COUR SUPÉRIEURE

(Action collective)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000937-181

DATE : 1er avril 2020

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

SPIROS KONSTAS
Demandeur
c.
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (« exo »)
et
AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN
Défenderesses

JUGEMENT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION

A. APERÇU DU LITIGE

[1] M. Spiros Konstas, un résidant de la Ville de Laval, requiert l'autorisation d'une action collective ciblant le Réseau de transport métropolitain, connu sous la raison sociale « exo » (ci-après, « Exo ») et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « ARTM »).

[2] M. Konstas reproche essentiellement à Exo et à l'ARTM les déficiences dans l'exploitation de la ligne de trains de banlieue entre Deux-Montagnes et la Gare centrale

de Montréal (ci-après, la « ligne Deux-Montagnes ») et de la ligne de trains de banlieue entre Mascouche et la Gare centrale de Montréal (ci-après, la « ligne Mascouche »).

[3] Selon M. Konstas, les deux lignes souffrent « *depuis plus de 23 ans* » d'un déficit d'entretien, tant du matériel roulant que des voies et des infrastructures, qui privent les usagers d'un service ferroviaire fiable et ponctuel, ce que les défenderesses auraient maintes fois reconnu.

[4] Si autorisée, l'action collective pourrait procurer des dommages-intérêts pour pertes pécuniaires et pour préjudice moral, ainsi que des dommages punitifs, au bénéfice des usagers des deux lignes et aux membres de leur famille.

[5] Cette action collective serait exercée à la fois sur une base contractuelle et sur une base extracontractuelle. La demande d'autorisation invoque plus spécifiquement :

- l'article 2034 du *Code civil du Québec* (ci-après, le « C.c.Q. ») qui impose au transporteur de réparer le préjudice résultant du retard (sauf force majeure);
- l'article 16 de la *Loi sur la protection du consommateur*[1] (ci-après, la « LPC ») qui oblige le commerçant à exécuter la prestation du service auquel l'oblige le contrat conclu avec le consommateur;
- l'article 272 LPC qui expose le commerçant à des dommages punitifs en cas de contravention à diverses obligations de la LPC, dont celles de l'article 16.

[6] La demande d'autorisation identifie trois périodes fautives, soit :

- novembre et décembre 2017;
- janvier et février 2018;
- *April 27th 2018 onwards.*

[7] Il y aura lieu de clarifier l'étendue de cette troisième période, compte tenu d'une autre demande d'autorisation, dans le dossier C.S. Montréal nº 500-06-000982-195, *Magali Barré* c. *CDPQ Infra inc. et autres* (le « Dossier Barré ») demande que le juge soussigné tranche par jugement distinct rendu ce même jour.

[8] À ce sujet, les avocat/e/s au présent dossier (le « Dossier Konstas ») ont convenu qu'il n'y avait pas de chevauchement quant aux situations distinctes débattues de part et d'autre dans chaque dossier.

[9] À ce sujet, les avocat/e/s en demande précisent :

> que les dommages recherchés en l'espèce sont ceux déjà encourus, pas les dommages futurs (ce qui est demandé dans le dossier *Barré*) et que le présent dossier ne touche pas le RTM. Il (Me Duggan) est par ailleurs d'avis que le présent dossier ne touche pas à la question de l'arrêt de service des lignes Deux-Montagnes et Mascouche prévu en 2020[2].

---

1 RLRQ. c. P-40.1.

2 Compte-rendu d'une conférence de gestion téléphonique, 14 août 2019, par. 5 (extrait).

[10] Les défenderesses s'accordent quant aux principaux motifs de contestation, à savoir (non limitativement) :

a) les allégations de faits sont trop vagues pour satisfaire au deuxième critère de l'article 575 du *Code de procédure civile* (le « C.p.c. »), surtout quant à l'ARTM;

b) le litige ne soulève pas de véritables questions communes au sens du premier critère de l'article 575 C.p.c., mais plutôt une myriade de questions individuelles qui ne seraient pas résolues par le jugement au fond; notamment parce que le préjudice peut varier énormément d'un usager à un autre, et parce que la détermination d'un lien de causalité varie d'un usager à un autre;

c) la description du groupe des membres est beaucoup trop vaste;

d) les allégations ne sauraient exposer les défenderesses à devoir payer des dommages punitifs.

[11] L'ARTM ajoute que le transporteur et l'exploitant des lignes ferroviaires, c'est Exo. L'ARTM considère ne pas être tenue aux obligations de l'article 2034 C.c.Q.

B. LES PROTAGONISTES

B.1 M. Spiros Konstas

[12] M. Spiros Konstas témoigne à l'audience du 3 octobre 2019, ce qui en révèle un peu plus à son sujet que les maigres allégations de la demande d'autorisation.

[13] Pendant plusieurs années, principalement du lundi au vendredi, M. Konstas a utilisé la ligne Deux-Montagnes entre sa résidence de Laval[3] et son lieu de travail, dans le Vieux-Port de Montréal, pour y exercer son emploi de « *product specialist in clinical solutions* ». Cependant, en juin 2019, il a changé d'emploi et de lieu de travail, de sorte qu'il n'est plus usager de la ligne de trains. Pendant qu'usager, M. Konstas payait pour un abonnement annuel. Il dit avoir été témoin d'une détérioration de la qualité du service de transport, au point de se sentir comme l'une parmi « *les sardines* ».

[14] M. Konstas reconnaît avoir bénéficié depuis avril 2018 de certains rabais du tarif appliqués automatiquement au moment du prélèvement mensuel sur son compte bancaire.

[15] Son ex-conjointe voyageait généralement à bord du même train, jusqu'en 2018.

B.2 Exo

[16] Exo est la raison sociale du Réseau de transport métropolitain, personne morale de droit public constituée par la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*[4].

[17] Exo est en activités depuis le 1er juin 2017. Le législateur québécois lui a conféré compétence exclusive pour exploiter une entreprise de services de transport collectif

---

3 Montait à bord du train à la gare Sainte-Dorothée.

4 RLRQ, c. R-25-01 (la « *Loi sur le RTM* »).

par trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal[5], (du moins jusqu'à ce que survienne le Réseau électrique métropolitain (le « REM ») [6], dont il est question plus loin). S'ajoutent certains services de transport par autobus (pas tous) dans la couronne nord et la couronne sud[7].

