

# **TRANSPORT 2000 QUÉBEC**

## **RAPPORT DE RECHERCHE SUR LES DROITS DES USAGERS DU TRANSPORT COLLECTIF URBAIN AU QUÉBEC**

Dans le contexte du projet intitulé

**La participation efficace des usagers :**

**Un ingrédient essentiel à la défense collective des droits**

Septembre 2008

# TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction.....	3
2.0 Fondement constitutionnel.....	5
3.0 L’usager en tant que consommateur, client, citoyen et personne .....	5
4.0 Les obligations légales envers l’usager que possèdent les différents intervenants en matière de transport en commun.....	13
4.0.1 Les autorités organisatrices de transport (AOT).....	13
4.0.1.1 <i>Sociétés de transport</i> .....	13
4.0.1.2 <i>L’Agence métropolitaine de transport (AMT)</i> .....	15
4.0.2 Les transporteurs et leurs sous-traitants.....	18
4.0.3 Les différents paliers gouvernementaux .....	19
4.0.4 Le milieu municipal.....	20
5.0 Droit international.....	20
5.0.1 Les conventions .....	21
5.0.2 La coutume.....	24
6.0 Droit comparé .....	25
6.0.1 France.....	25
6.0.2 États-Unis.....	26
6.0.3 Angleterre .....	27
6.0.4 Australie et Nouvelle-Zélande .....	28
6.0.5 Suède, Finlande et Italie.....	29
7.0 Recours non juridictionnels .....	30
7.01 Le protecteur du citoyen .....	30
7.02 L’Office de la protection du consommateur .....	30
7.03 Les ombudsmans municipaux.....	31
8.0 Conclusion .....	32
Annexe – 1 Organigramme des différents intervenants publics en matière de transport collectif urbain .....	36
A) Le ministère des Transports.....	36
B) Les sociétés de transport .....	37
C) L’Agence métropolitaine de transport .....	37
D) Les municipalités .....	37
Bibliographie.....	39

## 1.0 Introduction

Le but visé par la présente recherche est d'assurer une recension des droits des usagers du transport en commun au Québec, dans le contexte du droit canadien et québécois, avec une brève référence au droit international dans la mesure où les droits sociaux seraient concernés et compte tenu des engagements du gouvernement central ou des provinces vis-à-vis des conventions internationales. Si l'association Transport 2000 Québec tente de définir avec plus de précision l'étendue d'une défense collective des droits des usagers, elle a décidé dans un premier temps d'identifier les droits fondamentaux ou individuels qu'ils pourraient exercer potentiellement.

L'Association a donc approché le département des sciences juridiques de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), mais plus particulièrement par le biais du programme Pro Bono ; ce dernier est un genre de bon samaritain, dans la tradition anglo-saxonne du *good shepherd* qui met en relation le corps professoral du département et les étudiants avec la communauté. Une sélection de candidats parmi les étudiants de l'UQAM dans cette discipline a permis d'identifier un individu parmi les plus brillants et qualifiés pour l'exercice. Son mandat de recherche pour la période estivale (été 2008) comportait les objectifs suivants :

- Qualifier la notion d'utilisateur et/ou de client dans la prestation de services publics ou privés de transport des personnes (ex : droit constitutionnel et administratif, droit de la consommation, droit au transport, etc.);
- Référencer aux lois et règlements qui encadrent les autorités organisatrices de transport (AOT), les transporteurs, les différents paliers de gouvernement, et le milieu municipal au Québec en matière de transport des personnes;
- Énumérer les obligations et responsabilités des transporteurs et de leurs sous-traitants, du milieu municipal et gouvernemental envers les personnes qu'ils desservent et les différents types de droit ou règlements qui protègent le droit au transport collectif;

- Identifier les droits des usagers et les limites de ses droits actuels au Québec ;
- Recenser les chartes existantes liées au droit à la mobilité.

