

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
GREFFE DE MONTRÉAL

N° : 500-09-014667-042
(500-06-000086-997)

DATE : Le 21 février 2007

**CORAM : LES HONORABLES JEAN-LOUIS BAUDOIN J.C.A.
FRANÇOIS PELLETIER J.C.A.
JACQUES DUFRESNE J.C.A.**

LES VOISINS DU TRAIN DE BANLIEUE DE BLAINVILLE INC.
APPELANTE – Requérante

et
SYLVAIN MOREL
PERSONNE DÉSIGNÉE

c.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

et
**LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER CANADIEN PACIFIQUE (COMPAGNIE DE
CHEMINS DE FER SAINT-LAURENT ET HUDSON LIMITÉE)**
INTIMÉES - Intimées

ARRÊT

[1] La Cour; - Statuant sur l'appel d'un jugement rendu le 26 mai 2004 par la Cour supérieure, district de Montréal (l'honorable Jean-Jacques Crêteau), qui a rejeté la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif contre les intimées, l'Agence Métropolitaine de Transport et la Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique et sa filiale en propriété exclusive, la Compagnie de Chemins de fer Saint-Laurent et Hudson Limitée par lequel elle recherchait notamment leurs responsabilités extracontractuelles pour l'exploitation du train de banlieue Blainville/Montréal.

[2] Après avoir étudié le dossier, entendu les parties et délibéré ;

[3] Pour les motifs apparaissant à l'opinion de monsieur le juge Dufresne, à laquelle souscrit monsieur le juge Pelletier, et pour ceux apparaissant à l'opinion de monsieur le juge Baudouin;

[4] **REJETTE** le pourvoi, avec dépens.

JEAN-LOUIS BAUDOIN J.C.A.

FRANÇOIS PELLETIER J.C.A.

JACQUES DUFRESNE J.C.A.

Me Pierre Sylvestre et Me Catherine Sylvestre
Sylvestre, Fafard, Painchaud
Avocats de l'appelante

Me Pierre LePage
Bélanger, Sauvé
Avocat de Agence métropolitaine de transport

Me André Durocher
Fasken, Martineau, Dumoulin
Avocat de la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique

Date d'audience : Le 21 mars 2006

MOTIFS DU JUGE DUFRESNE

[5] L'appelante se pourvoit contre un jugement de la Cour supérieure rendu le 26 mai 2004, qui a rejeté la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif contre les intimées, l'Agence Métropolitaine de Transport (l'AMT) et la Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique (le Canadien Pacifique) et sa filiale en propriété exclusive, la Compagnie de Chemins de fer Saint-Laurent et Hudson Limitée (SL&H), en recherchant leurs responsabilités extracontractuelles pour l'exploitation du train de banlieue Blainville/Montréal.

[6] Bien que par sa requête introductive d'instance l'appelante ait demandé à la fois des conclusions en injonction, des conclusions déclaratoires et des conclusions en dommages contre les intimées, elle ne recherche plus aujourd'hui que des conclusions en dommages. Elle avait déjà retiré en première instance ses conclusions déclaratoires et elle en a fait autant en appel pour la partie de sa demande qui recherchait le prononcé de conclusions de nature injonctive. Le procès-verbal de l'audition du pourvoi en fait d'ailleurs état.

[7] Les faits sont relativement simples, mais méritent tout de même d'être rappelés.

FAITS ET PROCÉDURES

[8] L'appelante, Les Voisins du train de Banlieue de Blainville Inc., est une corporation sans but lucratif constituée en vertu de la *Loi sur les compagnies*, (L.R.Q., c. C-38), qui a notamment pour objet de promouvoir les intérêts des citoyens de Blainville en matière de qualité de vie.

[9] L'AMT est une société constituée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* (L.R.Q., c. A-7.02). Elle a pour mission de développer, coordonner et promouvoir le transport en commun par trains de banlieue. Elle est, en vertu de l'article 2 de sa loi constitutive, mandataire du Gouvernement.

[10] Le Canadien Pacifique exerce des activités de transport interprovincial et international au Canada et aux États-Unis. Elle est assujettie à l'autorité législative exclusive du parlement fédéral en vertu de l'article 92(10) (a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Elle est aussi assujettie à la *Loi sur les transports au Canada* (L.C. 1996 c.10) (*Loi sur les transports*) et, du coup, soumise à la surveillance et au contrôle de l'Office des Transports du Canada.

[11] Le Canadien Pacifique a exploité pendant plus de cent ans un service ferroviaire connu sous le nom «Le Petit Train du Nord » entre Montréal et Mont-Laurier pour le transport de personnes et de marchandises. La voie ferrée, propriété du Canadien Pacifique, traverse la Ville de Blainville (Blainville).

[12] L'AMT est propriétaire des locomotives et wagons utilisés pour le service de trains de banlieue entre Blainville et Montréal. L'AMT confie toutefois à SL&H l'exploitation du service de trains de banlieue avec les employés de cette dernière. L'AMT met à la disposition des usagers des gares d'embarquement et de débarquement.

[13] Le 13 mars 1997, l'AMT annonce la mise en place d'un service d'un train de banlieue temporaire reliant la gare de Blainville et la gare Jean-Talon à Montréal afin d'atténuer les problèmes de circulation anticipés vu la fermeture prochaine du Pont Marius-Dufresne reliant les villes de la couronne Nord à la Ville de Laval.

[14] Initialement prévu pour une période de cinq mois, allant du mois de mai 1997 au mois de septembre 1997, le service de trains de banlieue Montréal/Blainville fera l'objet d'une expérience pilote qui sera menée jusqu'au 15 mai 1998. Puis, le projet pilote sera continué subséquemment jusqu'au mois d'août 2000 et la fréquence de trains quotidiens sera augmentée à 24 passages durant le jour, soit 12 allers et 12 retours. À cette fréquence de 24 passages par jour, s'ajoutent six passages de trains vides pour assurer la desserte quotidienne.