[18] La *Loi sur la RTM* confère à Exo la responsabilité de construire et d'entretenir les infrastructures et équipements requis et d'assurer une prestation de services adéquate[8].

B.3 L'ARTM

[19] L'ARTM a été constituée par la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*[9].

[20] En tant qu'entité parapluie, l'ARTM planifie, développe et soutient le transport collectif, dont elle fait la promotion publique, sur un vaste territoire dans la région métropolitaine de Montréal.

[21] À cette fin, le législateur lui a conféré le pouvoir de conclure des ententes avec divers organismes de transport en commun[10], dont les principaux sont Exo, la Société de transport de Montréal (pour métros et autobus), la Société de transport de Laval et le Réseau de transport de Longueuil (il y en a d'autres).

[22] C'est l'ARTM qui détient les cordons de la bourse, en ce qu'elle recueille tous les fonds publics et les répartit ensuite parmi les organismes sous entente[11].

[23] L'ARTM a aussi reçu le pouvoir de conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec pour le déploiement du REM.

B.4 Le REM

[24] Le REM est un réseau de métro léger, automatisé et électrique qui est présentement en chantier de construction. Il n'est donc pas encore en exploitation.

[25] Deux lois encadrent ce vaste projet :

- la *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*[12];
- la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*[13].

---

5 *Idem*, articles 5 et 14.
6 *Idem*, art. 36.
7 *Idem*, art. 12.
8 *Idem*, art. 6.
9 RLRQ., c. A-33 (la « *Loi sur l'ARTM* »).
10 *Idem*, art. 8.
11 *Idem*, art. 29.
12 L.Q. 2015, c. 17.
13 RLRQ, c. R-25.02 (la « *Loi concernant le REM* »).

[26] La conception, la construction et l'exploitation éventuelle du REM relèvent en exclusivité de la Caisse de dépôt et placement, et plus particulièrement des filiales et sociétés en commandite qu'elle constitue à cet effet[14].

[27] Le projet du REM a requis Exo de céder l'emprise de la ligne Deux-Montagnes à la Caisse, au prix de 125,4 millions $, selon un arrêté du 22 mars 2018 par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports[15].

[28] Depuis cette époque, la ligne Deux-Montagnes n'appartient plus à Exo.

[29] En outre, sur un tronçon de trois kilomètres, la ligne Mascouche utilise la ligne Deux-Montagnes vers ou à partir de la Gare centrale de Montréal.

[30] Des travaux préparatoires pour le REM sont entrepris sur la ligne Deux-Montagnes depuis le 27 avril 2018[16]. Ces travaux n'ont pas encore empêché la circulation des trains d'Exo, mais ont créé un « *goulot d'étranglement* » en restreignant la circulation à une voie simple plutôt qu'une voie double précédemment[17].

[31] Éventuellement, l'utilisation de la voie ferrée deviendra impossible entre la gare Du Ruisseau et la Gare centrale de Montréal[18].

[32] Les artisans du REM ne sont pas parties aux procédures dans le présent Dossier Konstas, mais uniquement dans le Dossier Barré, où se soulèvent les problématiques reliées à la construction du REM.

C. RÈGLES DE DROIT APPLICABLES AU STADE DE L'AUTORISATION

[33] Au Québec, le droit est stable quant aux règles générales régissant l'autorisation. Un bref survol suffira ici[19].

[34] Le juge d'autorisation doit accorder telle autorisation s'il est démontré que toutes et chacune des quatre conditions de l'article 575 C.p.c. sont respectées :

> **575.** Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que:
>
> 1° les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;
>
> 2° les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;
>
> 3° la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance;

---

14 *Loi concernant le RTM*, préc. note 4, art. 41.
15 Pièce I-17, Arrêté 2018-02.
16 Pièce I-2.
17 Pièces I-3, I-4 et I-15.
18 Pièces I-4 et I-18.
19 Il s'agit à cette section C d'un extrait adapté et mis à jour d'un jugement rendu par le soussigné le 14 novembre 2018, dans *Bramante* c. *Restaurants McDonald du Canada limitée*, 2018 QCCS 4852.

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

[35] Au Québec, l'autorisation est un processus de filtrage souple qui ne doit servir qu'à écarter les demandes frivoles ou insoutenables[20].

[36] Le demandeur n'est pas tenu de démontrer la probabilité que sa demande sera accueillie au fond. Il n'a qu'à proposer un syllogisme soutenable et défendable, auquel seul un obstacle évident et insurmontable pourra faire échec[21].

[37] Les allégations de la demande et les pièces invoquées à leur soutien sont tenues pour avérées, à moins de contradiction par une preuve sommaire et évidente[22]. Il est trop tôt pour tenir compte des éventuels moyens de défense.

[38] Les critères de l'article 575 C.p.c. sont exhaustifs. Le principe directeur de la proportionnalité (article 18 C.p.c.) imprègne l'analyse de ces critères mais ne constitue pas un cinquième critère autonome[23].

[39] Si un doute persiste au terme de l'analyse des quatre critères de l'article 575 C.p.c., le doute doit bénéficier à la demande. Il incombera au juge du fond de trancher définitivement[24].

[40] Par contre, l'échec d'un seul des quatre critères suffit à entraîner le refus de l'autorisation[25].

[41] La norme de « *preferability* » ne s'applique pas au Québec[26]. Le juge d'autorisation n'a pas à vérifier si l'action collective est le véhicule procédural le plus adéquat pour solutionner le litige (par opposition à une multitude d'actions individuelles).

[42] Dans l'arrêt *L'Oratoire Saint-Joseph*[27], rendu le 7 juin 2019, la Cour suprême réitère que le juge d'autorisation doit se confiner à un rôle de filtrage[28] et doit écarter uniquement les actions collectives qui sont frivoles et celles qui ne présentent aucune chance de succès, ou autrement dit qui sont manifestement mal fondées en fait ou en droit[29].

[43] Il se soulève des questions identiques, similaires ou connexes (dites « communes »), dès qu'il en existe, ne serait-ce qu'une seule, à laquelle la réponse

---

20 *Infineon Technologies AG* c. *Option Consommateurs*, 2013 CSC 59 (l' « arrêt *Infineon* »); *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, 2014 CSC 1 (l' « arrêt *Vivendi* »).