Enfin, il a été convenu dans ce projet de travailler principalement sur le territoire des villes-régions au sens où l'entend le ministère des Affaires municipales et des Régions, plus spécifiquement là où la loi a créé des autorités organisatrices de transport pour assurer l'exploitation du transport en commun urbain. Aussi, la dernière fois qu'un tel exercice a été réalisé remonte à 1983, soit il y a déjà 25 ans. Le projet a été rendu possible grâce à la participation financière du Secrétariat à l'action communautaire autonome et aux initiatives sociales (SACAIS) du Québec, bien que la responsabilité entière incombe à l'association Transport 2000 Québec.

Recherche et rédaction : Louis-Alexandre Martin

Révision : Myroslaw Smereka et Normand Parisien, administrateurs du conseil

Coordination de la recherche : Judith Racine, chargée de programmes

Édition du document : Annie Marquis

## 2.0 Fondement constitutionnel

Sur le plan constitutionnel, l'article 92(10) de la loi constitutionnelle de 1867<sup>1</sup> confère compétence au palier provincial en matière de travaux et entreprises d'une nature locale. Il est clair que le transport local et la construction d'infrastructures en matière de transport local peuvent être assimilés à des travaux et entreprises d'une nature locale. De surcroît, les tempéraments apportés par 92(10) a), b) et c) L.C. 1867 ne trouvent pas application en l'espèce et ne modifient donc en rien la compétence législative de l'assemblée nationale sur les transports et la construction d'infrastructure en matière de transport de nature locale, entendre par là les transports à l'intérieur de la province.

## 3.0 L'usager en tant que consommateur, client, citoyen et personne

À priori, le droit administratif est la branche du droit par excellence lorsqu'il est question des rapports qu'entretiennent les citoyens avec l'administration publique. Le droit administratif étant du coup un droit public, ses sources primaires sont donc le droit statutaire et, à titre supplétif, la *common law* publique. Toutefois, l'arrêt *Laurentides Motel*<sup>2</sup> rappelle la portée de 92(13) L.C. 1867 et pose que le droit privé – soit le droit civil au Québec – prend effet quand l'entité publique pénètre dans la sphère opérationnelle de ses pouvoirs discrétionnaires, ce qui est définitivement le cas lorsqu'une société de transport exécute la décision politique du gouvernement d'exploiter un réseau de transport en contractant avec le citoyen désireux de se déplacer. En d'autres termes, une entité publique ne peut engager sa responsabilité pour une décision politique qu'elle aurait pris dans les fonctions que lui attribue la loi, seule l'exécution de cette décision est attaquant s'il y a préjudice. Pour prendre un exemple concret, un citoyen ne pourrait

---

<sup>1</sup> 30 & 31 Victoria, chap. 3 (R-U), art. 92(10)

<sup>2</sup> *Laurentides Motels c. Beauport (Ville)* 1989 IIJCan 81 (C.S.C.)

poursuivre le gouvernement pour sa décision politique de ne pas desservir son coin de pays. Les décisions politiques étant prises à la faveur de l'intérêt général de la population, les intérêts d'un particulier ou d'une strate particulière de la population ne sauraient les remettre en question, car ceci aurait pour effet de nier le pouvoir discrétionnaire du gouvernement.

Maintenant qu'il est posé que le droit civil, lequel renferme le droit commun des contrats, s'applique au contrat de transport liant l'usager à la société de transport, il importe d'aller scruter de plus près l'outil juridique numéro un du droit civil au Québec, j'ai nommé le Code civil du Québec<sup>3</sup>, et ce afin de qualifier le contrat en l'espèce.

Ce contrat peut certes être qualifié de contrat de consommation au sens de l'article 1384 du Code civil du Québec (C.c.Q). En effet, l'usager est une personne physique, laquelle acquiert, en contrepartie du prix du billet, le droit de bénéficier d'un service, soit celui d'être transporté d'un point A à un point B. La société de transport, elle, offre bel et bien ce service dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise, au sens de 1525 al. 3 C.c.Q., car elle exerce une activité économique organisée, à caractère non commercial. De plus, la *Loi sur les sociétés de transport en commun*<sup>4</sup> stipule clairement à son article 1 *in limine* « que les sociétés de transport sont des personnes morales de droit public », et à son article 4 « que les sociétés de transport en commun exploitent une entreprise de transport en commun de personnes », ce qui détruit tout doute subsistant quant au fait que les sociétés de transport peuvent être légalement qualifiées de corporations publiques ou même d'entreprises publiques.