[15] L'AMT utilise pour son projet pilote 40 voitures de modèle 800 datant de 1952, neuf voitures de modèle 900 datant de 1967, 24 voitures de modèle 70 datant de 1988, sept locomotives F7 datant de 1952, 4 locomotives GC-418 datant de 1953 à 1958 et enfin, 7 voitures d'alimentation électrique APV rénovées en 1988.

[16] Le 6 juin 1998, Jean-Claude Dextras, le voisin arrière de Sylvain Morel, dépose une plainte à l'Office des Transports du Canada (l'Office) en vertu de l'article 95 de la *Loi sur les transports* au sujet du bruit causé par le passage des locomotives diesels de la SL&H entre Sainte-Thérèse et Blainville.

[17] Le 13 mai 1999, l'Office ordonne au SL&H de fournir, en consultation avec l'AMT, un plan de redressement pour les deux prochaines années visant à améliorer la situation à Sainte-Thérèse et à Blainville. L'Office ajoute : « Ce plan devra faire état des améliorations proposées au niveau de l'infrastructure et de l'équipement utilisé, ainsi que les effets bénéfiques sur le niveau du bruit, des vibrations et sur la pollution. ».

[18] Le 27 juillet 1999, l'appelante dépose la présente requête pour autorisation d'exercer un recours collectif contre les intimées.

[19] La personne désignée pour l'exercice du recours collectif, Sylvain Morel, désire représenter les deux groupes ainsi décrits dans ses procédures :

Toute personne physique étant propriétaire, locataire, occupant ou résidant d'un immeuble à Blainville situé à une distance de 150 mètres (500 pieds) de la voie ferrée sur laquelle circule le train de banlieue Montréal/Blainville durant la période d'opération dudit train de banlieue

et

toute autre personne qui subit ou a subi un préjudice dû aux bruits, aux vibrations et/ou à l'émission de suie ou autres contaminants découlant de l'opération dudit train de banlieue.

[20] Les intimées ont mis à exécution le plan de redressement accepté par l'Office. Le tout fut complété en 2002.

JUGEMENT DE PREMIÈRE INSTANCE

[21] Le juge de première instance rejette la requête pour autorisation d'exercer d'un recours collectif, au motif que l'appelante ne satisfait pas aux conditions de l'article 1003 a), b) et c) C.p.c.

[22] L'appelante veut représenter deux groupes de personnes intéressées. Le premier groupe comprend tous ceux et celles qui demeurent à Blainville à 150 mètres de la voie ferrée. Si la description du premier groupe est précise, la description du deuxième groupe demeure, selon le juge, *vague* et *imprécise*. En feraient partie les personnes qui auraient subi un préjudice par le bruit, la vibration ou par l'émission de polluants, sans référence territoriale. Le juge considère que ce deuxième groupe est inacceptable, parce que la formation de ce groupe est fondée sur un facteur diffus, subjectif et sans référence à un territoire délimité.

[23] Même si la requête pour autorisation pouvait être accordée en fonction du premier groupe, le juge en vient à la conclusion que la preuve au dossier ne révèle pas l'existence de questions communes au sens de l'article 1003 a) C.p.c., puisqu'il se dégage de la preuve et de la nature des activités en cause que le passage de trains n'affecte pas nécessairement les membres du groupe de la même façon. Il conclut que la question des troubles de voisinage et inconvénients causés par le passage du train demeure particulière à chaque membre du groupe.

[24] Quant à l'apparence sérieuse de droit (art. 1003 b) C.p.c.), le juge de première instance conclut que les conclusions en dommages recherchées contre SL&H pour préjudice moral ne sont pas fondées en droit, parce que l'article 95 (4) de la *Loi sur les Transports* prévoit l'exclusion de responsabilité pour dommages moraux. Quant aux dommages réclamés contre l'AMT, celle-ci soulève une défense d'autorisation (*statutory authority doctrine* ou *défense de l'autorité statutaire*). Le juge considère que l'AMT peut invoquer en l'espèce cette défense parce que tous les actes posés l'ont été en vertu de

sa loi constitutive et que, selon la preuve administrée au stade de la requête, l'AMT ne pouvait faire mieux qu'elle n'a fait en instaurant un service permanent de trains de banlieue entre Blainville et Montréal.

[25] Le juge conclut que les dommages matériels réclamés par l'appelante, soit la dévaluation des propriétés de ses membres et de la personne désignée dans la requête, n'ont pas fait l'objet d'une preuve *prima facie*. Il considère que la proximité de la voie ferrée n'a pas affecté, selon la preuve administrée, le prix de vente des immeubles. Au contraire, la preuve démontre en l'espèce que l'existence de certains services publics, comme le transport en commun, peuvent contribuer à augmenter la valeur d'un immeuble. Quant aux dommages exemplaires, le juge écarte la possibilité que de tels dommages puissent être octroyés en l'espèce, étant donné l'absence de preuve *prima facie* de malice ou de mauvaise foi de la part des intimées à l'égard des membres du groupe visé par la requête.

[26] Enfin, le juge écarte en l'espèce l'application de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, (L.R.C., c. Q-2), au motif que SL&H est une entreprise fédérale. Il écarte également l'argument de l'appelante qui invoque la *Convention internationale sur les normes en matière de pression acoustique* de l'Organisation mondiale de la santé, puisqu'elle n'aurait pas été mise en œuvre par le parlement fédéral, rendant ainsi le recours fondé sur cette convention inadmissible.