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

22 Arrêt *Infineon*, préc., note 20; *D'Amico* c. *Procureure générale du Québec*, 2019 QCCA 1922 (l' « arrêt *D'Amico* »).

23 Arrêt *Vivendi*, préc., note 20.

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

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

26 Arrêt *D'Amico*, préc., note 22.

27 *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, 2019 CSC 35; motifs du juge Brown au nom de la majorité (l' « arrêt *L'Oratoire Saint-Joseph* »).

28 *Idem*, par. 22.

29 *Idem*, par. 56.

ferait progresser le règlement du litige pour l'ensemble des membres du groupe, sans que telle réponse ne joue qu'un rôle négligeable quant au sort du litige[30].

[44] Une question sera commune même si la réponse diffère d'un membre à l'autre au sein du groupe. La réponse peut être favorable à certains membres du groupe et défavorable à d'autres, en autant que le succès d'un membre ne provoque pas l'échec d'un autre membre[31].

[45] Il suffit que la réponse fasse progresser le règlement de la réclamation de chaque membre du groupe, de façon non négligeable. À cet égard, ce critère est plus souple que celui de la « *commonality* » utilisé pas les tribunaux des provinces de *common law*[32].

[46] Dans le récent arrêt *D'Amico*[33] (13 novembre 2019), la Cour d'appel confirme le jugement de première instance quand il considère que les conclusions recherchées sont irrecevables en droit, de sorte que l'autorisation doit être refusée pour non-respect du deuxième critère de l'article 575 C.p.c.

[47] Le représentant proposé doit démontrer qu'il est membre du groupe, soit que sa situation juridique est identique, similaire ou connexe à celle des membres[34]. Le représentant doit démontrer un syllogisme indiquant qu'il détient un recours personnel contre l'un des défendeurs[35]. Le recours personnel du représentant sert à déterminer si le critère du paragraphe 575 (2°) C.p.c. est rempli[36].

[48] La Cour d'appel demande d'analyser chaque critère distinctement, en débutant par le deuxième critère autant que possible.

D. LE DEUXIÈME CRITÈRE : L'APPARENCE DE DROIT

D.1 Le syllogisme de la demande

[49] Il s'agit d'analyser la *Re-amended judicial application # 3*, datée du 11 septembre 2019 (la « Demande d'autorisation »).

[50] Pour l'essentiel, la Demande d'autorisation formule les mêmes reproches envers Exo et l'ARTM, soit « *the Respondents* ».

[51] La demande reproche à Exo son défaut de fournir des services fiables et ponctuels à ses usagers[37] et à l'ARTM son défaut d'adopter les mesure requises pour que les besoins des usagers soient satisfaits[38].

---

30 Arrêt *Vivendi*, préc., note 20; arrêt *Infineon*, préc, note 20.
31 Arrêt *L'Oratoire Saint-Joseph*, préc., note 27.
32 *Idem.*
33 Arrêt *D'Amico*, préc., note 22.
34 *Lorrain* c. *Pétro-Canada*, J.E. 2013-416 (C.A.).
35 *Nadeau* c. *Mercedes-Benz Canada inc.*, 2017 QCCA 470.
36 *Champagne* c. *Subaru Canada inc.*, 2018 QCCA 1554.
37 Demande d'autorisation, par. 7.1.
38 *Idem*, par. 7.2.

[52] Aux yeux de M. Konstas, Exo est réellement « *an operating arm* » de l'ARTM, d'où leur responsabilité conjointe[39]. Toutes deux sont des transporteurs et des fournisseurs de services de transport, d'où leur obligation de fournir des services fiables et ponctuels[40].

[53] M. Konstas allègue des retards chroniques et des annulations constantes :

- en novembre et décembre 2017;
- en janvier et février 2018;
- depuis le 27 avril 2018 plus particulièrement en juin et juillet 2018.

La situation serait pire durant les heures de pointe[41].

[54] Cette situation serait attribuable au défaut d'entretien adéquat du vétuste matériel roulant et des infrastructures ferroviaires[42], situation connue de longue date sans véritable effort de la solutionner[43].

[55] Il en résulte un service chaotique qui expose les usagers à des chambardements d'horaire, à des réductions dans la fréquence et la capacité des trains et à des voitures surchargées[44].

[56] Cette même situation n'est pas niée par les défenderesses mais plutôt admises, tel qu'il appert notamment :

- d'une déclaration de M. Raymond Bachand, directeur général d'Exo qui, le 20 février 2018, déplorait l'annulation du programme d'entretien en 2016 par l'Agence métropolitaine de transport (l' « AMT »), prédécesseur d'Exo[45];
- d'une déclaration publique le même jour par M. André Fortin, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, jugeant la situation « *inacceptable* »[46];
- de l'aveu dans un communiqué de presse d'Exo daté du 14 mars 2018, reliant les défis de ponctualité au défaut pendant 23 ans d'investir dans les infrastructures et le matériel roulant[47].

[57] La Demande d'autorisation énumère 12 formes de préjudice que les retards et annulations causent aux usagers, à savoir :

1. retards à se présenter au travail;
2. retards à rentrer à la maison;

---

39 *Idem*, par. 6.2.
40 *Idem*, par. 9.1.
41 *Idem*, par. 9.4, 9.5 et 11.
42 *Idem*, par. 10.2 et 11.5.
43 *Idem*, par. 11.4.
44 *Idem*, par. 10.1 et 11.
45 Pièce P-2.
46 Pièce P-3.
47 Pièce P-7. Au même effet, communiqué de presse d'Exo du 17 juillet 2018, pièce I-3.

3. retards pour des rendez-vous;
4. pénalités financières aux parents en retard pour cueillir leurs enfants au service de garde;
5. perturbation de la vie de famille et du temps personnel;
6. anxiété et stress;
7. atmosphère agressive et déplaisante dans des trains surchargés et parmi les usagers incapables de monter à bord;
8. nécessité de trouver un autre emploi ailleurs qu'au centre-ville de Montréal;
9. perturbation des soirées en famille parce qu'il a fallu attendre en gare le retour d'un être cher;
10. perturbation des priorités des aidants naturels en charge d'usagers qui éprouvent des problèmes de mobilité;
11. correspondances ratées;
12. dépenses additionnelles engendrées par les retards[48].

