tant que premières responsables de l'organisation des services, de s'assurer que les autorités organisatrices de transport en commun disposent des ressources financières nécessaires pour fournir des services en quantité et en qualité suffisantes;
38. Les municipalités approuvent les budgets et les emprunts des autorités organisatrices de transport et sont responsables des déficits d'exploitation ainsi que du financement de leur part des immobilisations;
39. Les élus municipaux nomment les membres du conseil d'administration de leur autorité administratrice de transport, ce qui inclut la Ville de Montréal;
40. Dans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement a décidé d'assumer également ce rôle d'accompagnateur pour certaines dépenses d'exploitation précisément définies. Il s'agit des dépenses directement destinées à améliorer et développer les services à la clientèle. Voir pièce R-3;
41. Mis à part le cas de l'AMT qui relève du gouvernement, les municipalités formant le territoire des organismes ont la responsabilité du financement. Elles approuvent les budgets et les emprunts des autorités organisatrices de transport et sont responsables des déficits d'exploitation ainsi que du financement des immobilisations. Tel que précisé, les élus municipaux nomment aussi les membres des conseils d'administration de leurs autorités organisatrices de transport;
42. Également, comme ses partenaires, la Ville de Montréal, en tant que municipalité, de par la loi et ses liens étroits avec ses partenaires impliqués dans le transport en commun, assume aussi une responsabilité quant à l'accès au réseau de transport en commun des personnes en situation de handicap, ce qui inclut les Membres;

L'Intimée AMT

43. En ce qui à trait à sa nature juridique, l'AMT est une personne morale mandataire de l'État selon la Loi sur *l'agence métropolitaine de transport*, R.L.R.Q., c.A-7.02 :

1. Est instituée l'«Agence métropolitaine de transport». L'Agence est une personne morale.

2. L'Agence est mandataire de l'État. Ses biens font partie du domaine de l'État mais l'exécution des obligations de l'Agence peut être poursuivie sur les biens de celle-ci. (Notre souligné)

44. Dans la lignée de la STM, l'AMT a notamment pour mission d'assurer l'accessibilité du transport en commun aux personnes en situation de handicap par le biais de modalités spéciales adaptées à leurs besoins ;
45. Par ailleurs, l'AMT peut contracter, conclure des ententes et recevoir des mandats de la STM, particulièrement en matière de perception de titres de transports :

18. L'Agence peut former des comités **pour l'étude de questions particulières, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées**, déterminer leur mode de fonctionnement et en désigner les membres.

Un comité formé par l'Agence pour l'étude d'une question dans laquelle une autorité organisatrice de transport en commun a un intérêt doit comporter comme membre au moins un représentant de cette autorité.

19. Pour l'application de la présente loi, on entend par «**autorité organisatrice de transport en commun**» **la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et toute autre personne morale de droit public, y compris une municipalité, à qui une loi ou un acte constitutif accorde l'autorité d'organiser des services de transport en commun sur le territoire de l'Agence.**

20. Les autorités organisatrices de transport en commun, la Communauté métropolitaine de Montréal et les municipalités, même celles non comprises dans le territoire de l'Agence, **disposent de tous les pouvoirs nécessaires pour contracter avec l'Agence ou conclure avec elle une entente visée par la présente loi.**

21. L'Agence a pour mission de **soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées**, d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

21.1. L'Agence est **habilitée à recevoir mandat des autorités organisatrices de transport en commun afin de concevoir, d'implanter et d'exploiter un système intégré de vente de titres et de perception des recettes de transport en commun.** Un mandat conclu avec une telle autorité est à titre gratuit et doit viser, sous tous leurs aspects, tant les titres locaux, dont ceux du métro, que ceux métropolitains, dont ceux de trains de banlieue. Ce mandat doit préciser sa durée et porter, entre autres, sur:

1° le choix et les modalités d'acquisition, de location et d'entretien des logiciels spécialisés nécessaires et de tout équipement de vente des titres de transport et de perception des recettes;

(...)

5° la répartition des recettes métropolitaines et locales;

6° les modalités de financement et de paiement de tous les biens et services visés au mandat, y compris les coûts et les frais de préparation d'appel d'offres.

Pour l'accomplissement de son mandat, l'Agence est autorisée à contracter avec toute personne et toute société selon les règles qui la régissent. Elle peut également déléguer, à titre gratuit, tout ou partie de son mandat à la Société de transport de Montréal et confier les tâches qu'elle détermine aux autorités organisatrices de transport qu'elle indique.

(Notre emphase)

46. Puis, l'AMT a compétence sur le transport métropolitain par autobus et tout prolongement de métro, ainsi que sur le transport en commun local sur le territoire de la STM :

27. L'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus et cette compétence a primauté sur celle de toute autorité organisatrice de transport en commun. L'Agence a aussi compétence sur tout prolongement du métro et, dans la mesure prévue par la présente loi, sur son financement et sur son exploitation. Elle peut également contracter avec des titulaires de permis de taxi afin d'assurer en son nom un service de transport collectif par taxi sur tout ou partie de son territoire. Elle peut aussi conclure avec toute personne une entente favorisant le covoiturage et l'utilisation de tout mode de transport collectif.

Par «transport métropolitain par autobus», on entend tout ou partie d'un service de transport en commun, reconnu par l'Agence après consultation du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui permet à une personne de se déplacer d'un territoire municipal à un autre, sauf si ces territoires font partie de celui d'une même autorité organisatrice de transport en commun et par «autobus», on entend tant un autobus qu'un minibus au sens du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

28. L'Agence a également compétence en matière de transport en commun local par autobus sur le territoire d'une autorité organisatrice de transport en commun ou d'une municipalité qui lui en fait la demande.

Cette demande précise les services de transport en commun devant être offerts, les modalités et, le cas échéant, la durée de leur exploitation et peut porter sur l'organisation d'un service de transport collectif par taxi.

L'autorité ou la municipalité doit payer à l'Agence le coût du service dans les délais qu'elle indique, déduction faite des recettes générées par le service et de toute subvention qui s'y applique.

29. La reconnaissance visée au deuxième alinéa de l'article 27 doit être approuvée par le gouvernement et publiée à la Gazette officielle

du Québec et dans un journal diffusé dans son territoire. Cette reconnaissance peut inclure la désignation de tout équipement et infrastructure nécessaires aux déplacements métropolitains.

(Notre emphase)

47. Quant aux pouvoirs de l'AMT, celle-ci peut coordonner les services de transport en commun par des véhicules de la STM. En outre, elle peut définir les modalités de service spéciales de transports pour les personnes handicapées non-résidentes. Finalement, elle peut promouvoir l'utilisation de tout transport collectif, même ceux qu'elle n'opère pas elle-même :

35. L'Agence peut notamment:

(...)

3° coordonner les services de transport en commun par autobus des autorités organisatrices de transport en commun et ceux du réseau de métro et de ses réseaux de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue;

4° établir des titres de transport métropolitain pour l'utilisation des services fournis par plus d'une autorité organisatrice de transport en commun, lesquels peuvent comprendre des services de trains de banlieue, les émettre sous quelque support que ce soit, et en fixer les tarifs;

6° agréer tout type de système intégré, choisi par une autorité organisatrice de transport en commun pour la vente des titres et la perception des recettes de transport en commun, aux seules fins de s'assurer que les équipements de perception permettent l'application de la tarification métropolitaine, sont compatibles entre eux et permettent la lecture et l'écriture des données sur une carte à puce;

7° répartir entre les autorités organisatrices de transport en commun et les municipalités les coûts de son réseau de transport métropolitain par autobus ainsi que des infrastructures et des équipements métropolitains qu'elle acquiert ou dont elle a la gestion;

8° définir les modalités selon lesquelles un non-résident peut utiliser un service spécial de transport pour les personnes handicapées et déterminer la formule de partage des coûts;

9° prendre les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport de personnes qu'elle n'opère pas elle-même et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent;

10° promouvoir l'utilisation de tout service de transport collectif;

L'AMT établit des travaux de prolongement d'infrastructure de transport en commun aux conditions que fixe le gouvernement :

47. L'Agence planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par

le gouvernement, tout prolongement du réseau de métro et toute infrastructure de transport en commun terrestre guidé. Un représentant de la Société de transport de Montréal est membre d'office des comités mis en place par l'Agence relativement à tout prolongement du réseau de métro et nécessitant son expertise comme exploitante.

(...)

48. Dans son plan de développement, l'AMT doit prévoir des mesures spéciales de transports pour personnes en situation de handicap pour tous les modes de transports, notamment le métro. Ce plan sera approuvé par le MTQ. Ainsi, la loi précise que :

76. L'Agence doit produire un plan stratégique de développement du transport métropolitain précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus.

Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport métropolitain, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, sur une période de dix ans pour tous les modes de transport et tous les équipements et les infrastructures métropolitains, y compris le métro. Il est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans.

77. L'Agence doit transmettre au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, copie de son plan stratégique de développement ainsi que de ses ajustements et révisions dans les 30 jours de leur production.

Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal transmet au ministre, pour approbation, le plan stratégique de développement du transport métropolitain révisé, dans les délais prévus à l'article 161, ainsi que ses ajustements, dans les 60 jours suivant leur réception.

49. Quant aux ententes entre l'AMT et le MTQ :

83. L'Agence et le ministre peuvent conclure une entente arrêtant les modalités relatives à l'exercice des fonctions et des pouvoirs de l'Agence et précisant son rôle en tant que mandataire de l'État.

Cette entente peut notamment porter sur:

- 1° les performances financières que doit rencontrer l'Agence;
- 2° les ressources humaines, matérielles et financières de l'Agence;
- 3° les relations et les échanges d'information entre l'Agence et le ministre;
- 4° les voies de circulation routière lorsque la gestion du chemin public relève du ministre;
- 5° l'utilisation d'expertises, de services administratifs et de ressources humaines du ministère.

L'entente est d'au plus cinq ans; elle peut être renouvelée ou remplacée. Elle doit être approuvée par le gouvernement.

(Notre emphase)

50. Puis, l'AMT peut également conclure des ententes avec la STM et avec la Ville de Montréal :

84. *L'Agence peut conclure avec une autorité organisatrice de transport en commun, une municipalité ou toute autre personne morale de droit public ou privé une entente portant sur:*

1° des ressources humaines, matérielles ou informationnelles;

2° l'exploitation ou l'entretien d'un équipement ou d'une infrastructure métropolitain ou nécessaire à sa mission.

51. Finalement, le MTQ est chargé de l'application de cette loi et peut donner des directives à l'AMT quant à la manière dont elle exerce ses fonctions et pouvoirs :

85. *Le ministre peut donner des directives portant sur les objectifs et l'orientation de l'Agence dans l'exercice de ses pouvoirs.*

Ces directives doivent être approuvées par le gouvernement et entrent en vigueur le jour de leur approbation. Une fois approuvées, elles lient l'Agence qui est tenue de s'y conformer.

Toute directive doit être déposée devant l'Assemblée nationale dans les 15 jours de son approbation par le gouvernement si elle est en session ou, sinon, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux.

173. *Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi.*

Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, RLRQ c E-20.1

52. Également, Il y a lieu de mentionner la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, RLRQ c E-20.1* (ci après «LAEDPH») qui s'appliquent aux Intimés ;

53. Cette loi est le texte législatif principal en matière d'accessibilité des transports pour les personnes handicapées. Ainsi, les sociétés de transport se doivent d'adopter des politiques en conformité avec ses principes. Voici donc les dispositions qui nous intéressent pour notre propos :

SECTION III.1

RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DES MINISTÈRES, DES ORGANISMES PUBLICS ET DES MUNICIPALITÉS

61.1. Chaque ministère et organisme public qui emploie au moins 50 personnes ainsi que chaque municipalité locale qui compte au moins 15 000 habitants adopte, au plus tard le 17 décembre 2005, **un plan d'action identifiant les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de ses attributions, et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité.** Ce plan comporte en outre tout autre élément déterminé par le gouvernement sur recommandation du ministre. Il doit être produit et rendu public annuellement.

61.2. Le ministre est consulté lors de l'élaboration de mesures prévues par les lois et règlements qui pourraient avoir un impact significatif sur les personnes handicapées.

61.3. Les ministères, les organismes publics et les municipalités tiennent compte dans leur processus d'approvisionnement lors de l'achat ou de la location de biens et de services, de leur accessibilité aux personnes handicapées.

61.4. Les ministères et les organismes publics nomment, au plus tard le 17 décembre 2005, un coordonnateur de services aux personnes handicapées au sein de leur entité respective et transmettent ses coordonnées à l'Office. Ce coordonnateur peut être la même personne que le délégué ou le répondant visé à l'article 6.1 ou à l'article 7.

Toute communication de l'Office en vertu de la présente loi peut être adressée à ce coordonnateur.

SECTION V

TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

67. Une société de transport en commun ou un organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1), de la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) ou du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1) doit, dans l'année qui suit le 17 décembre 2004, 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'il dessert.

Ce plan peut tenir compte du taux de renouvellement de son équipement et de la nature des services offerts.

Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau plan lui soit soumis dans un délai qu'il détermine.

Le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure de son respect et de son exécution. Il peut, en tout temps, demander la mise en œuvre de mesures correctives, ou, le cas échéant, la modification d'un plan déjà approuvé de même que la production d'un nouveau plan dans un

délai qu'il détermine.

(Notre emphase)

54. Dans le document *Politique d'accessibilité de l'AMT*, elle souligne l'importance de fournir un service adapté et non discriminatoire « dans la mesure de ses compétences et moyens ». Un de ses objectifs réside dans la coordination des services de transports collectifs de tout genre, tel qu'il appert de la pièce **R-4**. Dans les faits, l'AMT a malheureusement failli à cette obligation de fournir un service non discriminatoire;
55. En outre, elle rappelle que les ministères et organismes gouvernementaux doivent appliquer le principe de l'accessibilité universelle en conformité avec la *LAEDPH* (voir article 1) ;
56. Pour ce faire, « les organisations visent l'utilisation similaire des installations, biens et services pour tous les usagers; par le fait même, elles doivent tenir compte des situations liées à toute incapacité ». (...);
57. Se basant sur le projet de loi 56 qui a modifié la loi en 2004, la politique a notamment pour objectif d'adopter une approche qui respecte les caractéristiques particulières des personnes handicapées, de favoriser leur autonomie et leur participation aux décisions qui les concerne. De surcroît, la politique tend à « *favoriser la coordination continue pour la gestion et la complémentarité des ressources ainsi que la permanence et l'intégration maximale des services* »;
58. Cette politique couvre toutes les unités de l'AMT (trains de banlieue, autobus, construction des prolongements de lignes de métro, etc.) et son personnel. Elle vise notamment les usagers présentant des limitations à se mouvoir et des problèmes de coordination;
59. L'un de ses objectifs spécifiques est de : « ***permettre aux usagers des services d'évoluer sans rupture dans la chaîne du déplacement et d'avoir accès aux systèmes d'information et d'orientation qui lui sont liés, dans la mesure des limites des champs d'activités de l'AMT*** » (Notre emphase);
60. Il est également intéressant de noter qu'au point 3.1, l'AMT considère que les interventions sur la matériel roulant actuel représentent une contrainte excessives, mais que l'AMT s'engage à planifier « tout nouveau projet de développement, réfection majeure ou achat de matériel en fonction des critères d'accessibilité adoptés. », lesquels engagements et obligations légales sont un échec, particulièrement avec le train de l'Est et autres endroits récemment construits ou rénovés par l'AMT;
61. Également, on mentionne que le changement modal favorisant

l'accessibilité doit tenir compte de la chaîne de déplacement menant d'un mode de transport à l'autre;

62. Quant aux infrastructures métropolitaines, l'AMT affirme que *«l'environnement spécifique des terminus métropolitains et édicules de métro sous la responsabilité de l'AMT, incluant les escaliers et tunnels qui mènent aux quais et les kiosques de billetterie, doit être aménagé de manière à être accessible»* et que *«les distributrices de titres de transport de l'AMT doivent être accessibles et présenter toutes les fonctionnalités nécessaires facilitant leur utilisation par les personnes présentant des limitations ou incapacités.»*;
63. Pour mettre en œuvre sa politique, l'AMT a nommé un coordonnateur de services aux personnes handicapées conformément à l'article 61.4 de la LAEDPH et a édicté un plan d'action conformément à l'art. 61.1 de cette loi, plan d'action « identifiant les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans le secteur d'activité relevant de ses attributions, et décrivant les mesures prises au cours de l'année qui se termine et les mesures envisagées pour l'année qui débute dans le but de réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans ce secteur d'activité ».

Cependant, les résultats de cette nomination et des objectifs n'ont pas produit les résultats escomptés, surtout au niveau du train de l'Est et autres nouveaux projets;

64. Puis, afin de faire un suivi de ses actions, l'AMT s'engage à effectuer ledit suivi par le biais du Comité de concertation sur le transport des personnes handicapées de Montréal créé par l'AMT elle-même ainsi que ses partenaires du milieu associatif;
65. En définitive, comme dernier point important, le document traite au point 6 des limites d'applicabilité de la politique au moyen d'un critère raisonnable. En d'autres mots, les mesures ne doivent pas engendrer une «contrainte excessive » qu'elle illustre par : «un coût trop élevé en fonction du budget alloué par le Conseil d'administration de l'AMT, une limitation technologique avérée, une mesure pouvant mettre en péril le bon fonctionnement des services offerts, toute mesure présentant une non-faisabilité technique, etc.».