Étant donné la qualification de contrat de consommation attribuée au contrat de transport en l'espèce, l'article 1384 C.c.Q. agit comme une clé de voûte et nous propulse dans la *Loi sur la protection du consommateur*<sup>5</sup> (LPC). D'autant plus que la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, dans sa lettre, ne fait pas échec à l'application de la LPC.

---

<sup>3</sup> L.Q., 1991, c. 64

<sup>4</sup> L.R.Q., chapitre S-30.01

<sup>5</sup> L.R.Q., chapitre P-40.1

La LPC, à l'article 4, pose que « le gouvernement, ses ministères et organismes sont soumis à l'application de la présente loi ». On constate donc que les règles de la LPC s'appliquent de façon générale aux consommateurs de services publics. Les articles 5 et 188 de la LPC créent toutefois des exclusions d'application, j'ai nommé les services de distribution d'électricité ou de gaz, les services à exécution successive fournis par une commission scolaire ou un établissement d'enseignement sous son autorité, un collège d'enseignement général et professionnel (CEGEP), une université, un ministère du gouvernement et une école administrée par le gouvernement ou un de ses ministères ou une municipalité. Les services de transport en commun ne faisant pas partie de ces exceptions, on peut dès lors affirmer que la LPC s'applique au cas de l'utilisateur du transport en commun. Qui plus est parce que les dispositions législatives de la LPC sont d'ordre public de protection et visent à protéger les cocontractants les plus faibles pris dans un rapport de force déséquilibré, à l'instar de l'utilisateur des transports en commun face au transporteur.

La disposition *sine qua non* de la LPC est l'article 272 qui, en plus d'énoncer les recours du consommateur et de créer un régime compensatoire indépendant de celui du C.c.Q., donne au justiciable la possibilité de demander des dommages-intérêts punitifs dans les conclusions d'une requête introductive d'instance alléguant un manquement à une obligation légale prévue dans la LPC.

Du côté des recours non juridictionnels, pendant que l'article 291 de la LPC crée l'Office de protection du consommateur (OPC), l'article 292 b, lui, énonce que cet Office a la tâche de recevoir les plaintes des consommateurs. En terme de prérogatives, l'Office est investi de larges pouvoirs d'enquête (art.305 LPC) et le président de l'Office, en vertu de l'article 316 de la LPC, a le pouvoir de demander au tribunal une injonction pour que cesse une pratique en contravention à la LPC. Comme l'utilisateur du transport en commun échappe aux exceptions des articles 5 et 188 de la LPC, il lui est donc possible de déposer une plainte auprès de l'Office de protection du consommateur.

Par ailleurs, les autres recours disponibles à l'usager du transport en commun sont judiciaires. En effet, l'usager qui veut poursuivre la société de transport en responsabilité sur la base de l'article 272 de la LPC le fera généralement devant la Cour des petites créances, parce que celle-ci a désormais une compétence exclusive pour trancher les litiges touchant le recouvrement d'une créance de 7000 \$ et moins<sup>6</sup>.

Dans le même ordre d'idées, le recours collectif offre une option prometteuse en ce qui a trait au droit de la consommation. Il est maintenant prévu au *Code de procédure civile*<sup>7</sup> et doté d'une loi qui lui est propre<sup>8</sup>. Il s'agit d'une procédure qui permet d'introduire une seule action pour le bénéfice de plusieurs demandeurs, dont les recours respectifs soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes, mais dont la réunion d'actions est difficilement applicable<sup>9</sup>. Il serait donc avantageux pour les usagers du transport en commun aux prises avec des causes d'action semblables de s'unir et de déposer un recours collectif sur la base de l'article 272 de la LPC contre la société de transport dont la faute est alléguée, pour ainsi courir la chance de se voir octroyer des dommages-intérêts pour l'inexécution des obligations contractuelles.