[58] Selon la Demande d'autorisation, ces faits démontrent non-exécution des obligations imposées aux deux défenderesses :

- par l'article 2034 C.c.Q.;
- par les articles 16 et 272 LPC.

D.2 La contestation d'Exo

[59] Les défenderesses contestent le syllogisme de la demande. Elles demandent d'élaguer les allégations trop vagues, les affirmations gratuites qui ne reposent sur aucune allégation de faits, les prétentions en droit, les hypothèses et les allégations contredites par certains des documents admis en preuve.

[60] Dans cette dernière catégorie, Exo pointe du doigt le paragraphe 11.9 de la Demande d'autorisation qui déplore qu'aucun dédommagement n'ait été offert aux usagers, alors qu'Exo a bel et bien offert, le 5 avril 2018, compensation pour les « *désagréments (subis) en début d'année* »[49].

[61] Exo prend grand soin de documenter le programme de compensation qu'elle a déployé en avril 2018 en faveur des usagers ayant subi des « *désagréments* » en début de 2018[50].

[62] Mais il n'en sera pas fait mention plus longuement dans ce jugement. En effet, Exo soulève ici un moyen de défense. Seul/e le/la juge du fond pourra déterminer si la

---

48 *Idem*, par. 16.1.
49 Pièce I-9,
50 Pièces I-7 à I-14.

compensation versée a véritablement indemnisé chaque victime de préjudice à 100 %, et si cette initiative d'Exo influe sur l'octroi ou non de dommages punitifs[51].

[63] Dans un autre ordre d'idées, Exo invoque l'article 1458 C.c.Q. pour réfuter la prétention par M. Konstas d'exercer contre elle un recours extracontractuel.

[64] Selon Exo, le présent litige ne peut être tranché qu'en fonction du droit contractuel, vu que l'action collective invoque le titre de transport acheté par chaque membre du groupe[52].

D.3 La contestation de l'ARTM

[65] Pour sa part, l'ARTM relève qu'on a tort de la confondre avec Exo, en ce que :

- l'ARTM n'a aucune responsabilité en ce qui concerne l'entretien des trains et des infrastructures, non plus qu'en ce qui concerne le respect des horaires affichés;
- seule Exo agit comme transporteur au sens de l'article 2030 C.c.Q.

[66] L'ARTM ajoute que la Demande d'autorisation ne fait voir aucun préjudice indemnisable en droit. L'énumération des 12 formes de préjudice au paragraphe 16.1 de la Demande d'autorisation ne tente nullement de préciser la quotité des frais, coûts, dépenses additionnels non plus que des pertes salariales.

[67] Tout au plus peut-on retenir que les usagers affectés auraient subi des inconvénients ou de simples contrariétés, qui ne sont pas indemnisables en droit québécois.

[68] Enfin, selon l'ARTM, rien dans les allégations de faits ne saurait justifier des dommages punitifs.

D.4 Décision du Tribunal quant au deuxième critère

D.4.1 Exo

[69] Quant à Exo, le syllogisme énoncé à la Demande d'autorisation est valide, et remplit le critère du paragraphe 575 (2°) C.p.c. Les allégations additionnelles et plus précises que réclame Exo, ne sont pas nécessaires.

[70] La Demande d'autorisation allègue adéquatement la faute d'Exo, le préjudice des membres du groupe et le lien de causalité entre les deux.

[71] Le préjudice qu'allègue la Demande d'autorisation paraît sérieux, répétitif et chronique. On est très loin de la simple contrariété de celui qui constate la présence d'une mouche dans sa bouteille d'eau[53], analogie proposée par l'ARTM.

[72] Exo annonce des moyens de défense qui n'ont aucun impact à ce stade procédural, et qui devront être plaidés devant le juge du fond.

---

51 *Richard* c. *Time Inc.*, 2012 CSC 8.
52 Outre le sous-groupe des membres de la famille.
53 *Mustapha* c. *Culligan du Canada ltée*, 2008 CSC 27.

[73] L'action à instituer contre Exo doit être sur une base contractuelle en raison du contrat de transport conclu par les usagers avec Exo.

[74] Le cas des membres de la famille des usagers est traité plus loin.

D.4.2 L'ARTM

[75] Quant à l'ARTM, il faut pousser l'analyse, en tenant compte que celle-ci n'est pas un transporteur et n'a conclu aucun contrat avec les usagers.

[76] L'examen des textes de loi nie la prétention de droit voulant que l'ARTM soit la commettante d'Exo, qui aurait été son « *operating arm* ».

[77] La *Loi sur l'ARTM*, à l'article 5, définit la mission de l'organisme, soit :

- d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire;
- de planifier, développer, soutenir et faire la promotion du transport collectif.

[78] À l'article 6, la Loi énumère une liste de devoirs (l' « *Autorité doit* ») qui incombent à l'ARTM pour s'acquitter de sa mission. Parmi ceux-ci, relevons :

1. établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif;
2. coordonner les divers services de transport collectif, en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer;
3. gérer de façon rigoureuse et transparente les recettes tarifaires;
4. étudier et planifier le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout ou la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif.

[79] Tel que déjà mentionné, l'article 29 de la *Loi sur l'ARTM* exige que tous les organismes publics de transport en commun du territoire couvert, remettent toutes leurs recettes à l'ARTM, qui les redistribue.

[80] On doit s'attendre à ce que, lors du débat sur le fond du litige, l'argent soit le nerf de la guerre. Exo et l'ARTM protesteront peut-être qu'elles ne peuvent dépenser rien de plus que les fonds qu'on leur alloue.

[81] Cependant, le pouvoir législatif, en l'occurrence l'Assemblée nationale du Québec, a édicté un faisceau de lois qui imposent des devoirs à l'ARTM.

[82] Qui dit devoirs de l'ARTM, dit droits corrélatifs des citoyens, plus spécifiquement des usagers des transports collectifs publics.