Pourtant le train de l'Est et autres nouveaux projets auraient dû permettre d'offrir un service accessible et non discriminatoire aux Membres, ce qui n'est malheureusement pas le cas;

66. Néanmoins, le cas échéant, l'AMT s'engage à mettre en œuvre des «mesures alternatives» ou à orienter l'utilisateur vers un service de

substitution « respectant la dignité de la personne », ce qui n'est nullement le cas;

67. Sur le site Internet de l'AMT, des informations y sont présentées :

Plan d'action à l'égard des personnes handicapées

68. L'AMT s'est dotée d'un plan d'action disponible en ligne et conforme à l'art. 61.1 de la LAEDPH. Il s'agit d'un plan triennal faisant l'objet d'un suivi annuel. Cependant, il vise plutôt l'accessibilité au siège social et aux communications de l'AMT plutôt qu'à ses services, tel qu'il appert de la pièce **R-5** ;
69. Dans ce document, On y rappelle que :

« le concept d'accessibilité comporte trois jalons : l'adaptation, l'accessibilité et l'accessibilité universelle, cette dernière étant le but ultime à atteindre. Cependant, dans un contexte de bâtiment, de lieu, d'équipements déjà existants et en raison de diverses contraintes à la fois techniques et financières, plusieurs facteurs ralentissent l'atteinte de cet objectif. Des scénarios et solutions alternatives sont donc évalués au cas par cas, afin de favoriser un service et un aménagement optimal pour le plus grand nombre de personnes tout en respectant les requis d'accessibilité. »

Plan de développement de l'accessibilité au réseau

70. Consultable en ligne, ce plan a pour objectif d'assurer aux usagers une amélioration globale et continue de l'accessibilité et répond aux exigences de l'art. 7 de la LAEDPH en assurant le transport collectif des personnes handicapées sur le territoire desservi «dans un délai raisonnable», tel qu'il appert de la pièce **R-6**;
71. Il convient de mentionner qu'en plus de s'engager à assurer l'accessibilité au sein de son réseau habituel, l'AMT a la responsabilité de «soutenir, développer, coordonner et promouvoir les services de transport adapté aux personnes handicapées dans la région métropolitaine». Pour ce faire, elle attribue une aide financière au Service de transport adapté pour favoriser l'intégration des services de l'AMT à l'ensemble du réseau ;
72. Afin de remplir ses objectifs d'accessibilité, l'AMT tend à ce que ses actions de développement «permettent une cohérence entre les divers modes de transports collectifs de la grande région métropolitaine». De plus, elle a établi des contacts avec ses partenaires gouvernementaux et du milieu associatif pour mieux cibler les besoins spécifiques de la clientèle à mobilité réduite. Ses trois objectifs principaux sont de :

- ✓ se doter d'un objectif organisationnel visant à mieux répondre aux besoins d'accessibilité des clients vivant en situation d'handicap et à mobilité restreinte circulant dans le réseau de transport collectif régulier;
 - ✓ se doter d'outils et de mécanismes afin de mieux coordonner les initiatives des plans de développement des autorités de transport (AOT) et des organismes municipaux et intermunicipaux de la région métropolitaine;
 - ✓ arrimer ses efforts avec ceux du MTQ et des partenaires de l'Agence.
73. Au point 3, l'AMT énonce ses principaux partenaires gouvernementaux dont la STM, le MTQ, les conseils intermunicipaux de transport, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, les 12 organismes de transport adapté, le Ministère des Finances du Québec, le Conseil du Trésor, le Ministère du Développement durable ainsi que Transports Canada;
74. Le document rappelle également que les seules stations de métro accessibles sont celles de Berri-UQAM, Bonaventure, Henri- Bourassa, Côte-Vertu, Lionel-Groulx, Montmorency, De la Concorde et Cartier. Elle mentionne également que malgré la capacité d'accueil des voitures de train pour les fauteuils roulants, l'interface actuelle entre les voitures et le quai existant ne permet pas l'embarquement des personnes en fauteuil roulant;
75. À ce titre, le document édicte que : La diversité du type de matériel roulant qui circule sur le réseau de trains de banlieue de l'AMT est aussi un aspect à considérer dans l'amélioration de l'accessibilité. On peut retrouver, selon le type de voiture, différents aménagements facilitant la circulation ou les déplacements des personnes handicapées. Par exemple, on retrouvera, dans certaines voitures, des escaliers limitant la circulation intérieure, des portes donnant accès aux quais hauts et bas, ainsi que des espaces et aménagements intérieurs plus ou moins limités considérant les axes giratoires des aides à la mobilité;
76. (...) l'AMT s'engage à planifier tout nouveau projet de développement, réfection majeure ou achat de matériel en fonction des critères d'accessibilité adoptés et ce selon les critères de faisabilité suivants : - faisabilité technique (structural, sécurité, etc.) - faisabilité financière; - évaluation de l'offre de service; - évaluation des sites (longueur de quai, sur largeur possible, etc.).

77. Afin de prioriser les actions, le plan étudie l'offre et la demande de service sur le territoire, l'achalandage et les destinations populaires, l'arrimage avec les plans de développement des partenaires, les opportunités, le matériel roulant accessible ainsi que le coût et la faisabilité;
78. De plus, pour les fins de la présente affaire, il est pertinent de mentionner les cibles en ce qui attrait aux infrastructures au point 6.3 « Axe 3 – Infrastructures », notamment quant à l'accessibilité des modes de paiement :
- ✓ l'accès sans obstacle aux sites des terminus métropolitains et stationnements incitatifs, ainsi que les déplacements sur ces sites, doit être maintenu ou amélioré;
 - ✓ l'environnement spécifique des terminus métropolitains et édicules de métro sous la responsabilité de l'AMT, incluant les escaliers et tunnels qui mènent aux quais et les kiosques de billetterie, doit être aménagé de manière à être accessible;
 - ✓ les distributrices de titres de transport de l'AMT doivent être accessibles et présenter toutes les fonctionnalités nécessaires facilitant leur utilisation par les personnes présentant des limitations ou incapacités;
 - ✓ les mesures de sécurité et d'évacuation doivent tenir compte des personnes présentant des limitations.
79. En définitive, le plan de développement prétend appliquer les principes établis par la *LAEDPH* en améliorant l'accessibilité des personnes handicapées au réseau de trains de banlieue. Or, le service offert sur train de l'Est et autres nouveaux projets est toujours en très grande partie inaccessible aux Membres;
80. Pour ce faire, le plan annonce une mise en pratique progressive et graduelle d'accessibilité pour les structures préexistantes d'une part et la prise en compte de ce standard d'accessibilité dès la conception de nouveaux projets d'infrastructures, d'autre part. En ce sens, il prétend respecter les droits aux déplacements équitables pour tous et toutes;
81. À la lumière de ces observations, on peut conclure que l'Agence s'est fixée des standards d'accessibilité au bénéfice des personnes handicapées et elle prétend être en conformité avec la *LAEDPH* et sont réalisés en étroite collaboration avec la STM et le MTQ;
82. Il y a donc un lien étroit entre les Intimées dans les obligations qui leur incombent en vertu des lois et règlements mentionnés ci-dessus à l'égard

des personnes handicapées, relativement à l'accessibilité dans le réseau du transport en commun;

83. Or, dans les faits, (...) malgré les (...), plans et les obligations légales, le réseau de transport en commun est inaccessible dans la grande majorité des stations de métro et de train et présente des obstacles importants et récurrents d'accessibilité aux Membres du groupe, violant ainsi leurs droits et libertés, et ce, depuis de nombreuses années;

Le recours individuel du « Membre désigné »

84. Le « Membre désigné » Linda Gauthier fait partie du groupe décrit dans la mesure où celle-ci est atteinte de handicap physique causé par la maladie de la sclérose en plaques;
85. Madame Gauthier est ainsi contrainte de se déplacer en fauteuil roulant motorisé avec l'aide d'un chien guide en raison de ce handicap;
86. Au cours des trois dernières années, madame Gauthier a subi, à plusieurs reprises, les conséquences préjudiciables de l'inaccessibilité ou des obstacles récurrents à l'accessibilité du service de transport en commun à travers le bus régulier, les minibus ou voitures pour le transport adapté, le métro et le train de l'AMT, lorsque celle-ci s'en est prévalu ou lorsque celle-ci n'a pas pu s'en prévaloir;
87. Madame Gauthier connaît bien le réseau de transport en commun puisque durant cette période de trois ans, lorsque possible, elle s'est prévalu des services du métro de Montréal, du train de banlieue, du bus régulier, du transport adapté en minibus et en voiture;
88. Ainsi, elle a personnellement vécu la situation de l'absence d'accessibilité de certaines stations de métro tels que, particulièrement, les métros Mont-Royal et Laurier qui sont les plus proches de son domicile actuel;
89. Également, elle a personnellement été victime des obstacles récurrents à l'accessibilité, en toute égalité et sans discrimination due à son handicap, des autres services de transport cités;
90. Il y a lieu de noter que madame Gauthier est membre de la Requérante et s'implique dans la défense des droits des personnes handicapées dans toutes les sphères de leur vie, le transport étant un aspect important;
91. À ce titre, elle sait que la grande majorité des stations de métro et de train de banlieue ne sont pas accessibles, en ayant pris connaissance de documents, d'informations sur le site Internet des Intimées et en ayant

participé aux rencontres avec les autorités publiques responsables du transport en commun;