[27] Quant au fait que la composition du groupe rendrait difficile ou peu pratique l'application des articles 69 ou 67 C.p.c. (art. 1003 c) C.p.c.), le juge est d'avis qu'il aurait été facile pour la personne désignée d'obtenir un mandat de la part des personnes vivant à Blainville à 150 mètres de la voie ferrée qui pourraient vouloir prendre action. Pour le juge, il ne lui a pas été démontré qu'il était difficile ou impossible pour la personne désignée d'obtenir un mandat aux fins d'agir pour le compte des signataires de la pétition versée au dossier. Il note, par ailleurs, que deux pétitions contradictoires ont été versées au dossier. Deux cent quatre-vingt-douze signataires d'une pétition demandent de contester la requête pour autorisation, dont la moitié des membres du groupe que monsieur Morel veut représenter et qui demeurent à moins de 150 mètres de la voie ferrée. À l'inverse, quelque deux cents personnes résidant à proximité de la voie ferrée, dont certaines résidant à moins de 150 mètres de la voie ferrée, avaient signé, à une époque antérieure, une pétition appuyant la plainte de monsieur Dextras déposée à l'Office. Dans ce dernier cas, il s'agit de deux pétitions qui n'ont pas été signées en fonction du recours collectif que l'appelante veut instituer, mais bel et bien pour appuyer la plainte déposée auprès de l'Office. Le juge conclut que l'appelante n'a pas satisfait à la condition imposée par l'article 1003 c) C.p.c.

[28] Quant à la qualification de monsieur Sylvain Morel pour agir à titre de représentant aux fins du recours collectif, le juge n'exclut pas qu'il pourrait agir à ce titre. D'ailleurs, rien ne s'y oppose à première vue.

[29] La requête de l'appelante pour autorisation d'exercer un recours collectif est ainsi rejetée, compte tenu qu'elle ne satisfait pas à trois des quatre conditions exigées par l'article 1003 C.p.c.

PRÉTENTIONS DES PARTIES

Questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes

(Article 1003 a) C.p.c.)

[30] L'appelante considère que le juge a erré en concluant que ce critère de l'article 1003 a) C.p.c. n'est pas satisfait. De nombreuses décisions des tribunaux, souligne l'appelante, ont accordé l'autorisation d'exercer un recours collectif comme le sien en matière environnementale. Elle souligne que l'article 1003 a) C.p.c. n'exige pas nécessairement que toutes les questions de droit ou de fait soient identiques, similaires ou connexes. Il suffit que certaines questions le soient. En l'espèce, les questions de savoir si les intimées ont été négligentes ou fautives dans l'exploitation du train de banlieue ou si cette exploitation constitue un trouble de voisinage ou un abus de droit sont des questions communes.

[31] Pour l'appelante, le juge a également erré en considérant que la formation du deuxième groupe était inacceptable en raison de son caractère diffus. Elle est d'avis que la description ou définition d'un groupe doit recevoir une interprétation souple.

[32] Les intimées pensent, au contraire, que la description du deuxième groupe doit être écartée, comme le juge de première instance en a décidé, puisque sa composition est liée au résultat du recours collectif qui n'est pas encore intenté et dont l'appelante recherche justement l'autorisation. Il faut, selon elles, déterminer si une personne a subi un préjudice pour savoir si elle est incluse dans le deuxième groupe, exercice qui ne permet pas d'identifier, dès le stade de la requête en autorisation, la composition de ce groupe.

[33] Les intimées soulèvent également que le critère de l'article 1003 a) C.p.c. n'est pas satisfait en ce que les inconvénients subis par les membres du groupe varient selon la nature et la situation du lieu de résidence et leur seuil de tolérance à l'égard de l'exploitation d'un service ferroviaire de transport de passagers.

L'apparence sérieuse de droit (article 1003 b) C.p.c.)

[34] Au stade de l'autorisation, l'appelante rappelle que les faits allégués dans la requête doivent être tenus pour avérés. Elle souligne que sa requête en autorisation s'appuie plus particulièrement sur deux pétitions signées par quelque deux cents personnes qui se plaignaient du bruit et sur deux rapports métrologiques qui concluent

que les niveaux de bruit enregistrés sont susceptibles de causer des nuisances et inconvénients. Elle s'appuie également sur la décision de l'Office des Transports du 13 mai 1999 qui reconnaissait que les niveaux de bruit émis par les locomotives et les wagons dépassaient le seuil acceptable. Pour l'appelante, cette seule décision permet de conclure à une apparence de faute pouvant donner ouverture aux conclusions recherchées. Quant à ses réclamations contre l'AMT, le juge de première instance a erré en retenant le moyen de défense de l'autorité statutaire puisque, en ce faisant, il se prononce sur le fond du litige.

[35] L'appelante soutient également que l'exploitation du train de banlieue contrevient aux articles 19 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* L.R.Q., c. Q-2. Elle ajoute que les inconvénients subis par les membres du groupe dépassent les inconvénients normaux de voisinage (article 976 C.c.Q.).

[36] L'appelante considère que le juge de première instance a erré relativement aux dommages subis par les membres du groupe. L'article 95 (4) de la *Loi sur les Transports* n'exclut aucunement, selon l'appelante, la réclamation de dommages moraux qui découleraient d'activités ferroviaires. Quant aux dommages matériels, l'allégation à la requête en autorisation de la diminution de la valeur de la résidence est suffisante aux fins de la demande d'autorisation du recours collectif, l'appelante n'ayant pas présenté de preuve documentaire à son soutien. Quant aux dommages exemplaires, le juge s'est prononcé sur le fond du litige en les écartant comme il l'a fait.