[83] Même en réalisant que l'article 6 de la *Loi sur l'ARTM* édicte les devoirs de l'ARTM en termes généraux et potentiellement ambigus, tout doute à ce sujet doit, pour l'instant, être tranché en faveur de l'autorisation.

[84] Au présent stade procédural, démonstration est faite d'un syllogisme alléguant manquements par l'ARTM à ses devoirs statutaires, préjudice subi par les membres du groupe et lien de causalité entre les deux.

[85] Il s'agit d'un recours sur une base extracontractuelle.

D.4.3 Membres de la famille des usagers

[86] Les défenderesses ont peu à dire à ce sujet. Seule Exo soutient qu'il n'est pas possible que tous les membres de la famille de chaque usager aient subi préjudice de la situation.

[87] Cet argument n'est pas convaincant en soi.

[88] Il est vrai qu'en cas d'autorisation, la description du groupe doit éviter d'être exagérément vaste et qu'on doit tenter de la circonscrire à ce qui est réaliste et pratique[54].

[89] Mais il restera toujours que le groupe adéquatement circonscrit englobera des membres qui reconnaîtront d'emblée que leur préjudice est inexistant ou insignifiant.

[90] En l'espèce, le paragraphe 16.1 de la Demande d'autorisation énumère 12 formes de préjudice, dont les quatre suivants paraissent s'appliquer, non seulement aux usagers, mais à certains membres de leur famille :

> [...]
>
> 5. perturbation de la vie de famille et du temps personnel;
>
> 6. anxiété et stress;
>
> [...]
>
> 9. perturbation des soirées en famille parce qu'il a fallu attendre en gare le retour d'un être cher (d'un usager en retard);
>
> 10. perturbation des priorités des aidants naturels pour des usagers qui éprouvent des problèmes de mobilité.

[91] On peut ici cerner que le retard d'un usager perturbe les activités normales de certains autres membres de la famille (par exemple, un match de soccer à l'heure du repas).

[92] L'action collective doit également être autorisée quant à ce deuxième groupe de membres, mais en adoptant une description plus spécifique. Ceci sera fait à la section H de ce jugement.

D.4.4 Dommages punitifs

[93] L'article 1621 C.c.Q. ne donne ouverture à l'octroi de dommages punitifs que lorsqu'une loi le prévoit.

[94] La Demande d'autorisation, même en reprochant aux défenderesses leur « *poor service and care* »[55] et leur attitude de « *deliberately and knowingly chose to ignore (the*

---

[54] *General Motors du Canada ltée* c. *Billette*, (2010) R.J.Q. 66. (C.A.); *Fournier c. Banque de Nouvelle-Écosse*, J.E. 2011-1444 (C.A.).

[55] Par. 11.

problems) and not take action »[56], ne peut donner lieu à application de l'article 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*[57].

[95] Cette disposition ouvre la porte à l'octroi de dommages punitifs si les conditions suivantes sont cumulées :

- il y a atteinte à l'un des droits fondamentaux ou l'une des libertés fondamentales reconnues par la *Charte québécoise*;
- cette atteinte est intentionnelle.

[96] Les prétentions des paragraphes 11 et 11.4 de la Demande d'autorisation ne sont pas soutenues par des allégations de faits suffisamment précises.

[97] Plus particulièrement, les faits allégués ne font pas voir en quoi les défenderesses auraient délibérément et intentionnellement voulu accabler les usagers des lignes Deux-Montagnes et Mascouche.

[98] Enfin, pour ne pas banaliser les droits et libertés protégés par la *Charte québécoise*, il faut insister que la situation dont se plaint M. Konstas, sans la minimiser, ne met en œuvre aucune disposition de la Charte.

[99] D'ailleurs, l'argumentation du demandeur à l'audience n'invoque au sujet des dommages punitifs, que l'article 272 LPC. Cette disposition permet au tribunal de condamner à des dommages punitifs le commerçant ou le fabricant qui transgresse la *Loi sur la protection du consommateur*.

[100] La disposition transgressée serait l'article 16 LPC, suivant laquelle l'obligation principale du commerçant serait de livrer la prestation du service prévu dans le contrat. Ici, il s'agit d'un contrat de transport stipulant un service de transport.

[101] Clairement, l'ARTM n'est pas un commerçant lié avec les usagers par un contrat de transport.

[102] Mais qu'en est-il d'Exo?

[103] Dans le jugement *Tétreault* c. *Agence métropolitaine de transport*[58], le juge De Grandpré a autorisé une action collective contre l'AMT (prédécesseur d'Exo) et la Société de transport de Montréal dans le sillage des perturbations du service durant une grève légale de quatre jours, en 2007.

[104] Le juge De Grandpré statuait :

> [57] Il n'est exclu qu'un transporteur soit un commerçant et assujetti aux articles 16 et 272 de la LPC [...]

---

56 Par. 11.4.
57 RLRQ, c. C-12 (la « *Charte québécoise* »).
58 2013 QCCS 1334.

[105] Le juge De Grandpré citait deux précédents :

- *Réseau de transport de la Capitale* c. *Syndicat des salariées et des salariés d'entretien du R.T.C.*, J.E. 2006-1168 (C.A.);
- *Ladouceur* c. *Société de transport de Montréal*, 2010 QCCS 1859.

[106] En 2019, dans le jugement *Dupont-Rachiele*[59], la juge Lamarche a de nouveau analysé la problématique au stade de l'autorisation d'une action collective ciblant l'ARTM et six sociétés de transports publiques.

[107] La juge Lamarche a statué dans le même sens. Elle s'est appuyée sur les mêmes précédents que ceux invoqués par le juge De Grandpré, plus un autre de 2018[60].

[108] Elle a aussi constaté l'appui de la doctrine à cette position[61].

[109] À ce jour, les tribunaux d'appel n'ont pas modifié cette position, qui suffit au stade de l'autorisation.

[110] Il est permis à M. Konstas de réclamer des dommages punitifs à Exo, seulement.

[111] Par contre, en 2012, la Cour suprême a précisé dans l'arrêt *Time Inc.*[62]. les critères d'octroi de dommages punitifs en vertu de l'article 272 LPC.

[112] L'opinion conjointe des juges LeBel et Cromwell consacre une section substantielle du jugement à cette question précise[63].