Les articles 2098 à 2129 C.c.Q., qui traitent du contrat d'entreprise ou contrat de service, trouvent en outre application dans le cas d'un contrat entre un usager du transport en commun et une société de transport. Comme pour le contrat de consommation, la prestation de services est le concept charnière qui permet cette qualification. Étant donné que l'appellation « client » s'adresse à la personne physique qui contracte avec une entreprise de service, comme la société de transport dans le cas qui nous occupe, il saute aux yeux que l'usager peut être qualifié de « client » en plus de « consommateur ». Au-delà de l'appellation de l'usager, ce qui importe véritablement est de trouver le contenu obligationnel du contrat de transport afin d'être en mesure de déterminer les limites de l'exécution sans faute. Il importe donc de préciser que ce contenu obligationnel se retrouve dans la loi constitutive de la société de transport, soit la *Loi sur les sociétés de*

---

<sup>6</sup> *Code de procédure civile*, L.R.Q., chapitre C-25, art. 953

<sup>7</sup> *Idem*, art. 999 et ss

<sup>8</sup> *Loi sur le recours collectif*, L.R.Q. c. R-2.1

<sup>9</sup> *supra* note 6, art. 1003

*transport en commun.* Au surplus, rien dans cette loi particulière ne fait échec à l'application des articles 2098 à 2129 C.c.Q. au contrat de transport en l'espèce.

Les principaux droits du citoyen sont le droit de circuler librement<sup>10</sup>, le droit au respect de sa vie privée<sup>11</sup>, le droit de vote<sup>12</sup>, le droit de se faire élire<sup>13</sup>, le droit à l'éducation<sup>14</sup>, le droit à la protection sociale<sup>15</sup> et le droit au travail<sup>16</sup>. Fait à noter : tous ces droits sont déjà prévus, soit dans les chartes canadienne et québécoise, soit dans un traité international relatif aux droits socioculturels de la personne (PIDESC). Force est donc de constater que le droit citoyen n'existe pas en soi, mais ne constitue qu'un sous-ensemble des droits de la personne. Le fait que les articles 3 et 6 de la Charte canadienne - seul instrument juridique canadien à portée supra législative portant sur les droits de la personne - utilisent l'appellation « citoyen » milite fortement en ce sens.

Il existe trois outils juridiques portant sur les droits de la personne qui prennent effet au Québec. Il s'agit de la Charte canadienne des droits et libertés, la Charte québécoise des droits et libertés de la personne et la Déclaration canadienne des droits. Je m'attarderai sur les deux premiers, étant donné que la Déclaration canadienne des droits est largement reprise dans les deux autres outils.

Premier constat : aucune des deux chartes ne traite expressément du droit au transport. Il appert que ce droit constitue plutôt le corollaire de différents droits énoncés dans ces textes de loi.

Dans la Charte canadienne, laquelle s'applique dans les relations État-personne, les articles 1, 3, 6a), 7, 24 et 52 sont susceptibles d'intéresser l'utilisateur du transport en

---

<sup>10</sup> Charte canadienne des droits et libertés, Loi constitutionnelle de 1982, 1982, ch. 11 (R-U), annexe B, partie 1, art. 6(2)a)

<sup>11</sup> Charte des droits et libertés de la personne, L.R.Q., chapitre C-12, art. 5

<sup>12</sup> supra note 10, art.3

<sup>13</sup> idem

<sup>14</sup> supra note 11, art. 40

<sup>15</sup> Idem, art.45

<sup>16</sup> Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, art.6, voir : <http://www1.umn.edu/humanrts/edumat/IHRIP/frenchcircle/PIDESC.htm>

commun. Crucial, l'article 1 permet à l'État de maintenir en vigueur une règle de droit qui limiterait les droits énoncés dans la Charte si cette limite se justifie dans une société libre et démocratique. L'article 1 est donc toujours au centre des débats de toute requête en vertu de la Charte.