[37] L'AMT souligne, au contraire, que la requête en autorisation de l'appelante ne contient aucune allégation que l'exploitation de la ligne de train de banlieue constitue une atteinte illicite et intentionnelle à un droit garanti par la *Charte des droits et libertés de la personne* (L.R.Q., c. C-12). Quant au préjudice moral, le juge a bien appliqué la limite de responsabilité de l'article 95 (4) de la *Loi sur les Transports*, qui limite les responsabilités aux seules pertes ou dommages réels résultant des activités d'une compagnie de chemin de fer. Cette intimée fait observer que la requête de l'appelante n'allègue pas que les inconvénients qui résultent de l'exploitation du service de train de banlieue sont excessifs ou anormaux pour les personnes résidant à proximité de la voie ferrée par rapport à ce que subissent des voisins d'autres services ferroviaires.

[38] Comme SL&H a donné suite aux recommandations de l'Office des Transports, a mis en place un plan de redressement qui a été accepté par l'Office et que les mesures correctrices ont été complétées de manière satisfaisante, cette décision de l'Office des Transports met les intimées à l'abri de poursuites pour inconvénients durant la période de réalisation des mesures prévues au plan de redressement.

[39] L'AMT argue que le juge de première instance n'a pas commis d'erreur en concluant à l'absence de préjudice réel, alors que les faits allégués et les pièces produites au dossier attestent qu'il n'y a pas eu perte de valeur des propriétés situées à proximité de la voie ferrée. Enfin, elle soutient que les lois et règlements adoptés par les provinces et les municipalités ne peuvent s'appliquer à l'exploitation de lignes de

chemins de fer par une entreprise qui est du ressort fédéral. Cette immunité couvre l'activité proprement dite et non la personne qui exerce cette activité. L'intimée écarte aussi l'application de la *Convention sur les normes en matière de pression acoustique* de l'Organisation mondiale de la santé.

[40] Tout en reconnaissant que la décision de l'Office n'a pas l'autorité de la chose jugée quant à la responsabilité civile, SL&H fait valoir que l'intention du législateur est d'accorder un poids significatif aux décisions et ordonnances de l'Office portant sur une question de fait relevant de sa compétence. Elle réfère, à cet égard, plus particulièrement aux articles 30 et 31 de la *Loi sur les transports*. Elle souligne que, contrairement aux tribunaux judiciaires, l'Office n'est pas *functus officio* et peut intervenir à nouveau en présence d'une plainte. Elle ajoute, de plus, que le juge de première instance ne devait pas tenir les faits allégués dans la requête pour avérés, comme le soutient l'appelante, étant donné que la présente requête en autorisation est régie par les dispositions du Code de procédure civile en vigueur avant le 1^{er} janvier 2003. La requête devait être appuyée d'un affidavit, de telle sorte que le juge devait aussi tenir compte des différents interrogatoires.

La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 C.p.c. (article 1003 c) C.p.c.

[41] L'appelante plaide que le fait de pouvoir rejoindre et identifier tous les membres du recours n'est pas un argument suffisant pour faire obstacle au recours collectif. Les groupes comprennent plusieurs centaines de personnes, dont l'identité n'est pas nécessairement connue de l'appelante. Pour l'appelante, le juge n'avait pas à tenir compte du fait qu'un certain nombre de personnes demeurant à une distance de 150 mètres et moins de la voie ferrée avaient exprimé une opposition à la requête en autorisation. La procédure prévoit plutôt que les personnes visées par un recours autorisé peuvent elles-mêmes s'exclure du recours, conformément à l'article 1006 C.p.c.

[42] L'AMT rétorque que l'interrogatoire de la personne désignée à la requête en autorisation pour agir à titre de représentant aux fins du recours collectif démontre qu'elle n'a pas communiqué avec les membres du groupe pour le compte duquel elle veut exercer un recours collectif.

ANALYSE

[43] Il est important d'avoir à l'esprit que les règles du *Code de procédure civile* s'appliquant à la requête en autorisation de l'appelante sont celles qui étaient en vigueur avant la réforme du 1^{er} janvier 2003. Même si l'article 1003 C.p.c. n'a pas fait l'objet de modification, il en va autrement de l'article 1002 C.p.c.

[44] L'article 1002 C.p.c. en vigueur à la date où la requête en autorisation a été instituée se lisait ainsi :

1002. Un membre ne peut exercer le recours collectif qu'avec l'autorisation préalable du tribunal, obtenue sur requête.

La requête énonce les faits qui y donnent ouverture, indique la nature des recours pour lesquels d'autorisation est demandée et décrit le groupe pour le compte duquel le membre entend agir; ses allégations sont appuyées d'un affidavit. Elle est accompagnée d'un avis d'au moins dix jours de la date de sa présentation et signifiée à celui contre qui le requérant entend exercer le recours collectif.

[45] Cet article du *Code de procédure civile*, tel qu'il se lisait avant le 1^{er} janvier 2003, a été modifié par la *Loi sur la réforme du Code de procédure civile* (L.Q. 2002, c. 7, art. 150) :

150. L'article 1002 de ce Code est modifié :

1° par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes du second alinéa, de ce qui suit : « ses allégations sont appuyées d'un affidavit »;

2° par l'ajout, à la fin du second alinéa et après le mot « collectif », de ce qui suit : « ; elle ne peut être contestée qu'oralement et le juge peut permettre la présentation d'une preuve appropriée ».

[46] Le juge de première instance devait donc, en l'espèce, se reporter pour fins d'analyse aux allégations de fait de la requête appuyée d'un affidavit de la personne désignée pour agir à titre de représentant. Au stade de l'autorisation, les faits allégués dans la requête sont tenus pour avérés (*Rouleau c. Canada (P.G.) et Québec (P.G.)*, C.A. Montréal, n° 500-09-003029-964, 27 novembre 1997). Le juge devait toutefois prendre en considération les pièces produites au dossier et tenir compte des interrogatoires sur affidavit.