[113] Ces juges préconisent la méthode analytique suivante :

> [180] Dans le cas d'une demande de dommages-intérêts punitifs fondée sur l'article 272 LPC, la méthode analytique ci-haut mentionnée s'applique comme suit :
>
> - les dommages-intérêts punitifs prévus par l'article 272 *L.p.c.* seront octroyés en conformité avec l'article 1621 *C.c.Q.*, dans un objectif de prévention pour décourager la répétition de comportements indésirables;
> - compte tenu de cet objectif et des objectifs de la *L.p.c*, les violations intentionnelles, malveillantes ou vexatoires, ainsi que la conduite marquée d'ignorance, d'insouciance ou de négligence sérieuse de la part des commerçants ou fabricants à l'égard de leurs obligations et des droits du consommateur sous le régime de la *L.p.c.* peuvent entraîner l'octroi de dommages-intérêts punitifs. Le tribunal doit toutefois étudier l'ensemble du comportement du commerçant lors de la violation et après celle-ci avant d'accorder des dommages-intérêts punitifs.

---

59 *Dupont-Rachiele* c. *Société de transport de Montréal*, 2019 QCCS 1941.

60 *Cohen* c. *Société de transport de Montréal*, 2018 QCCS 4806.

61 P.-C. LAFOND, *Droit de la protection du consommateur – théorie et pratique*, Éditions Yvon Blais, 2015, par. 143; N. L'HEUREUX et M. LACOURSIÈRE, *Droit de la consommation,* 6e éd., Éditions Yvon Blais, 2011, p. 49-50.

62 *Richard* c. *Time Inc.*, 2012 CSC 8.

63 *Idem*, par. 158-187.

[114] On le voit, le test régissant l'octroi de dommages punitifs sous l'égide de l'article 272 LPC, est moins exigeant que celui applicable à l'article 49 de la *Charte québécoise.*

[115] Ainsi, une conduite du commerçant, sans être intentionnelle, peut être marquée d'insouciance ou de négligence sérieuse de la part de ce même commerçant.

[116] Or, c'est précisément ce que la Demande d'autorisation reproche à Exo. Les allégations à cet effet, comportent des aveux par des personnes en autorité, notamment du défaut d'entretien des infrastructures et du matériel roulant pendant 23 ans.

[117] Le Tribunal statue qu'il y a lieu d'autoriser la réclamation à Exo de dommages punitifs sur la base de l'article 272 LPC.

E. LE PREMIER CRITÈRE : L'EXISTENCE DE QUESTIONS COMMUNES

[118] M. Konstas doit démontrer qu'une action collective permettrait de rendre jugement sur des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes.

[119] Les défenderesses contestent vigoureusement, en faisant valoir que M. Konstas cherche à tort à rassembler une myriade de réclamations individuelles, dont la situation varie d'un usager à l'autre, et même fluctue de jour en jour (un retard de 30 minutes le mardi ne cause pas nécessairement le même préjudice qu'un retard de 40 minutes le mercredi).

[120] La jurisprudence éclaire la réponse à cette question.

[121] Une courte parenthèse s'impose en raison de l'insistance par les défenderesses sur le précédent dans *Cohen* c. *Société des transports de Montréal*[64], rendu en 2018 par le juge soussigné, qui a refusé d'autoriser l'action collective.

[122] Or, un/e juge n'est pas encarcanné/e par ses jugements précédemment rendus. Bien sûr, la cohérence d'un jugement à l'autre est un objectif valable. Mais la jurisprudence évolue, que ce soit la jurisprudence horizontale par des collègues saisis des mêmes problématiques, ou la jurisprudence verticale alors que les tribunaux d'appel clarifient certaines zones d'ombre. Chaque juge continue d'analyser, de réfléchir et possède l'indépendance d'esprit qui lui permet de changer d'idée, de préférence en justifiant ce changement.

[123] Prétendre que chaque juge est condamné/e à appliquer aveuglément la solution retenue pour un autre litige, c'est oublier que les règles de droit évoluent et s'adaptent au contexte de chaque litige, ce que les juges doivent garder à l'esprit.

[124] De toute façon, dans le dossier *Cohen*, l'action collective voulait remettre en question les retards de plus de cinq minutes sur toutes les lignes d'autobus et de métro de la STM, de 2014 à 2018. Il saute aux yeux que la situation dénoncée dans le présent dossier est mieux circonscrite.

[125] Refermons la parenthèse.

---

64 2018 QCCS 4806.

[126] Déjà en 2010, dans le jugement *Boyer*[65], le juge statuait :

> [75] On peut prétendre que certains des inconvénients subis par les membres au cours de ces deux derniers mois ne sont pas identiques. Mais il existe des éléments communs à tous, notamment, le fait qu'ils ont payé pour des services qu'ils n'ont pas reçus intégralement, et qu'ils ont subi l'inconfort de longues attentes sur les quais avec les conséquences qu'elles comportent.

[127] Cette position annonçait celle de la Cour suprême en 2014 dans l'arrêt *Vivendi*[66] qui, sous la plume des juges LeBel et Wagner, précisait que le critère de la communauté de questions est rempli dès qu'il existe une (seule) question commune qui ferait progresser le règlement du litige pour l'ensemble des membres du groupe et qui ne jouerait pas un rôle négligeable quant au sort du litige.

[128] Les questions communes autorisées en conclusion du présent jugement satisfont aux critères limpides de la Cour suprême.

[129] Le Tribunal statue que le critère du paragraphe 575 (1°) C.p.c. est rempli.

F. LE TROISIÈME CRITÈRE : LA DIFFICULTÉ DE PROCÉDER SELON LES RÈGLES DU MANDAT OU DE LA JONCTION D'INSTANCE

[130] Les défenderesses ne contestent pas l'application de ce critère. Elles objectent par contre à la description du groupe (des deux sous-groupes en fait) dans la demande d'autorisation.

[131] La section H du présent jugement énonce la description officielle du groupe.

[132] Sans indiquer la source de l'information, la Demande d'autorisation mentionne que, chaque jour, plus de 15 000 usagers fréquentent la ligne Deux-Montagnes. Il faut concevoir que ce ne sont pas identiquement les mêmes chaque jour. Et il faut ajouter les usagers de la ligne Mascouche.