L'article 3 traite entre autres du droit de vote que possède tout citoyen canadien. Il est permis de penser que certains citoyens canadiens à revenu modeste risquent de se voir privés de leur droit de vote si aucun système de transport en commun n'est organisé sur le territoire qu'ils habitent.

L'article 6(2)a a quant à lui pour objectif de constitutionnaliser le droit que possèdent les citoyens canadiens de se déplacer dans tout le pays. Le droit au transport apparaît encore une fois comme un corollaire en ce sens qu'il est impossible de se déplacer dans tout le pays sans moyen de transport.

Dès qu'un organisme public s'engage à assumer un service pour les citoyens, il est tenu de le faire sans défaillances<sup>17</sup>. Tel que le précise le professeur Arbour, de l'Université Laval :

Puisque le service public couvre souvent des services jugés d'intérêt général, une grande part de ceux-ci, nommés « services essentiels », ne pourront être interrompus même si une inexécution contractuelle est constatée de la part du bénéficiaire. Il s'agit là d'une protection intrinsèque à ce type de service qui s'explique par le fait qu'une interruption, par exemple, pourrait porter atteinte à un droit fondamental si elle met la vie, la santé ou la sécurité d'un citoyen en danger.<sup>18</sup>

En effet, si une personne a besoin de soins et ne peut atteindre les services hospitaliers en raison d'une grève des transports en commun, il est clair que sa vie est sur la sellette. L'article 7 de la Charte canadienne s'applique alors. En plus du parti de l'Action

---

<sup>17</sup> Patrice GARANT, Essai sur le service public au Québec : élaboration d'une théorie générale et d'un droit moderne des services publics, thèse, 1966

<sup>18</sup> Marie-Ève Arbour, Le consommateur et les services publics au Québec, <http://www.henricapitant.org/IMG/pdf/Quebec-3.pdf>

démocratique du Québec (ADQ), qui a déposé le projet de loi 192 pour faire reconnaître le transport en commun comme service essentiel, la CSN milite en faveur de cette reconnaissance depuis belle lurette. On voit donc que la pression politique est forte pour qu'une loi particulière vienne poser définitivement que le transport en commun est un service essentiel, un peu comme le fait la *Loi assurant le maintien des services essentiels dans le secteur de la santé et des services sociaux*<sup>19</sup> pour les secteurs de la santé et des services sociaux. À ce moment précis, l'article 7 de la Charte canadienne pourra servir de levier constitutionnel pour forcer l'État à fournir un minimum de services de transport en commun en cas de grève. La bataille politique pour faire apposer le sceau « services essentiels » aux services de transports en commun semble une avenue intéressante à long terme. Il s'agit toutefois d'un chemin ardu et non dénué d'écueils.

Une fois la violation de la Charte canadienne établie, les articles 24(1) et 52 permettent respectivement de demander une réparation pour cette violation et de faire déclarer inopérantes une ou des règles de droit qui iraient à l'encontre des droits énoncés dans la Charte. Le problème que cause l'article 24(1) est que seul le tribunal a compétence pour attribuer réparation. Le justiciable n'est donc jamais certain de pouvoir obtenir réparation sous la forme qu'il a demandée dans sa requête introductive d'instance. Au Québec, le recours au droit civil facilite grandement l'obtention d'un redressement pour le préjudice subi. L'action en réparation fondée sur 24(2) de la Charte n'est donc pas toujours la meilleure des stratégies.

Mentionnons un détail très important : pour déposer une requête en vertu de l'article 52 de la Charte canadienne dans le dessein d'obtenir qu'une règle de droit soit déclarée inconstitutionnelle et inopérante, il doit y avoir, à priori, attaque d'une règle de droit. Ceci signifie donc que le citoyen, au moyen de la Charte canadienne, peut forcer la déréglementation, mais, en revanche, il ne peut forcer le gouvernement à légiférer. Le scénario-type donnant ouverture à une requête en vertu de l'article 52 de la Charte canadienne est celui où un citoyen ferait déclarer inopérant un ou des articles d'une loi prohibitive afin d'être titulaire de davantage de droits.