[47] Les critères applicables à une demande d'autorisation sont énumérés à l'article 1003 C.p.c. Il peut être utile pour une meilleure compréhension de citer cet article du *Code de procédure civile* :

1003. Le tribunal autorise l'exercice du recours collectif et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que :

a) les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;

- b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;
- c) la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67; et que
- d) le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[48] Il est bien établi que les tribunaux ne doivent pas interpréter les dispositions législatives en matière de recours collectif de manière trop restrictive. Ils doivent plutôt favoriser une interprétation libérale pour donner plein effet aux avantages escomptés par le législateur (*Hollick c. Metropolitan Toronto (Ville)*, [2001] 3 R.C.S. 158). Lorsque les quatre conditions de l'article 1003 C.p.c. sont, de façon cumulative, satisfaites, le recours doit être autorisé.

[49] Dans l'arrêt *Pharmascience Inc. c. Option Consommateur*, [2005] R.J.Q. 1367 (Requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2005-08-25, 3922)), mon collègue le juge Gendreau précise ainsi l'objet de la demande d'autorisation :

[24] Dans son opinion à l'appui de l'arrêt *Thompson c. Masson*, le juge LeBel (alors à notre Cour) définissait la demande de permission d'exercice du recours collectif comme « un mécanisme de filtrage et de vérification » et qualifiait la décision judiciaire qui en découle de jugement « de vérification et de contrôle » qui, si elle est favorable, « permettra la *formation et l'exercice du recours* » selon les règles usuelles (art. 1011 C.p.c.). « Avant que ce jugement ne soit rendu, écrit encore le juge LeBel, *le recours n'existe pas, du moins sur une base collective* ». Ces déterminations furent plusieurs fois reprises. Elles ont, entre autres, servi de fondement à l'arrêt suivant lequel, sauf circonstances exceptionnelles ou si on attaque la compétence *ratione materiae* de la Cour supérieure, toutes les mesures ou demandes préliminaires ou incidentes doivent être plaidées et décidées à l'occasion de l'audition de la requête en autorisation. De même, la Cour a pris appui sur l'affaire *Thompson* lorsqu'elle a statué que l'absence de droit d'appel s'étendait aux jugements dits *interlocutoires* prononcés avant celui qui autorise l'exercice du recours, sauf, ici aussi, circonstances exceptionnelles.

[25] Il ne faut donc pas confondre l'action intentée une fois autorisée et la procédure visant cette autorisation. L'objet et la finalité de l'une et l'autre sont antinomiques. Dans le premier cas, le tribunal doit statuer sur le mérite même de l'action; seront alors appliquées toutes les règles de procédure et de preuve imposées par la loi. Dans le second, le juge ne fait que vérifier si les conditions stipulées à l'article 1003 C.p.c. sont satisfaites, c'est-à-dire la qualité du

représentant, la similarité ou connexité des questions de fait ou de droit et le rapport juridique entre les allégations et la conclusion recherchée. Dans ce dernier cas, le fardeau en est un de démonstration et non de preuve.

(références omises)

[50] Dans ce contexte, abordons maintenant le pourvoi.

[51] Le juge de première instance a-t-il raison de conclure que l'appelante ne satisfait pas à trois des quatre conditions de l'article 1003 C.p.c., tout en se rappelant que le défaut de satisfaire à une seule de ces conditions suffit pour refuser la demande d'autorisation?

[52] Le juge de première instance concède que l'appelante satisfait à l'exigence de l'article 1003 d) C.p.c. quant à la capacité de la personne désignée de représenter adéquatement le groupe. Sans pour autant avaliser la conclusion du juge sur ce point, il n'est pas nécessaire d'y revenir alors qu'aucune des parties n'a remis en question cette conclusion. Le juge a toutefois conclu que l'appelante ne satisfaisait pas aux exigences de l'article 1003 a) b) et c) C.p.c. Qu'en est-il?

[53] Quant aux exigences des alinéas a) et c) de l'article 1003 C.p.c., je suis d'avis que l'appelante n'a réussi à démontrer aucune erreur de la part du juge de première instance de nature à justifier l'intervention de la Cour, de telle sorte qu'il n'est pas nécessaire de me prononcer sur la conclusion du juge selon laquelle les faits allégués dans la demande d'autorisation ne révèlent pas une apparence sérieuse de droit (art. 1003 b) C.p.c.). Je tiens, toutefois, à souligner que je ne partage pas pour autant l'analyse du juge de première instance sur ce dernier point.

[54] Comme l'a souligné mon collègue le juge François Pelletier dans l'arrêt *Bouchard c. Agropur Coopérative*, [2006], R.J.Q. 2349, paragr. 41-43, c'est à l'étape de l'examen de chacune des conditions de l'article 1003 C.p.c. que le législateur a choisi d'accorder au juge la marge de manœuvre nécessaire à l'efficacité de l'opération de filtrage. Il précise ainsi sa pensée :

[42] Comme on le constate, le langage utilisé à l'article 1003 C.p.c. fait appel en maints endroits à l'appréciation du juge. Celle-ci mérite déférence et ne donne prise à l'intervention de notre Cour que lorsqu'elle se révèle manifestement non fondée ou que l'analyse qui la sous-tend est viciée par une erreur de droit.

[43] L'existence de cette marge de manœuvre s'impose aussi lorsqu'on prend en compte que l'étape de l'autorisation sert notamment à mettre de côté les recours frivoles ou simplement inappropriés.

[55] Voyons comment le juge de première instance a exercé sa discrétion relativement aux conditions de l'article 1003 a) et c) C.p.c.