[133] M. Konstas ne peut connaître et encore moins contacter chacun des autres usagers individuellement. Aucun parmi les usagers ne saurait faire mieux.

[134] Le troisième critère est rempli.

G. LE QUATRIÈME CRITÈRE : LA DÉSIGNATION DE M. KONSTAS À TITRE DE REPRÉSENTANT

[135] D'une part, l'ARTM a tenu à plaider[67] :

a) que M. Konstas n'allègue pas suffisamment d'éléments factuels incluant le préjudice qu'il aurait personnellement subi;

b) que M. Konstas n'a pas suffisamment et raisonnablement enquêté sur la situation dénoncée;

---

65 *Boyer* c. *Agence métropolitaine de Montréal*, 2010 QCCS 4079.

66 Arrêt *Vivendi*, préc., note 20. Position réitérée dans l'arrêt *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal*, préc., note 27. Voir aussi *Infineon Technologies AG* c. *Option Consommateurs*, préc., note 20.

67 Plan d'argumentation du 27 septembre 2019, Annexe 2.

c) que M. Konstas ne démontre pas positivement l'absence de conflits d'intérêts avec les autres membres;

d) que M. Konstas serait un « *pantin manipulé* » par les avocats en demande, tel le représentant Deraspe dans l'affaire *Zinc electrolytique*[68].

[136] Le Tribunal rejette en vrac ces arguments vexatoires, qui ne reposent ni sur les faits établis à ce stade, ni sur la réalité contemporaine des actions collectives au Québec (rappel : la jurisprudence a évolué depuis 20 ans).

[137] Une défenderesse doit se mettre en garde de ne pas verser dans l'intimidation en accablant injustement le représentant proposé.

[138] Clairement, M. Konstas a fait partie (avec son ex-épouse, d'ailleurs) des nombreux usagers dont la vie personnelle, familiale et professionnelle paraît avoir été perturbée par les problèmes soulevés dans le présent litige.

[139] Même si M. Konstas occupe depuis 2019 un nouvel emploi à Laval et non plus à Montréal, il fait partie des usagers affectés durant la période pré-REM, soit novembre-décembre 2017 puis janvier-février 2018 (avant sa relocalisation professionnelle)

[140] L'abondante preuve documentaire au dossier démontre qu'on est loin d'un dossier où l'on tenterait d'obtenir l'autorisation avec de simples bribes d'information. De plus, M. Konstas a pu bénéficier du travail d'enquête accumulé par celle qui était précédemment proposée comme représentante, Mme Marie-Hélène Desaunettes (avocate).

[141] Le témoignage de M. Konstas à l'audience est celui d'un citoyen concerné et impliqué. On ne décèle aucun lien de domination perverse exercé par ses avocats.

[142] D'autre part, Exo a choisi de ne pas contester l'application du quatrième critère. C'est là une attitude plus réaliste que celle de l'ARTM.

[143] Le Tribunal statue que le critère du paragraphe 575 (4°) C.p.c. est rempli.

H. DESCRIPTION ADÉQUATE DU GROUPE

[144] Certains éléments annoncés à des sections précédentes du jugement entrainent des modifications à la description du groupe, telle que proposée dans la Demande d'autorisation.

[145] De plus, Exo soulève plusieurs préoccupations si l'action collective était autorisée (en dépit de ses moyens de contestation) :

- il faudrait préciser qui sont les usagers;
- il faudrait restreindre le groupe à ceux utilisant régulièrement le train;
- il faudrait restreindre le groupe à ceux qui ont payé pour un titre de transport;

---

[68] *Deraspe* c. *Zinc electrolytique du Canada ltée*, 2018 QCCA 256.

- il faudrait « fermer » la description dans le temps, par une date de début et une date de fin de la période;
- il faudrait clarifier à quel degré de parenté s'arrête la notion de « *all family members* ».

[146] Le Tribunal dispose de la discrétion de circonscrire la description du groupe, mais sans pouvoir le réinventer[69].

[147] La description doit être objective (par opposition à circulaire) de sorte qu'un citoyen qui en fait lecture puisse aisément et clairement comprendre s'il fait partie du groupe ou non[70]. Cela importe notamment pour que ce citoyen exerce lucidement son droit de s'exclure des effets juridiques de l'action collective, si c'est son choix.

[148] Le Tribunal fixe pour le groupe des limites temporelles qui s'appuient sur la conférence de gestion du 14 août 2019 durant laquelle les avocat/e/s en demande ont clarifié que « *les dommages recherchés en l'espèce sont ceux déjà encourus, pas les dommages futurs (ce qui est demandé dans le Dossier Barré)* »[71].

[149] Cette précision survenait dans l'objectif clair et délibéré d'éliminer tout empiètement par rapport au Dossier Barré. Celui-ci concerne un groupe de membres très apparenté, mais sur la base des inconvénients provoqués dès le début du vaste chantier de construction du REM.

[150] Exerçant sa discrétion, le Tribunal forme deux sous-groupes décrits comme suit :

> Sous-groupe 1 : Toutes les personnes ayant payé un titre de transport d'Exo pour voyager sur la ligne de trains Deux-Montagnes ou sur la ligne de trains Mascouche, à quelque date entre le 1er novembre 2017 et le 28 février 2018;
>
> Sous-groupe 2 : Toutes les personnes résidant dans la même unité d'habitation qu'une des personnes du sous-groupe 1 et unies par un lien de parenté avec cette personne.

[151] Cette description englobe des personnes qui, à la limite, ne se sont procurées qu'un billet d'aller simple pour une des journées de la période. De telles personnes seront vraisemblablement peu motivées à réclamer un dédommagement. Peut-être seront-elles incapables de prouver l'achat de ce billet. Mais ces mêmes personnes peuvent et doivent néanmoins faire partie du sous-groupe 1.

[152] Quant au sous-groupe 2, il regroupe objectivement les personnes qui, sans être des usagers, auraient subi les formes de préjudice énumérées au paragraphe 16.1 de la Demande d'autorisation.

---

69 *Citoyens pour une qualité de vie/Citizens for a Quality of life* c. *Aéroports de Montréal*, (2007) R.J.Q. 2362 (C.A.).