Le métro et le train

92. Pour se déplacer, madame Gauthier sait qu'il n'y a que 8 stations de métro accessibles en fauteuil roulant et que les autres ne le sont pas. Elle ne peut donc pas, comme les autres citoyens sans handicap, utiliser les services de métro ou de train, surtout ceux qui sont proches de son domicile, pour se rendre à certains endroits sans obstacles ou interruption et dans un délai raisonnable;
93. Madame Gauthier se souvient avoir attendu près d'une heure et demie pour qu'un employé (le seul par quart de travail sur tout le réseau) vienne lui installer une petite rampe installée entre le quai et le wagon pour qu'elle puisse y accéder, car lorsque ce n'est pas durant les heures de pointe, le wagon est plus léger, il y a une dénivellation entre le quai et le wagon, ce qui l'empêche d'embarquer dans le wagon si elle n'a pas cette rampe;
94. Comme il n'y a qu'un employé qui est responsable de cette rampe et qui était occupé ce jour-là ailleurs, madame Gauthier a attendu très longtemps, soit une heure et demie avant qu'il vienne poser la rampe;
95. Elle est donc contrainte de se prévaloir du service de transport adapté avec tous les obstacles récurrents à l'accessibilité que cela entraîne et qui sont décrits ci-dessous;
96. Quant au train de banlieue, le 2 décembre 2014, le lendemain du lancement des opérations du train de l'Est, madame Gauthier devait se rendre à la MRC des Moulins, boulevard des Seigneurs à Terrebonne, pour assister un résident de Mascouche devant ses élus;
97. Heureusement que celle-ci a pris soin de téléphoner au préalable pour s'informer si la gare de Terrebonne était accessible, sinon, elle n'aurait jamais pu y descendre, celle-ci n'étant pas accessible aux personnes en fauteuil roulant. Ce jour-là, elle n'a pas pu s'y rendre. Depuis, elle a été mise en accessibilité en mars 2014;
98. Tout comme le métro, la grande majorité des stations de train et de voitures de l'AMT ne sont pas accessibles en fauteuil roulant comme le reconnaît l'AMT. Elle est donc tout simplement privée de ce service à cause de l'inaccessibilité et des obstacles à l'accessibilité;

Le bus régulier

99. Entre le 15 avril 2012 et le 15 avril 2015, madame Gauthier a rencontré les problèmes récurrents qui suivent lors de l'utilisation de l'autobus régulier;
- ✓ à plusieurs reprises, elle dû voyager dos à la circulation, ce qui ne lui a pas permis de savoir où descendre. Pour signifier son arrêt, il lui est arrivé plusieurs fois de sonner et que le chauffeur n'entende pas la clochette, occasionnant une situation telle qu'elle a dû débarquer plusieurs arrêts trop loin de la destination;
 - ✓ Cette situation est déjà arrivée alors qu'il faisait sombre et qu'il n'est pas une pratique coutumière du chauffeur d'annoncer l'arrêt. Madame Gauthier a dû crier pour être entendue car ne pouvant pas se rendre à l'avant pour avertir le chauffeur;
 - ✓ Il lui a été impossible de voyager à bord des autobus avec un ami utilisant aussi une aide à la mobilité, parce qu'il n'y a une seule place pour personnes en fauteuil roulant. De plus, si une personne utilisant une aide à la mobilité est déjà à bord, elle ne peut pas monter, ce qui est arrivé une dizaine de fois;
 - ✓ Il est déjà arrivé à madame Gauthier de ne pas pouvoir sortir à l'arrêt désiré, puisque le chauffeur n'a pas entendu la double sonnette ou oublie la présence d'un membre muni d'une aide à la mobilité. Elle s'est retrouvée donc à sortir plus loin que désiré. Ces situations ont été désagréables pour elle;
 - ✓ Lorsqu'il y a eu de la neige ou des accumulations, le service d'autobus accessible a été souvent annulé pour les personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité, et ce, même si les trottoirs sont déneigés, parce que la STM attend souvent que le Tout-Montréal soit bien déneigé avant de redonner le service aux personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité;
 - ✓ Il en résulte souvent des annulations qui durent plusieurs jours consécutifs et souvent même plus d'une semaine. Madame Gauthier a, à plusieurs reprises, été empêchée d'utiliser les autobus plusieurs jours après une tempête alors que les autres passagers avaient tout le loisir de l'utiliser;
 - ✓ en tant que femme handicapée, madame Gauthier ne peut bénéficier de la mesure « *Entre deux arrêts* », qui permet à ces femmes sans limitations de descendre entre deux arrêts, favorisant ainsi leur sécurité.

100. Madame Gauthier habite le Plateau Mont-Royal et la seule famille qu'elle a est une tante de 90 ans qui habite à Verdun. L'été dernier, elle a déjà essayé de s'y rendre en utilisant le transport régulier ;
101. Avec les rampes qui n'étaient pas fonctionnelles, ce qui arrive souvent, elle a dû attendre un autre autobus faisant en sorte qu'elle s'y est rendue dans un délai de 2 heures et 50 minutes au lieu de 45 minutes environ si le métro avait été accessible. En effet, elle aurait embarqué à la station Laurier ou Mont-Royal, près de chez elle et serait descendue à la station LaSalle, près de chez sa tante. Elle aurait fait le reste du chemin en fauteuil roulant;
102. Elle avait prévu revenir en transport adapté, mais avec le temps passé pour se rendre, elle est restée sur place avec sa tante qu'une heure et quinze minutes ayant pourtant prévu rester une partie de la soirée ;
103. Il est connu que les rampes arrière des autobus sont un échec total. Non conçues pour l'hiver, les problèmes sont apparus dès leur première année d'opération ;
104. Pour ce qui est du transport régulier, toutes les fois qu'il y a annonce de chutes de neige, même peu importantes, un bandeau (avant de couleur rouge et précédée du mot « Alerte ! ») était posté sur le site de la STM. Jusqu'à la fin de l'hiver 2013-2014, c'était ainsi, il n'était pas possible d'avoir accès au bus régulier accessible ;

Le transport adapté

105. Après des chutes de neige importantes, la STM annule souvent les déplacements en transport adapté pour des motifs autres que le travail, les études et les rendez-vous médicaux. Ces déplacements sont définis comme appartenant à la catégorie « loisirs ». L'hiver 2014-2015, cela est arrivé à au moins 3 reprises;
106. Madame Gauthier considère que le bénévolat apporte beaucoup aux personnes qui le reçoivent, mais tout autant à ceux qui sont bénévoles. En ce qui la concerne, le bénévolat qu'elle fait compte pour 80 heures par semaine en moyenne. C'est son apport à la société, même si elle n'est pas rémunérée. Pour elle, il s'agit de son travail;
107. La STM considère le bénévolat comme étant un motif « loisirs » et des employés l'ont déjà fait savoir à madame Gauthier;
108. Parlant de manque de flexibilité, la division du transport adapté offre ce qu'on appelle un service « Inter rives » qui permet d'aller à l'extérieur de Montréal (un peu partout dans les couronnes nord, sud, est-ouest) pour le

- double du tarif régulier (...). Cependant, on demande à l'usager de demeurer sur place, lorsque prêt à revenir, un minimum de 2 heures, ce qui est très long et fait perdre un temps considérable. Madame Gauthier a déjà connu cette situation fâcheuse;
109. Si on veut payer le tarif exact, soit de 2,65 \$, on doit toujours se prévaloir de petite monnaie. Comme madame Gauthier n'a plus de dextérité fine, ce qui l'empêche de manipuler des pièces de monnaie, elle a donc pris la décision de charger la passe OPUS d'une carte hebdomadaire;
110. Cependant, la carte hebdo coûte 25,50 \$ et parfois, elle n'a que 4 déplacements dans la semaine (2,65 x 4=10,60 \$). Madame Gauthier perd donc 14,90 \$, ce qui est important sachant que celle-ci vit de rentes d'invalidité;
111. En raison de ce qui précède, les Intimées ont commis une faute à l'endroit de madame Gauthier pour les effets discriminatoires et les violations de ses droits et libertés en raison de l'inaccessibilité ou des obstacles récurrents à l'accessibilité du service de transport en commun que sont le bus régulier, les minibus ou voitures pour le transport adapté, le métro et le train de l'AMT, lorsque celle-ci s'en est prévaluée ou lorsque celle-ci n'a pas pu s'en prévaloir;
- Plus grave encore, depuis l'avènement des Chartes et des obligations (droits à l'égalité entre autres) qui incombent à toute personne (physique ou morale), tout prolongement et réfection majeures devaient respecter les droits et libertés des personnes en situation de handicap, dont les Membres font partie;
 - particulièrement le train de l'Est, là où l'AMT a carrément failli à ses obligations, car seule une minorité de stations sont accessibles aux Membres;
 - Ce qui est d'autant plus répréhensible que l'AMT ne dispose d'aucun plan sérieux pour rendre le service complètement accessible dans un délai raisonnable;
 - Ces faits montrent que l'AMT a, de manière illicite et intentionnelle, porté atteinte aux droits et libertés des Membres en vertu de l'article 49 al. 2 de la Charte québécoise.
112. En somme, les Intimées portent atteinte aux droits de madame Gauthier garantis aux articles 1, (...), 4, 5, 10,15 et 49 la *Charte québécoise* ainsi que 15(1) et 24(1) de la *Charte canadienne* » ;

113. Par conséquent, madame Gauthier a droit de recevoir des Intimées solidairement :
- ✓ une somme de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux en vertu des Chartes et autres droits et libertés;
 - ✓ une somme de 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs en vertu de la Charte québécoise
 - ✓ des intérêts et l'indemnité additionnelle prévue par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Requête pour autoriser le recours collectif et
 - ✓ une ordonnance de la Cour visant à rendre le réseau de transport en commun accessible et sans discrimination à madame Gauthier, et ce, dans un délai raisonnable fixé par la Cour.