Présence de questions de droit ou de fait identiques, connexes ou similaires (art. 1003 a) C.p.c.)

[56] Dans l'arrêt *Guilbert c. Vacances Sans Frontières ltée*, [1991] R.D.J. 513, 516, le juge LeBel, alors à la Cour d'appel, s'est exprimé ainsi au sujet de cette condition :

Notre Cour a eu plusieurs fois l'occasion d'examiner l'application du sous-paragraphe a) de l'article 1003. Elle exige simplement la présence d'un certain nombre de questions de droit ou de fait suffisamment semblables ou connexes pour justifier le recours, mais elle ne demande pas que l'ensemble des questions de droit ou de fait soit identique (Voir *Comité d'environnement de La Baie Inc. c. Société d'électrolyse et de Chimie Alcan* (1990) R.J.Q. 655; *Tremaine c. H.R. Robins* J.E. 90-1642). Il suffit que les réclamations soulèvent un certain nombre de questions importantes, qui soient, en même temps, suffisamment communes ou connexes.

[57] Le juge de première instance a apprécié la condition de l'article 1003 a) C.p.c. en fonction des deux groupes visés par la demande d'autorisation. Pour faciliter la lecture de mes motifs, il peut être utile de rappeler ici la définition des groupes visés par la demande d'autorisation :

Toute personne physique étant propriétaire, locataire, occupant ou résidant d'un immeuble à Blainville situé à une distance de 150 mètres (500 pieds) de la voie ferrée sur laquelle circule le train de banlieue Montréal/Blainville durant la période d'opération dudit train de banlieue

et

toute autre personne qui subit ou a subi un préjudice dû aux bruits, aux vibrations et/ou à l'émission de suie ou autres contaminants découlant de l'opération dudit train de banlieue.

[58] Si le premier groupe comprend les personnes qui demeurent à Blainville à une distance de 150 mètres et moins de la voie ferrée, le deuxième groupe ne comporte aucune référence territoriale.

[59] Quant au premier groupe, soit les personnes demeurant à Blainville à 150 mètres et moins de la voie ferrée, sa définition est précise et répond à des critères objectifs (*Western Canadian Shopping Centres c. Dutton*, [2001] 2 R.C.S., 534, 554; *Hollick c. Toronto (Ville)*, [2001] 3 R.C.S. 158, 171 et 173). Le juge de première instance a raison d'arriver à cette conclusion. Il écarte toutefois le deuxième groupe, en considérant qu'il est diffus au point de ne pouvoir identifier pour les membres de ce deuxième groupe des questions de droit ou de fait qui puissent être identiques, similaires ou connexes. Il a raison là aussi, puisque le groupe est loin d'être clairement défini.

[60] Si l'appelante n'est pas tenue de montrer que tous les membres du groupe partagent le même intérêt dans le règlement d'une question commune (*Hollick c. Toronto (Ville)*, précité, 173), encore faut-il qu'elle démontre l'existence d'une telle question. Dans l'arrêt *Western Canadian Shopping Centres c. Dutton*, précité, la juge en chef McLachlin de la Cour suprême précise ainsi, aux pages 554 et 555, la notion de question commune :

[...] Une question ne sera donc « commune » que lorsque sa résolution est nécessaire pour le règlement des demandes de chaque membre du groupe. Il n'est pas essentiel que les membres du groupe soient dans une situation identique par rapport à la partie adverse. Il n'est pas nécessaire non plus que les questions communes prédominent sur les questions non communes ni que leur résolution règle les demandes de chaque membre du groupe. Les demandes des membres du groupe doivent toutefois partager un élément commun important afin de justifier le recours collectif. Pour décider si des questions communes motivent un recours collectif, le tribunal peut avoir à évaluer l'importance des questions communes par rapport aux questions individuelles. Dans ce cas, le tribunal doit se rappeler qu'il n'est pas toujours possible pour le représentant de plaider les demandes de chaque membre du groupe avec un degré de spécificité équivalant à ce qui est exigé dans une poursuite individuelle.

[61] Le juge estime que la preuve au dossier ne révèle pas l'existence de questions communes au sens de l'article 1003 a) C.p.c. Son appréciation s'appuie essentiellement sur la preuve versée au dossier. Il retient de cette preuve que, quant aux bruits, vibrations et émanations de suie pour les membres du groupe habitant à proximité de la voie ferrée (150 mètres et moins), la question de trouble de voisinage et des inconvénients demeure particulière à chaque membre du groupe et éminemment subjective. Il prend, entre autres, en considération l'horaire du train de banlieue, alors qu'il n'y a aucun service les fins de semaine et les jours fériés et que le premier départ est prévu à 5 h 50 et la dernière entrée en gare à Blainville est fixée à 19 h 43, chaque jour de la semaine.

[62] Le juge note qu'un plan de redressement a été soumis à la demande de l'Office qui décidait ainsi d'une plainte au sujet du bruit, des vibrations et de la pollution et que l'Office s'est réservé le droit d'émettre de nouvelles directives après avoir examiné l'information demandée à SL&H. Il souligne que les questions soulevées par la présente requête, d'ailleurs intentée avant que ne soit complété le plan de redressement, se trouvent au cœur même de la compétence de l'Office qui, en vertu de ses pouvoirs, pourrait à nouveau, à la suite de plaintes ou non, intervenir et émettre des ordonnances de nature à corriger la situation au besoin. Il note également que, lors de son interrogatoire sur affidavit tenu le 11 janvier 2000, la personne désignée pour l'exercice du recours collectif, Sylvain Morel, a reconnu que le passage du train dans les limites de la Ville de Blainville n'affecte pas tous les résidants de la même façon. Soulignons d'ailleurs à cet égard que la résidence de monsieur Morel est située à environ

12 mètres à peine de l'emprise ferroviaire et qu'il travaille généralement la nuit et se repose le jour.