---

<sup>19</sup> L.R.Q., chapitre M-1.1

La Charte québécoise, qui trouve application dans les relations État-personne et personne-personne, renferme elle aussi, plusieurs dispositions susceptibles d'intéresser les usagers du transport en commun.

Le préambule et l'article 4 de la Charte québécoise, lesquels traitent du droit à la dignité, offrent par leurs corollaires des points d'ancrage quasi constitutionnels aux droits des usagers du transport en commun. En effet, si une personne à revenu modeste ne peut se déplacer pour aller travailler en raison de l'absence de transport en commun dans sa communauté ou encore parce que les tarifs sont trop élevés, comment peut-elle vivre dignement? L'article 52, qui définit la suprématie de la charte québécoise sur toute autre loi, même postérieure, permet d'attaquer une ou des dispositions légales ou réglementaires qui violeraient les droits qui sont énoncés dans cette charte.

Par ailleurs, l'article 15 pose l'interdiction d'empêcher, par discrimination, quelqu'un d'avoir accès aux transports ou aux lieux publics. Bien entendu, le hic dans l'application de cette disposition est sans l'ombre d'un doute l'établissement de la discrimination. Est-ce possible d'affirmer que l'utilisateur, qui se voit empêché d'aller travailler en transport en commun parce que son patelin n'est pas desservi, soit discriminé par rapport au citoyen qui a lui accès à ces transports? La jurisprudence ne s'est pas encore penchée sur ce cas d'espèce, de telle sorte qu'aucune solution juridique n'a été avancée jusqu'à maintenant.

J'aimerais par ailleurs discuter davantage du recours à la Charte québécoise pour forcer l'État à diminuer un tarif sur la base que ce dernier discriminerait certaines personnes en raison de leur condition sociale, ce qui irait à l'encontre de l'article 10 de la charte québécoise.

Les affaires *CDP c. J.M. Brouillette*, (1996) 23 CHRR D/495 et *CDP c. Paquet*, (1981) C.P. 78 mettent en garde contre toute présomption d'incapacité de paiement qui serait fondée sur le statut social des personnes. Il appert que la capacité réelle de payer de l'individu, doit être vérifiée. Un fournisseur de biens ou de services, qu'il soit privé ou

public, peut légitimement fixer un prix pour accéder à ce bien ou à ce service. En d'autres termes, la liberté contractuelle règne en maître.

Il faut donc comprendre que ce recours est possible, mais le demandeur aura le fardeau de prouver son incapacité réelle à payer selon les règles de preuve du droit civil. Chaque cas est par conséquent un cas d'espèce et il ne sert à rien de se perdre dans des spéculations théoriques sans assise factuelle.

#### **4.0 Les obligations légales envers l'utilisateur que possèdent les différents intervenants en matière de transport en commun.**

De nombreuses relations juridiques sont qualifiées de contrat par le juriste. Pour l'homme de la rue, ces mêmes relations ne semblent pas contractuelles, car sa volonté n'intervient pas. Pour lui, il s'agit simplement de satisfaire un besoin. Le transport est l'exemple type de ces relations où le document contractuel est le ticket acheté au guichet, lequel ticket va être soumis aux conditions générales de transport fixées par l'autorité organisatrice dans sa loi constitutive. Ces modalités correspondent aux nécessités de conclusion rapide du contrat et ce à des conditions uniformes.

##### **4.0.1 Les autorités organisatrices de transport (AOT)**

Au niveau du transport urbain, les autorités organisatrices de transport ou AOT sont les neuf sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

###### ***4.0.1.1 Sociétés de transport***

Première chose à noter : l'article 1 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* énonce expressément que les sociétés de transport sont des personnes morales de droit public, ce qui les assujettit au C.c.Q. de façon supplétive par l'effet de l'article 300 du C.c.Q.