C- LES FAITS QUI DONNERAIENT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DE LA PART DE CHACUN DES MEMBRES CONTRE LES INTIMÉS

L'inaccessibilité du réseau du transport en commun : le métro et le train

114. Comme le reconnaît elle-même l'AMT, sur 68 stations de métro, seulement 8 sont accessibles aux Membres. Il s'agit de des stations Berri-UQAM, Bonaventure, Henri- Bourassa, Côte-Vertu, Lionel-Groulx, Montmorency, De la Concorde et Cartier;
115. À ce sujet, la station de métro Bonaventure est censée être accessible depuis 2009. Toutefois, l'ascenseur menant au niveau de la rue n'est pas opérationnel depuis;
116. En effet, la STM a dépensé plus de 4 millions de dollars en 2009 pour rendre la station Bonaventure accessible aux personnes à mobilité réduite, dont les Membres font partie. Mais l'AMT, qui devait construire l'autre section jusqu'à son terminus d'autobus et la rue, n'a toujours rien fait six ans plus tard;
117. Par ailleurs, l'AMT mentionne que malgré la capacité d'accueil des voitures de train pour les fauteuils roulants, l'interface actuelle entre les voitures et le quai existant ne permet pas l'embarquement des personnes en fauteuil roulant;
118. Il n'est donc pas possible actuellement de permettre l'embarquement abord de ses voitures de train, à un Membre muni de son aide à la mobilité, en raison même de la structure de leur voiture et des quais;

119. À l'exception de la Gare centrale de Montréal, aucune des autres gares des cinq autres lignes de train de l'AMT : Deux-Montagnes Beaconsfield/Hudson/Vaudreuil, Mont-St-Hilaire, St-Jérôme et Candiac, ne sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. C'est donc dire qu'il n'y a aucune possibilité pour elles de voyager sur ces trains;
120. Deux constats doivent être établis à la lecture des informations provenant du site Internet et des documents de l'AMT ainsi que des faits décrits par madame Gauthier, la très grande majorité des stations de métro, ne sont pas accessibles aux Membres, du fait de leur structure, de leur composition ainsi que de leur organisation;
121. Il apparaît donc clair que les stations de métro, excepté les huit stations précitées, les trains de banlieue, excepté certaines stations du train de l'Est, sont totalement inaccessibles aux Membres;
122. En faisant défaut de rendre accessibles les stations du métro et de train dans tout le réseau de transport en commun pour des raisons liées à leur handicap, les Intimées, qui assument une obligation légale solidaire en matière d'accessibilité audit réseau à l'endroit des Membres, portent atteinte à leurs droits prévus aux articles 1, (..), 4, 5, 10, 15 et 49 de la *Charte québécoise* ainsi que 15(1) et 24(1) de *la Charte canadienne*;

Le bus régulier dit « accessible » : les problèmes récurrents d'accessibilité

123. Les situations d'accessibilité problématiques vécues par les Membres qui sont utilisateurs des autobus réguliers de la STM démontrent qu'en réalité, le service de bus régulier de la STM, dans la majorité des cas, ne leur est pas accessible, en raison du défaut de fonctionnement, de fiabilité et des autres problèmes récurrents de ces autobus au moment où les Membres veulent y accéder et cela de façon disproportionnée;
124. Ainsi, la flotte de bus à planchers bas de la STM, à cause d'un entretien déficient, dans une grande proportion, les rampes d'accès ne fonctionnent pas;
125. C'est donc dire que dans une grande proportion, les rampes présentaient des problèmes majeurs, beaucoup ne fonctionnant pas du tout. Cette situation obligeait les chauffeurs à laisser les usagers sur le trottoir, contraints d'attendre le prochain, voire le deuxième et même le troisième bus avant de pouvoir monter abord;
126. Beaucoup de ces véhicules étaient sortis du garage le matin et la STM était parfaitement au courant des déficiences;

127. Ces situations génèrent une forte imprévisibilité puisqu'il n'est pas possible de se fier à ce moyen de transport étant donné que les autobus dits accessibles, qui sont en fait inaccessibles, sont fréquents;
128. Également, elles causent des complications en cas de mauvais temps ou de temps froid et en soirée/nuit et s'avèrent dangereuses au niveau de la sécurité, puisqu'il faut souvent attendre deux et même parfois trois ou quatre autobus avant de pouvoir accéder au service;
129. Les Membres rencontrent également les problèmes récurrents suivants lors de l'utilisation de l'autobus au cours de la période comprise entre le 15 avril 2012 et le 15 avril 2015 :

- 1) Ils doivent voyager dos à la circulation, ce qui ne leur permet pas, la plupart du temps, de savoir où ils doivent descendre. En outre, pour signifier son arrêt, il leur arrive souvent de sonner et que le chauffeur n'entende pas la clochette signalant qu'ils veulent descendre, occasionnant une situation telle qu'ils doivent débarquer souvent plusieurs arrêts trop loin de leur destination.

Cette situation prend des proportions plus dangereuses surtout lorsqu'il fait sombre et qu'il n'est pas une pratique coutumière du chauffeur d'annoncer l'arrêt. De plus, elle a pour effet de placer les Membres dans une position embarrassante puisqu'ils doivent crier à tue-tête pour être entendus et ne peuvent pas se rendre à l'avant pour avertir le chauffeur. En Ontario par exemple, tous les arrêts d'autobus sont annoncés par un système audiovisuel ;

- 2) ils ne peuvent pas voyager à bord des autobus avec un ami utilisant aussi une aide à la mobilité, parce qu'il n'y a une seule place pour personnes en fauteuil roulant. De plus, si une personne utilisant une aide à la mobilité est déjà à bord, elle ne peut pas monter;

Or, à Toronto, le TTC (Toronto Transit Corporation) offre deux places pour personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité, aboard de ses véhicules.

À Ottawa, l'OC Transport (Ottawa Capital) dispose de deux espaces dans ses autobus. La situation est la même à Vancouver (Translink).

- 3) Il arrive souvent que les Membres du groupe ne puissent pas sortir à l'arrêt désiré, puisque le chauffeur n'entend pas la double sonnette ou oublie la présence d'un membre muni d'une aide à la mobilité. Les membres se retrouvent donc à sortir plus loin que désiré et se retrouvent également à avoir à crier au chauffeur ou de demander

l'intervention de passagers pour alerter le chauffeur. Ces situations causent un malaise et du stress pour les Membres, surtout pour les personnes non voyantes qui perdent leur repère;

- 4) Lorsqu'il neige ou qu'il y a des accumulations, le service d'autobus accessible est souvent annulé pour les personnes se déplaçant avec une aide à la mobilité, dont les Membres, et ce, même si les trottoirs sont bien déneigés, parce que la STM attend souvent que le Tout-Montréal soit bien déneigé avant de redonner le service aux personnes se déplaçant avec des aides à la mobilité.

Il en résulte souvent des annulations qui durent plusieurs jours consécutifs et souvent même plus d'une semaine. Les membres ont, à plusieurs occasions, été empêchés d'utiliser les autobus plusieurs jours après une tempête alors que les autres passagers avaient tout le loisir d'entrer à leur guise.

Il est important de garder en tête que certaines rues sont déneigées très rapidement. Il est néanmoins interdit pour une personne se déplaçant en fauteuil roulant d'accéder à ce bus pendant la période de suspension du service, qui peut durer plus d'une semaine;

- 5) En tant que femme handicapée, certains Membres ne peuvent bénéficier de la mesure « Entre deux arrêts », qui permet à ces femmes de descendre entre deux arrêts, favorisant ainsi leur sécurité.