[63] Il appert que, pour le juge, le problème des membres, s'il existe pour certains, est loin d'être commun à tous. Il répond par la négative à la question de savoir si le bruit et les vibrations causés par le passage du train peuvent être un inconvénient, une nuisance ou un trouble de voisinage pour chacun des membres du groupe.

[64] La seule multiplicité de défenses niant responsabilité à cause de la multiplicité de situations propres à chacun ou à divers membres du groupe n'entraîne pas nécessairement le rejet d'une demande d'autorisation. Il se trouve, toutefois, qu'en l'espèce, l'affirmation du juge que le seuil de tolérance aux inconvénients inhérents au passage du train pour les personnes qui habitent à proximité de celui-ci peut varier d'un membre à l'autre est clairement démontrée par le très grand nombre de membres qui ont manifesté leur opposition expresse à l'exercice du recours collectif. Il était donc fondé de conclure que le dossier ne révèle pas l'existence de questions communes aux membres du groupe.

[65] Ainsi, la conclusion du juge de première instance, selon laquelle la condition de l'article 1003 a) C.p.c. n'est pas satisfaite, relève essentiellement de son appréciation des allégations de la requête et de la preuve administrée. L'appelante n'a pas su démontrer d'erreur manifeste de la part du juge.

Composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 et 67 C.p.c. (art. 1003 c) C.p.c.)

[66] Le juge conclut que l'appelante n'a pas démontré en quoi il est difficile ou peu pratique pour l'appelante et la personne désignée de procéder par la voie des articles 59 ou 67 C.p.c.

[67] L'appelante évalue à plusieurs centaines de personnes physiques le nombre de membres composant le groupe et allègue qu'elle ne connaît pas l'identité de toutes les personnes qui sont membres du groupe. Elle considère que, dans ces circonstances, il est difficile, peu pratique, voire impossible, d'obtenir un mandat individuel de chacune des ces personnes ou de procéder par voie de jonction de parties. Elle conclut que, selon elle, le recours collectif est la seule procédure appropriée. Le juge est d'avis contraire.

[68] En s'en tenant au seul premier groupe, soit les personnes qui demeurent à Blainville à une distance de 150 mètres et moins de la voie ferrée, le juge ayant écarté à juste titre le deuxième groupe pour d'autres raisons, ces personnes sont facilement identifiables, d'autant plus qu'un grand nombre d'entre elles ont manifesté leur vive opposition par écrit dans une pétition déposée au dossier à la demande d'autorisation du recours collectif (plus de 292 personnes ont donné mandat de contester la demande

d'autorisation, selon le décompte du juge de première instance), diminuant d'autant le nombre. Si les opposants ne pouvaient comme tel intervenir aux procédures (art. 1017 C.p.c.), la preuve de la profonde division du groupe était néanmoins admissible en vertu de l'article 1002 C.p.c.

[69] Le juge retient, par ailleurs, de l'interrogatoire de Sylvain Morel, que sa connaissance du dossier se limite à son cas personnel, soulignant qu'il n'y a eu aucune tentative de la part de celui-ci de rejoindre les personnes demeurant à 150 mètres et moins de la voie ferrée pour obtenir d'eux un mandat aux fins d'agir pour leur compte, conformément à l'article 59 C.p.c. Il conclut que l'appelante n'a pas démontré qu'il y avait difficulté ou impossibilité pour elle ou pour la personne désignée de procéder en vertu des articles 59 et 67 C.p.c.

[70] La conclusion du juge que l'appelante ne remplit pas le critère de l'article 1003 c) C.p.c. résulte d'un exercice raisonnable du pouvoir discrétionnaire que lui confère cette disposition et, par conséquent, il n'y a pas lieu d'intervenir. Si on considère la taille du premier groupe, selon l'évaluation de l'appelante elle-même, soit quelques centaines de personnes, il faut reconnaître que le grand nombre d'opposants parmi ceux qui résident justement à 150 mètres et moins de la voie ferrée est particulièrement significatif en l'espèce.

[71] Quand le groupe porte sur un nombre peu élevé de personnes (quelques centaines) et qu'il est aussi fragmenté qu'en l'espèce, le juge peut en tenir compte pour refuser l'autorisation. La procédure d'exclusion (art. 1007 C.p.c.) n'est pas alors le seul remède, pas plus que la réduction de la taille du groupe, en modifiant sa composition dans le jugement qui fait droit à une requête en autorisation (art. 1005 C.c.Q.), s'impose au juge d'autorisation. Celui-ci peut aussi refuser, en pareilles circonstances, l'autorisation (*Hollick c. Metropolitan Toronto (Ville)*, précité, p. 173).

[72] On ne peut certes pas dire que le juge a mal exercé en l'espèce sa discrétion lorsqu'il conclut que l'article 1003 c) C.p.c. n'est pas satisfait.

La conclusion

[73] Je propose dès lors de confirmer le jugement entrepris et de rejeter l'appel, le tout avec dépens.

JACQUES DUFRESNE J.C.A.

MOTIFS DU JUGE BAUDOIN

[74] J'ai pris connaissance de l'opinion de mon collègue le juge Dufresne et j'y souscris.

[75] Toutefois, eu égard à certains commentaires qu'a fait le juge de première instance et pour répondre à l'un des arguments de l'appelante, je crois utile d'apporter une précision sur la norme juridique touchant la composition des deux groupes, au nom desquels on demande la permission d'intenter un recours collectif.