Les articles 8 à 16 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* explicitent la composition des conseils d'administration des neuf sociétés de transport, lesquels exercent tous les pouvoirs des sociétés en vertu de l'article 6 de cette même loi. Fait intéressant, ce sont les villes, parfois par l'entremise de leur conseil d'agglomération (Montréal, Québec, Longueuil), d'autres fois directement (Gatineau, Laval, Saguenay, Lévis, Trois-Rivières, Sherbrooke), qui nomment les membres du conseil d'administration de la société de transport en commun oeuvrant sur leur territoire. Seuls deux de ces membres seront choisis parmi les usagers, l'un des services de transport en commun, l'autre des services de transport adapté. Les votes décisionnels sont pris à la majorité des voix (art. 36). On peut donc dire, sans risque de se tromper, que le vote-usager est en quelque sorte avalé par la majorité.

Afin de déterminer le contenu obligationnel du contrat de transport, il importe de définir les immunités dont jouissent les divers intervenants publics. Le statut de mandataire de la couronne permet à l'organisme ainsi qualifié de se prévaloir des immunités de la couronne découlant de la prérogative royale, laquelle a été transmise au Canada par le préambule de la L.C. 1867. Comme la *Loi sur les sociétés de transport en commun* est muette quant au statut de « mandataire de la couronne » des sociétés de transport, il faut s'en remettre à la *common law* publique pour qualifier l'organisme public en l'espèce.

Selon le critère jurisprudentiel du contrôle<sup>20</sup>, les sociétés de transport ne sont pas des mandataires de l'État. En effet, plusieurs constats militent en ce sens. Tout d'abord, on remarque à l'article 69 que les employés de la société de transport ne sont pas rémunérés selon l'échelle définie dans la *Loi sur la fonction publique*<sup>21</sup>. Ensuite, la société de transport fonctionne sur la base de son propre règlement interne (art 49 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*), sans intervention étatique. Toujours dans la même veine, l'article 78 al.2 de cette même loi stipule que la société peut utiliser tout chemin public qu'elle juge nécessaire pour l'établissement, à sa discrétion, de ses parcours et de ses circuits. Au surplus, les sociétés, sur leurs territoires, échappent à la compétence de

---

<sup>20</sup> *Douglas College c. Douglas/Kwantlen Faculty Association* (1990) 3 R.C.S. 570

<sup>21</sup> L.R.Q., chapitre F-3.1.1

la Commission des transports du Québec (instituée par l'article 14 de la *Loi sur les transports*), et elles possèdent, en vertu de l'article 86 de cette même loi, tous les pouvoirs d'une personne morale pour réaliser toute autre activité commerciale connexe à son entreprise de transport en commun. Les sociétés de transport ont un patrimoine qui leur est propre (art.112 et 156 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*). Enfin, mis à part qu'elles soient obligées par la loi d'appliquer tous leurs revenus à la réalisation de leur mission d'exploitation d'un réseau de transport, elles ont énormément de latitude financière (art 112 et ss de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*).

Le critère jurisprudentiel des fonctions<sup>22</sup> abonde fortement en faveur de l'absence du statut de mandataire de l'État chez les sociétés de transport. En effet, leur mission étant d'assurer le service de transport collectif en exploitant une entreprise publique, on voit bien que les sociétés de transport ont besoin d'avoir les coudées franches pour contracter et atteindre les buts fixés par leur loi constitutive. L'étendue de l'organisation et de la gestion, nécessaires à la poursuite de leurs objectifs légaux, rend obligatoire une certaine autonomie dans la décentralisation qui leur a donné naissance.

En somme, les sociétés de transport ne peuvent être considérées comme des mandataires de l'État et ne peuvent donc jouir des immunités et privilèges qui viennent avec ce statut. Il faut toutefois remarquer que l'article 39 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* pose que, « sauf sur une question de compétence, aucun recours extraordinaire visé aux articles 834 à 846 du Code de procédure civile ne peut être exercé, ni aucune injonction accordée contre une société et les membres de son conseil d'administration dans l'exercice de leurs fonctions ». Cette immunité statutaire restreint par conséquent l'effet d'assujettissement que créeraient les articles 1376 C.c.Q. et 94 C.p.c. sur les sociétés de transport en commun.