70 *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299; *Collectif de défense des droits de la Montérégie (CDDM)* c. *Centre hospitalier régional du Suroît du CSSS du Suroît*, J.E. 2011-867 (C.A.).

71 Voir la section A ci-haut.

[153] Les défenderesses plaident avec raison que certains des membres de chaque sous-groupe n'ont subi aucun préjudice indemnisable. Cependant, l'objectif à ce stade n'est pas de circonscrire en exclusivité les « vraies victimes » et de bannir les autres à tout prix. L'objectif est plutôt d'éviter une délimitation démesurément large et de ce fait, ingérable. Une personne n'est nullement pénalisée si on la place au sein d'un groupe alors qu'elle n'aura aucune réclamation à soumettre.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[154] **ACCUEILLE** en partie la *Re-amended judicial application to authorize class action proceedings # 3 (September 2019);*

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

[156] **DÉCRIT** comme suit les deux sous-groupes qui seront liés par les jugements à intervenir :

Sous-groupe 1 : Toutes les personnes ayant payé un titre de transport d'Exo pour voyager sur la ligne de trains Deux-Montagnes ou sur la ligne de trains Mascouche, à quelque date entre le 1er novembre 2017 et le 28 février 2018;

Sous-groupe 2 : Toutes les personnes résidant dans la même unité d'habitation qu'une des personnes du sous-groupe 1 et unies par un lien de parenté avec cette personne;

[157] **DÉSIGNE** M. Spiros Konstas pour agir à titre de représentant des membres des deux sous-groupes;

[158] **IDENTIFIE** les principales questions communes qui seront traitées

FOR THESE REASONS, THE COURT :

[154] **GRANTS** in part the *Re-amended judicial application to authorize class action proceedings # 3 (September 2019);*

[155] **AUTHORIZES** the institution of a class action in damages and with declaratory conclusions, on a contractual basis against le *Réseau de transport métropolitain* (« Exo »), and on an extracontractual basis against *l'Autorité régionale du transport métropolitain* (« ARTM »);

[156] **DESCRIBES** the two subclasses to be bound by the judgments to be rendered, as follows :

Subclass 1: All persons who paid for a transport ticket issued by Exo for travel on train line Deux-Montagnes or train line Mascouche, on any date in between November 1st, 2017 and February 28th, 2018;

Subclass 2: All persons residing in the same unit of assessment as one of the persons in subclass 1 and bound by kinship with this person.

[157] **APPOINTS** Mr. Spiros Konstas as representative of the members of the two subclasses;

[158] **IDENTIFIES** the following common questions to be dealt with collectively, as

collectivement, comme suit :

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

b) les membres de chaque sous-groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts compensatoires et, quant à Exo seulement, à des dommages punitifs?

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

[159] **IDENTIFIE** les conclusions que l'action collective pourra rechercher :

DÉCLARER que les défenderesses ont contrevenu à leurs obligations de fournir un service fiable et ponctuel aux usagers des lignes Deux-Montagnes et Mascouche;

CONDAMNER les défenderesses à payer des dommages-intérêts compensatoires aux membres des deux sous-groupes;

CONDAMNER en outre Exo à payer des dommages punitifs aux membres des deux sous-groupes, d'un montant que fixera le jugement au fond;

Quand aux dommages-intérêts compensatoires, DÉTERMINER s'ils peuvent bénéficier d'un recouvrement collectif et, en tel cas, FIXER le montant de tel recouvrement collectif; à défaut, DÉTERMINER les modalités de

follows :

(a) Did Exo and ARTM breach their obligations in between November 1st, 2017 and February 28th, 2018, to provide reliable and punctual service to the users of the Deux-Montagnes and Mascouche train lines?

(b) Are the members of each subclass entitled to compensatory damages and, with regard to Exo only, to punitive damages?

(c) if the members are entitled to punitive damages, what is the amount of same payable by Exo?

[159] **IDENTIFIES** the following conclusions to be sought by the class action :

DECLARE that the defendants contravened their obligations to provide reliable and punctual service to the users of the Deux-Montagnes and Mascouche train lines;

CONDEMN the defendants to pay compensatory damages to the members of the two subclasses;

CONDEMN in addition Exo to pay punitive damages to the members of the two subclasses, in an amount to be set by the judgment on the merits;

Concerning the compensatory damages, DETERMINE whether they can benefit from collective recovery and if so, SET the amount of said collective recovery; and in the negative, SPECIFY the modalities of

recouvrement individuel;

CONDAMNER les défenderesses à payer l'intérêt légal et l'indemnité additionnelle de l'article 1619 C.c.Q. à partir de la date de la demande d'autorisation initiale;

CONDAMNER les défenderesses aux frais de justice, incluant tous les frais d'expertise à quelque étape de l'action collective;

[160] **DÉTERMINE** que l'action collective doit être introduite dans le district de Montréal;

[161] **DIFFÉRE** l'approbation des avis abrégés et des avis élaborés (en français et en anglais) et l'approbation du plan de dissémination de tels avis, par jugement à être rendu prochainement après que les parties aient eu l'occasion de soumettre une proposition conjointe; tel jugement fixant aussi la date à laquelle prendra fin la période d'exclusion;

[162] **FRAIS DE JUSTICE** à suivre.

individual recovery;

CONDEMN the defendants to pay legal interest and the additional indemnity of Article 1619 C.C.Q., running from the date of the initial application for authorization;

CONDEMN the defendants to pay legal costs, including all expert fees at any stage of the class action;

[160] **DETERMINES** that the class action is to be instituted in the District of Montréal;

[161] **POSTPONES** the approval of the abbreviated and long notices (in French and in English) and the approval of their dissemination plan, by judgment to be rendered promptly after the parties have had the opportunity to file a common proposal; said judgment also to set the date on which the time limit for opting out of the subclasses is to expire;

[162] **LEGAL COSTS** to follow.

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

Me James R.K. Duggan
Me Alexander H. Duggan
DUGGAN AVOCATS
Avocats du demandeur Spiros Konstas

Me Shaun E. Finn
BCF
Avocats de la défenderesse Exo

Me Ann-Julie Auclair
Me Pierre Brossoit
ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO
Avocats de la défenderesse
Autorité régionale de transport métropolitain

Dates d'audience : 3 et 4 octobre 2019