[76] Les demandeurs dans ce type d'action, et plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'environnement ou d'abus du droit de propriété, ont une tâche particulièrement difficile au stade de l'autorisation du recours, lorsqu'il s'agit de fixer la composition du groupe. La jurisprudence ne doit donc pas, à cette étape, se montrer indûment sévère¹, notamment en tranchant à l'avance des questions de fond. Ce n'est pas, en effet, parce que certains dommages doivent faire l'objet d'une individualisation que le recours doit être rejeté. L'étape de la requête en autorisation n'est faite que pour permettre aux tribunaux d'éliminer les recours futiles ou ceux qui n'ont aucune chance de succès parce que non conformes aux exigences de la loi. Je renvoie sur ce point aux commentaires de mon collègue le juge Gendreau qui, dans *Pharmascience inc. c. Option consommateurs*², s'exprimait ainsi :

Il ne faut pas confondre l'action intentée une fois autorisée et la procédure visant cette autorisation. L'objet et la finalité de l'une et l'autre sont antinomique.

(p. 1373)

[77] Dans le présent dossier, l'appelante entend représenter deux groupes distincts de personnes. Le premier est formé de toutes celles résidant à moins de 150 mètres de la voie ferrée.

[78] Ce groupe, qui comprend donc les propriétaires, locataires ou usagers en général, me semble bien identifié. Certes, le chiffre de 150 mètres reste arbitraire, mais on voit difficilement comment il pourrait en être autrement surtout lorsque l'on se plaint

¹ P.C. LAFOND, «Le recours collectif, le rôle du juge et sa conception de la justice : impact et évolution», Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006; *Hollick c. Toronto Métropolitain (Ville de)*, [2001] 3 R.C.S. 158.

² [2005] R.J.Q. 1367 (C.A.). Voir aussi: *Comité d'environnement de la Baie inc. c. Société d'électrolyse et de chimie Alcan Itée*, [1990] R.J.Q. 655; *Rouleau c. Canada (Procureur général)*, C.A.M. n° 500-09-003029-967 du 27 novembre 1997.

de bruits, de pollution, de vibrations dont la propagation peut varier³. Je partage, à cet égard, les conclusions de mon collègue selon lesquelles la composition de ce premier groupe répond donc à la norme juridique d'une définition objective, telle qu'élaborée dans de nombreux arrêts, notamment les affaires *Western Canadian Shopping Centres c. Dutton*⁴, *Hollick c. Toronto (Ville de)*⁵ de la Cour suprême. Par contre, comme lui, j'estime que le seuil de tolérance des personnes parties de ce groupe est susceptible de grandes variations qui rendent impossibles de satisfaire à l'exigence de l'article 1003a) C.p.c. On notera, en effet, que la preuve a été faite devant la Cour supérieure qu'un grand nombre des personnes dans le périmètre de 150 mètres de la voie ferrée se sont clairement opposées au recours collectif. Puisque le fondement du recours envisagé est la doctrine de l'abus de droit en matière de droit de propriété, il est clair que le préjudice subi par le groupe est susceptible d'infinies variations. Non seulement le type même de dommages ne peut être le même, mais l'intensité de celui-ci non plus, sans oublier évidemment, tel que mentionné, qu'une partie de ces personnes n'en subissent probablement aucun. Il y a donc, à l'encontre des apparences, absence de questions communes comme le signalait d'ailleurs mon collègue, lorsqu'il était à la Cour supérieure, dans l'affaire *Lavoie c. St-Mathieu de Beloeil (Co. Municipale)*⁶.

[79] Le facteur de subjectivité lié à chacune des personnes composant le groupe fait qu'en réalité il s'agit davantage d'un simple amalgame de recours individuels.

[80] Le second groupe, rappelons-le, est formé de :

toute autre personne qui subit ou a subi un préjudice dû aux bruits, aux vibrations et/ou à l'émission de suie ou d'autres contaminants découlant de l'opération du train de banlieue.

[81] La base factuelle du recours de ce dernier groupe n'est plus le voisinage immédiat de la voie ferrée. La base juridique de celui-ci se justifie cependant par l'obligation personnelle des intimées résultant de l'abus de leur droit de propriété. Ce groupe ne peut pas être exclu d'emblée, comme semble le mentionner le juge de première instance. On peut, en effet, concevoir qu'un propriétaire, un locataire, un usager ou même un groupe de passants qui subit un dommage puisse maintenir, dans le cadre d'un recours collectif, une demande basée sur l'abus de droit, puisque tout propriétaire, à l'égard de toute personne, a l'obligation générale de ne pas utiliser son droit de propriété en causant préjudice à autrui.

³ Voir: *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire «Petit train du Nord» c. Laurentides (Municipalité régionale de comté)*, [2005] R.J.Q. 116 (C.S.), où le problème se posait à propos du bruit et de la pollution causés par des motoneiges; (en appel).

⁴ [2001] 3 R.C.S. 158.

⁵ [2001] 3 R.C.S. 158.

⁶ J.E. 2002-586, appel rejeté le 11 janvier 2003. Voir aussi: *Citoyens pour une qualité de vie c. Aéroports de Montréal*, J.E. 2005-2267 (C.S.), en appel.

[82] Comme l'écrit mon collègue le juge Dufresne, la description, ci-haut mentionnée, est cependant totalement imprécise et tenter de définir objectivement un groupe particulier, à partir de celle-ci, est une entreprise évidemment vouée à l'échec.

[83] Ce second groupe est, en effet, diffus et il me paraît impossible d'identifier des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes pour paraphraser mon collègue.

[84] Pour le reste, je souscris à l'opinion de mon collègue et suis d'avis de trancher le pourvoi, comme il le suggère.

JEAN-LOUIS BAUDOIN J.C.A.