Elles ne peuvent pas nécessairement se prévaloir de cette règle-là, car les trottoirs situés entre les arrêts sont souvent surélevés, ce qui ne permet pas de déployer la rampe d'autobus. La femme handicapée ne peut donc pas utiliser ce service, mettant ainsi sa sécurité en péril. Pourtant, avec une meilleure organisation, d'autres solutions alternatives sont possibles pour offrir ce service aux femmes handicapées et ainsi leur éviter les effets discriminatoires encore plus importants;

Les obstacles récurrents à l'accessibilité dans le service de transport adapté

130. Après des chutes de neige importantes, la STM annule souvent les déplacements en transport adapté pour des motifs autres que le travail, les études et les rendez-vous médicaux. Ces déplacements sont définis comme appartenant à la catégorie « loisirs »;
131. Les Membres considèrent que le service de transport adapté, qui, lorsqu'il y a des chutes de neige ou des annonces météorologiques, n'est disponible qu'à des fins associées au travail, aux études et aux visites

médicales, a pour effet de limiter leur mobilité, les activités socioculturelles et personnelles ainsi que les droits des Membres. De plus, la valeur du bénévolat est définie comme faisant partie du motif « loisirs », ce qui est loin d'avoir la même valeur;

132. Les Membres estiment déplorable qu'ils doivent dévoiler les motifs de leurs déplacements et ne puissent se déplacer si leur déplacement ne cadre pas dans l'une des trois catégories mentionnées plus haut. Il est tout à fait inapproprié et limitatif de classer les motifs de déplacement sous quatre catégories, le travail, les études, les visites médicales et les loisirs;
133. Plusieurs Membres ont déjà eu à justifier leurs déplacements importants à un préposé du service de réservations du Transport adapté. Ils ont dû fournir, sur demande du préposé aux réservations, des informations relevant de leur vie privée telle que les raisons pour lesquelles ils devaient se rendre à tel endroit;
134. Outre ces incidents, les Membres du groupe considèrent que les faits suivants constituent des obstacles à la mobilité et à l'inclusion des pratiques afférentes à la division du transport adapté, lesquelles compromettent grandement la qualité de vie tant psychologique que physique et augmentent de façon très significative leur niveau d'insécurité :

- 1) 30 minutes de plage horaire : La STM se réserve une plage horaire de trente minutes, à partir de l'heure confirmée d'embarquement. C'est-à-dire que si l'heure confirmée est à 08 h 00, il est très possible que le chauffeur n'arrive pas avant 08 h 30 (ce qui n'est pas considéré comme un retard – d'ailleurs, le Centre d'appels n'acceptera pas que les usagers signalent un retard avant que cette plage horaire soit écoulée).

Toutefois, il est impératif que le membre soit prêt (habillé et prêt à partir pour ne pas faire attendre le chauffeur) pour l'heure de confirmation donnée. Ceci a pour impact de bouleverser les horaires des usagers du transport adapté, qui n'osent pas utiliser les toilettes pendant ce temps de peur de manquer leur déplacement. Aussi, l'hiver, le fait d'être habillé (manteau, bottes et chapeau) et attendre ainsi à la chaleur est loin d'être une situation souhaitable;

- 2) Sonner avant l'heure confirmée : Une autre pratique courante du transport adapté est la suivante : si un chauffeur arrive devant le domicile de l'utilisateur avant son heure confirmée, afin, soit de rattraper ses retards accumulés, soit de se garder du temps en banque, il vient sonner chez l'utilisateur avant l'heure confirmée, et ce, parfois jusqu'à trente minutes à l'avance. Cette pratique est une entrave à la vie privée et est un non-respect à la dignité des Membres;

- 3) Rester dans l'autobus pendant 90 minutes : selon la STM, le temps maximal qu'un usager puisse rester à bord d'un de leurs véhicules est de 90 minutes. À partir du moment où un usager handicapé monte dans un véhicule du transport adapté, il est possible que le trajet ne soit pas directement du point « A » au point « B ». Il arrive très souvent que plusieurs usagers soient jumelés ensemble et qu'un, embarqué souvent après les autres, descende en premier, créant ainsi une attente interminable pour la première personne montée à bord.

Toujours concernant les méthodes du transport adapté, les Membres considèrent que le fait de demeurer à bord d'un véhicule pour une telle période est tout à fait inacceptable;

- 4) Impossibilité de sortir du véhicule quand et où le membre le désire: Si le membre désire descendre avant d'arriver à destination ou encore à un endroit qui n'est pas exactement celui indiqué sur la feuille de route, il ne peut pas le faire. Le chauffeur est tenu de le laisser sortir au point de débarquement. S'il en est autrement, le chauffeur devrait appeler la STM, ce qui cause des frictions et humilie le membre qui doit en quelque sorte « quêter » pour être libéré;
- 5) Problèmes d'accessibilité et de sécurité à bord des taxis adaptés sous-traités par la STM: Depuis quelques années, de plus en plus de déplacements en transport adapté se font par la sous-traitance de taxi adaptés.

En 2002, lors de son arrivée à Montréal, les Membres effectuaient la plupart de leurs déplacements en minibus. Aujourd'hui la situation est inversée. Le Membre effectue la plupart de ses déplacements en taxi van adapté. Il lui arrive régulièrement de voyager à bord de ces taxis van adaptés avec une autre personne utilisant une aide à la mobilité. Lorsqu'il y a deux personnes utilisant une aide à la mobilité (fauteuil roulant, triporteur), la situation devient vite intolérable. La raison est simple: l'espace est insuffisant. Le Membre a dû à plusieurs reprises devoir sortir du taxi pour faire entrer une autre personne avant de pouvoir remonter à bord.

La situation inverse s'est également produite souvent. Lorsqu'il y a deux personnes ayant une aide à la mobilité motorisée, la procédure prend alors beaucoup de temps et stresse les usagers et le chauffeur.

Par ailleurs, le Membre féminin se sent mal à l'aise à cause de son incapacité à se mouvoir dû aux attaches et du fait qu'elle se retrouve souvent seule à bord du véhicule avec un chauffeur, souvent de sexe masculin. Le chauffeur doit presque toujours la toucher afin de l'attacher. De plus, les vitres des minibus sont teintées très foncées rendant impossible pour les gens à l'extérieur du véhicule de voir à

l'intérieur. Dans les transports en commun régulier, la victime se sent plus en sécurité car elle est rarement seule et n'est pas forcée à avoir un contact physique avec le chauffeur puisqu'elle n'est pas attachée.

- 6) Pertes de temps majeures requises pour la planification: Le Membre peut perdre beaucoup de temps à faire ses réservations ou des modifications au téléphone;
- 7) Absence de flexibilité: Si les plans du Membre changent, il est pris avec un transport qui lui est inflexible. S'il a un imprévu avant son départ, il doit soit manquer son transport et rester chez elle, ou prendre son transport malgré les inconvénients que cela lui occasionne;
- 8) Prévoir beaucoup plus de temps pour se déplacer: le Membre doit toujours prévoir plus de temps pour se déplacer que s'il prenait le métro et les autobus. Nul ne se compliquerait la vie en y allant en autobus. Le Membre est privé du droit de se déplacer efficacement dans sa ville. Il ne peut tout simplement pas suivre le rythme des autres personnes et le rythme imposé par la société, en prenant le transport adapté.

De plus, ce temps additionnel qu'il doit prévoir pour se déplacer est pour lui une cause de fatigue et de stress. De plus, le Membre ne peut pas vraiment avoir plus de deux destinations par journée car cela devient trop complexe et techniquement impossible.

- 9) Modes de paiement différents: La STM n'a toujours pas implanté la carte OPUS dans les véhicules de transport adapté. Le Membre n'a pas donc accès aux mêmes modes de paiement que les clients du réseau régulier. S'il veut payer à l'unité, il doit avoir la monnaie exacte. Il ne peut pas utiliser les billets qu'elle charge sur sa carte OPUS pour ses déplacements en autobus réguliers. Cela limite ses options de paiement injustement.
- 10) Manque d'information: À chaque fois que le Membre monte abord d'un véhicule de transport adapté, on ne lui dit pas où il s'en va. Il doit toujours demander si un autre passager sera pris ou s'il se rend directement à destination. Les usagers qui prennent le transport en commun savent en tout temps où ils s'en vont. De plus, il ne sait jamais à quelle heure son transport arrivera et quand il arrivera à destination. Cela complique de façon importante sa planification et la place dans une position de vulnérabilité. Il n'a aucun contrôle sur sa mobilité. Le Membre peut très bien arriver 30 minutes avant l'heure d'arrivée demandée. Il est complètement dépossédé de son pouvoir d'agir sur la planification de sa mobilité le plaçant ainsi dans un état de dépendance.

- 11) Un service à deux vitesses : Plus de 80 % du transport adapté est effectué par des taxis accessibles sous-traités par la STM. Ces chauffeurs de taxi n'ont pas du tout les mêmes conditions de travail que les chauffeurs de minibus de la STM. Cela a un impact sur le Membre. Même si la plupart des chauffeurs sont gentils, il n'en demeure pas moins que l'état de leur véhicule varie beaucoup ainsi que leur approche. Ces chauffeurs n'ont que huit heures de formation alors que les chauffeurs de minibus ont une semaine de formation au niveau de l'approche client.
 - 12) Droit à un seul "accompagnateur": Le Membre peut voyager qu'avec une seule autre personne et il doit le prévoir lors de la réservation. Il ne peut donc pas se déplacer avec plus d'un ami ou encore avec ses deux parents. Cela lui cause des problèmes logistiques majeurs. Il est souvent forcé de rester à la maison avec ses amis car ils ne peuvent pas sortir en groupe;
 - 13) Absence d'anonymat et du droit à la vie privée à bord des véhicules: À cause de la proximité du chauffeur, le Membre ne peut pas avoir de conversations plus personnelles avec la personne avec qui elle voyage. Dans le métro et l'autobus, il jouerait de l'indifférence collective et pourrait parler sans craindre être entendue par le chauffeur. De plus, il arrive souvent que les chauffeurs communiquent entre eux en donnant le nom des clients ainsi que leurs adresses de destination sur les ondes radio;
 - 14) Réservations permises dans les heures d'ouverture seulement: Le membre doit toujours réserver avant 21 h 30. Après cette heure, il est trop tard et ne pourra pas effectuer son déplacement;
 - 15) Service non disponible la nuit: Le service arrête vers 1 h du matin. Le Membre ne peut donc pas se déplacer la nuit alors qu'il y a un système d'autobus régulier offert aux usagers dits réguliers.
135. À cause de tous les obstacles rencontrés, le Membre a souvent eu à payer des taxis privés pour se déplacer. Il est important de noter qu'il peut être difficile d'obtenir un taxi accessible, le nombre de ceux-ci étant restreint;
136. Les problèmes liés à l'accessibilité dans les différents modes du réseau de transport en commun décrits plus haut (bus régulier, transport adapté, métro et train) constituent le fondement du recours individuel de chacun des Membres;
137. Nous soumettons que chacun des Membres a été victime de discrimination fondée sur le handicap par les Intimés dans les services de transport en commun ;

138. Nous soumettons que ces obstacles à l'accessibilité des services de transport en commun sont systémiques et récurrents ;
139. Nous soumettons que seulement huit (8) stations de métro sur soixante-huit sont accessibles aux Membres, dont quatre sur soixante-trois à Montréal, et que seulement quatre stations sont prévues d'être rendues accessibles d'ici 2016, soit 0.8 station par année ;
140. À ce rythme, le métro de Montréal ne sera complètement accessible qu'en 2085. En comparaison, le métro de Toronto a trente stations sur soixante-neuf qui sont accessibles et toutes les stations seront accessibles d'ici 2024 ;
141. Nous soumettons que ces pratiques (...) et actes institutionnels des Intimées ont pour effet de :
- 1) priver les Membres, au transport collectif efficace, sécuritaire, accessible et inclusif ;
 - 2) renforcer la dépendance, la vulnérabilité ainsi que la marginalisation des Membres ;
 - 3) limiter, compromettre et réduire les conditions sociales, économiques, culturelles et politiques et les droits et privilèges de citoyenneté à part égale et entière des Membres;
 - 4) empêcher la pleine participation et inclusion des Membres à tous les secteurs de la vie quotidienne, notamment la vie associative qui contribue de manière significative à l'avancement des droits des personnes handicapées, à la valorisation de soi et du statut social de ces personnes ainsi qu'à l'épanouissement personnel et familial pour ces personnes ;
 - 5) limiter, compromettre et réduire la qualité de vie psychologique, émotive et physique de la victime et de l'ensemble des personnes en situation de handicap;
142. Nous soumettons que ces pratiques discriminatoires contreviennent à plusieurs lois domestiques et internationales, dont :
- 1) la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, art. 67 (transport des personnes handicapées);
 - 2) la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, art. 5 (services spécialisés);

- 3) la *Charte québécoise* ;
 - 4) la *Charte canadienne* et
 - 5) La *Convention internationale relative aux personnes handicapées*, art. 5 (égalité et non-discrimination), 6 (femmes handicapées) et 9 (accessibilité) ;
143. Nous soumettons que pour les motifs qui précèdent, chacun des Membres a été victime de discrimination fondée sur le handicap par les Intimées, et ce, en violation de l'article 10 la *Charte québécoise* et 15(1) de la *Charte canadienne*;
144. Nous soumettons que chaque Membre a été privé, pour des motifs discriminatoires, des autres droits et libertés suivants :
- 1) droit à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1;
 - 2) (...)
 - 3) droit à la dignité et à l'honneur, en violation de l'article 4 de la *Charte*;
 - 4) droit à la vie privée, en violation de l'article 5 de la *Charte* et
 - 5) droit à un service ordinairement offert au public, en violation de l'article 15 de la *Charte* ;
 - 6) droit à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs
145. Nous soumettons que chacun des Membres a droit de réclamer des Intimées :
- ✓ une somme de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux en vertu des Chartes et autres droits et libertés;
 - ✓ une somme de 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs en vertu de la *Charte québécoise*
 - ✓ des intérêts et l'indemnité additionnelle prévue par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Requête pour autoriser le recours collectif et
 - ✓ une ordonnance de la Cour visant à rendre le réseau de transport en commun accessible et sans discrimination à madame Gauthier, et ce, dans un délai raisonnable fixé par la Cour.

D- LA COMPOSITION DU GROUPE REND DIFFICILE OU PEU PRATIQUE L'APPLICATION DES ARTICLES 59 OU 67 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE

146. La Requérante estime qu'il existe des milliers de personnes vivant au Québec en situation de handicap et utilisant une aide à la mobilité identifiée aux prises avec les problèmes d'accessibilité dans le réseau de transport en commun ;
147. En effet, selon l'Institut de la statistique du Québec, il y a 180 000 personnes handicapées vivant à Montréal ;
148. Parmi ces personnes, une proportion de 15,5% utilisent une aide à la mobilité, soit environ 25 000 personnes, tel qu'il appert du document, pièce **R-7**;
149. À ce sujet, Il y a lieu de citer l'exposé de monsieur Jean-François Bruneau, chercheur à l'INSP de l'Université de Sherbrooke, statistiques tirées d'une étude commandée en 2010 par le MTQ, la SAAQ, la RAMQ et l'OPHQ : Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier, tel qu'il appert de la pièce **R-8**;
150. En effet, à la page 27, il est écrit qu'au Québec, la RAMQ paie annuellement entre 1200 et 1300 fauteuils roulants motorisés à de nouveaux bénéficiaires (Bernatchez, 2009);
151. La RAMQ estime entre 8 000 et 9 000 le nombre d'utilisateurs de fauteuils roulants motorisés qui circulent au Québec. Le parc des fauteuils roulants motorisés serait cependant beaucoup plus grand, atteignant environ 40 000 appareils, incluant ceux qui sont remisés;
152. Il est mentionné à la page 28, quant aux triporteurs et aux quadriporteurs, les données ne sont pas fiables, car elles ne tiennent pas compte des appareils non octroyés par l'État. Toutefois, les chiffres donnés par le Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et repris par l'OPHQ (Magner et al., 2006) font état de l'évolution exceptionnelle du nombre d'appareils récemment octroyés;
153. Le MSSS a ainsi subventionné 323 quadriporteurs en 2001. Ce nombre est passé à 2 169 en 2005, une croissance annuelle variant entre 50 % et 100 %. Le nombre de triporteurs octroyés annuellement est beaucoup plus petit et l'évolution moins marquée;
154. Le MSSS a ainsi subventionné 138 triporteurs en 2001, ce nombre étant passé à 383 en 2005. Comme le rapporte l'OPHQ, le nombre de

- triporteurs subventionnés a plafonné dans la deuxième moitié des années 1990, alors que le nombre de quadriporteurs connaît une évolution rapide;
155. Et si on englobe les données émises par le gouvernement avec celles estimées provenant des ventes libres, « *il est pensable que le nombre d'AMM en circulation pour l'ensemble du Québec soit de l'ordre de 25 000 et même de 30 000* » (Magner, 2006, p. 9);
 156. De ce chiffre, il est logique de penser qu'une grande partie vit dans la grande région de Montréal du fait de la grande concentration de la population ;
 157. On peut donc estimer à environ vingt milles (20 000) personnes, le nombre de personnes qui pourraient faire partie du groupe proposé ;
 158. La Requérante ne connaît pas les noms et coordonnées des Membres qui ont été privés d'accès ou qui ont vécu des obstacles à l'accessibilité au réseau de transport en commun au cours des trois dernières années ;
 159. Même si tous les Membres pouvaient être connus, ils sont trop nombreux pour procéder par jonction de parties ou de mandats ;
 160. Pour ces motifs, il est difficile et peu pratique de procéder par jonction de parties ou par réunion d'actions selon les articles 50 et 67 du *C.p.c.* ;

E- LES QUESTIONS DE FAITS ET DE DROITS IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES RELIANT CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE AUX INTIMÉS ET QUE LA REQUÉRANTE ENTEND FAIRE TRANCHER PAR LE RECOURS COLLECTIFS SONT LES SUIVANTS:

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 Intimées solidairement à un montant de 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 Intimées à leur endroit ?
165. Les Membres ont-ils droit (...) aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévue par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Requête pour autoriser le recours collectif ?
166. Les Membres ont-ils droit d'obtenir une ordonnance de la Cour enjoignant aux Intimées de rendre accessible et sans discrimination, le réseau de transport en commun pour les Membres, et ce, dans un délai raisonnable ?
167. Il est opportun d'autoriser l'exercice d'un recours collectif pour le compte des Membres;
168. Il s'agit donc d'une action en responsabilité civile contre les Intimées pour avoir porté atteinte au droit à l'égalité et d'autres droits garantis par les articles 1, (...), 4, 5, 10, 15 et 49 de la *Charte québécoise* et 15(1) et 24(1) de la *Charte canadienne* dans le service de transport en commun ;
169. Les conclusions recherchées par la Requérante contre les Intimées sont les suivantes :
170. **DÉCLARER** que les Intimées 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*;
171. **DÉCLARER** que les Intimées ont solidairement, pour des motifs discriminatoires, porté atteinte aux droits fondamentaux des Membres :
- 1) à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1 ;
 - 2) (...);

- 3) à la sauvegarde de sa dignité et de son honneur, en violation de l'article 4 de la *Charte*;
 - 4) à la vie privée, en violation de l'article 5 de la *Charte* ;
 - 5) à l'égalité dans l'accès à un service public, en violation de l'article 15 de la *Charte* et
 - 6) à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs, en violation de l'article 49 de la *Charte*.
172. **CONDAMNER** les Intimées solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux ;
- CONDAMNER les Intimées solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs;**
173. **CONDAMNER** les Intimées 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 Requête pour autoriser le recours collectif ;
174. **ORDONNER** aux Intimées de rendre le réseau de transport accessible et sans discrimination en effectuant les travaux nécessaires dans un délai raisonnable ;
175. **RENDRE** toute autre ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des Membres ;
176. **LE TOUT** avec dépens, y compris les frais d'avis, les frais de gestion des réclamations et, s'il en est, les frais d'expert, y compris les coûts des expertises requises pour établir la valeur totale des réclamations et le montant des ordonnances de recouvrement collectif ;

F- LA REQUÉRANTE EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DES MEMBRES

177. La Requérante a pour mission la défense et la promotion des droits des personnes handicapées, le droit à l'égalité en fait partie intégrante et occupe une place importante dans ses activités ;
178. La Requérante dispose de plusieurs membres bénévoles actifs et motivés à soutenir ses activités ;
179. En effet, parmi les activités qu'elle mène pour assumer sa mission, la Requérante :

- ✓ dépose des plaintes de discrimination fondées sur le handicap, entre autres, auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ) au nom des personnes handicapées, agissant ainsi à titre de mandataire ;
 - ✓ joue le rôle d'accompagnateur et de soutien auprès des personnes se présentant devant les tribunaux et organisme administratifs, comme le TAQ et la CDPDJ ;
 - ✓ fait des représentations auprès des autorités publiques pour améliorer la condition des personnes atteintes de handicap, tels que la STM, l'AMT, la Ville de Montréal ou les arrondissements ;
 - ✓ fait de la sensibilisation et de l'éducation auprès des médias, des organismes et autres instances publiques et privées.
180. La Requérante dispose des moyens nécessaires pour renseigner les personnes intéressées par le recours par le biais des moyens de communication efficaces comme les médias et son réseau de contacts à travers tout le Québec, notamment dans le milieu associatif ;
181. La Requérante est prête à mener le présent recours collectif dans l'intérêt des Membres jusqu'à son aboutissement ;
182. La Requérante est prête à consacrer le temps nécessaire pour mener à bien le recours devant cette Cour et devant le Fonds d'aide sur les recours collectifs au bénéfice des Membres;
183. Également, elle est prête à collaborer avec les procureurs responsables du présent recours ;
184. Madame Linda Gauthier est membre de la Requérante depuis ses débuts et consacre plusieurs heures par semaine pour elle ;
185. Madame Gauthier est aussi Membre du groupe et est disposée à collaborer tout le long des procédures avec la requérante et ses procureurs et à consacrer tout le temps nécessaire pour mener à terme le recours collectif au bénéfice des Membres ;
186. Madame Gauthier demeure à Montréal et est disponible en semaine et en fin de semaine pour collaborer et consacrer le temps nécessaire à la cause ;
187. La Requérante ainsi que madame Gauthier ne sont pas liées aux Intimées et agissent de bonne foi dans l'intérêt des Membres ;

G- LIEU DU RECOURS COLLECTIF

188. La requérante demande que le recours collectif soit exercé devant la Cour supérieure siégeant à Montréal pour les motifs qui suivent :
189. Les Intimées AMT, STM et Ville de Montréal ont leur siège social à Montréal ;
190. Le réseau de transport en commun visé par le recours collectif se trouve dans la grande région métropolitaine de Montréal ;
191. (...);
192. Madame Gauthier ainsi que le siège social de la Requérante se trouvent à Montréal ;
193. Compte tenu du fait que les Membres intéressés habitent pour la plupart à Montréal et ses environs, il sera plus pratique que le recours soit entrepris dans le district de Montréal ;
194. Le procureur soussigné et ses collaborateurs ont leur cabinet de pratique à Montréal ;

POUR CES MOTIFS

AUTORISER l'exercice du présent recours collectif fondé sur une action en responsabilité civile contre les Intimées en vertu du Code civil, de la *Charte québécoise* et la *Charte Canadienne* ;

ATTRIBUER à la Requérante le statut de représentante aux fins d'exercer ledit recours collectif pour le compte du groupe formé des personnes physiques décrit comme suit :

« 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 ».

IDENTIFIER comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées 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 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*.
4. Dans l'affirmative, chacun des Membres a-t-il droit des Intimées solidairement à un montant de 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 Intimés à leur endroit ?
5. Les Membres ont-ils droit (...) aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévue par la loi sur ces sommes à compter de la signification de la Requête pour autoriser le recours collectif ?
6. Les Membres ont-ils droit d'obtenir une ordonnance de la Cour enjoignant aux Intimées de rendre accessible et sans discrimination, le réseau de transport en commun pour les Membres, et ce, dans un délai raisonnable ?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées:

- ✓ **DÉCLARER** que les Intimées 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*;
- ✓ **DÉCLARER** que les Intimées ont solidairement, pour des motifs discriminatoires, porté atteinte aux droits fondamentaux des Membres :
 - 1) à la sécurité et à l'intégrité de la personne, en violation de l'article 1 ;
 - 2) (...);
 - 3) à la sauvegarde de sa dignité et de son honneur, en violation de l'article 4 de la *Charte*;
 - 4) à la vie privée, en violation de l'article 5 de la *Charte* et
 - 5) à l'égalité dans l'accès à un service public, en violation de l'article 15 de la *Charte* ;
 - 6) à la cessation de l'atteinte, à la réparation et aux dommages punitifs, en violation de l'article 49 de la *Charte*.
- ✓ **CONDAMNER** les Intimées solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 50 000,00 \$ à titre de dommages moraux ;
CONDAMNER les Intimées solidairement à payer à chacun des Membres une somme de 25 000,00 \$ à titre de dommages punitifs;
- ✓ **CONDAMNER** les Intimées 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 Requête pour autoriser le recours collectif ;
- ✓ **ORDONNER** aux Intimées de rendre le réseau de transport accessible et sans discrimination en effectuant les travaux nécessaires dans un délai raisonnable ;
- ✓ **RENDRE** toute autre ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des Membres ;
- ✓ **LE TOUT** avec dépens, y compris les frais d'avis, les frais de gestion des réclamations et, s'il en est, les frais d'expert, y compris les coûts des expertises requises pour établir la valeur totale des réclamations et le montant des ordonnances de recouvrement collectif ;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les Membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours collectif de la manière prévue par la loi ;

FIXER le délai d'exclusion à trente (30) 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 ;

ORDONNER que l'Avis aux Membres rédigé selon les termes indiqués ci-après soit rendu public dans les trente (30) jours du jugement à intervenir sur la requête en autorisation de la manière qui sera déterminée par les parties ou le Tribunal ;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal estime nécessaire en vue de la protection des intérêts des Membres ;

RÉFÉRER le dossier au Juge en chef pour la détermination du district dans lequel le recours collectif devra être exercé et désignation du Juge pour l'entendre ;

ORDONNER au greffier de cette Cour, dans le cas où le recours devrait être exercé dans un autre district, de transmettre le dossier, dès décision du juge en chef, au greffier de cet autre district.

LE TOUT avec dépens, y compris les frais d'avis ;

Montréal le 29 juillet 2015

(S) Aymar Missakila

AYMAR MISSAKILA

Procureur de la Requérante et du
« Membre désigné » Linda
Gauthier