#### ***4.0.1.2 L'Agence métropolitaine de transport (AMT)***

---

<sup>22</sup> *Halifax (Ville de) v. Halifax Harbour Commissioners*, [1935] R.C.S. 215

Premier constat en ce qui a trait à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est que sa loi constitutive<sup>23</sup> stipule expressément qu'elle est une personne morale de droit public (article 1) et un mandataire de l'État (article 2 *in limine*). Il est donc permis d'avancer sans risque de se tromper que l'AMT est bel et bien une créature de l'État. Elle a sans l'ombre d'un doute été créée pour permettre à l'État d'exercer un certain contrôle sur le transport collectif dans la région métropolitaine. Étant donné que l'AMT jouit du statut de mandataire de l'État, elle jouit donc également de toutes les immunités qui accompagnent ce statut, soient les immunités de poursuites pénales et délictuelles, l'immunité contre les recours extraordinaires et le principe d'interprétation qui prévoit qu'une loi ne lie le mandataire de l'État que si la dite loi le précise expressément (article 42 de la *Loi d'interprétation*<sup>24</sup>). Il faut toutefois émettre un bémol puisque le gouvernement du Québec a accepté d'être lié par les lois d'application générale provinciales et fédérales, même sans mention expresse. L'article 1376 C.c.Q. fait foi de cette assertion et stipule que l'État, ses organismes et toute personne morale de droit public sont assujettis au livre des obligations du C.c.Q. et peuvent donc être poursuivis en inexécution contractuelle au même titre qu'une personne physique.

Le contenu obligationnel du contrat de transport se résume à deux prestations : d'un côté, l'utilisateur défraie son droit de passage (article 4 du règlement R-037 de la STM et article 4 du règlement 6.13 de l'AMT) et, de l'autre, l'AOT transporte l'utilisateur d'un point A à un point B sur son territoire (article 20.1 du règlement R-037 de la STM et articles 10 à 19 du règlement 6.13 de l'AMT). L'obligation de l'utilisateur en est une de résultat; le raisonnement est trivial : pas de ticket, pas de transport. En contrepartie, l'obligation de l'AOT en est une de moyen, car l'AOT se réserve le droit d'interrompre son service en cas d'incident. Il ne sera donc possible pour un utilisateur d'obtenir gain de cause contre l'AOT que s'il prouve que cette dernière n'a pas agi selon les règles de l'art. Par conséquent, même si un utilisateur n'atteint pas sa destination, il ne pourra poursuivre l'AOT que s'il réussit à prouver que cette dernière n'a pas pris tous les moyens pour respecter le contenu obligationnel du contrat de transport. L'obligation implicite de sécurité qui

---

<sup>23</sup> *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02

<sup>24</sup> L.R.Q., chapitre I-16

incombe à l'AOT en vertu de 1434 C.c.Q. est, quant à elle, une obligation de résultat, ce qui fait en sorte que l'AOT ne pourra s'exonérer qu'en prouvant la force majeure, chose habituellement assez difficile à prouver compte tenu des éléments *sine qua non* à établir, comme l'imprévisibilité et l'irrésistibilité (1470 al.2 C.c.Q.) de l'événement ayant empêché l'AOT de porter à bien sa prestation contractuelle.

Au demeurant, le droit commun des contrats prévu au C.c.Q. régit les relations contractuelles entre les AOT et les usagers. Exorbitants du droit commun, les injonctions et les recours extraordinaires (*certiorari, habeas corpus, mandamus, prohibition et quo warranto*), lesquels sont prévus aux articles 834 à 846 C.p.c., ne peuvent être accordés contre les AOT et ce par le jeu de l'article 39 de la *loi sur les sociétés de transports en commun* pour les sociétés de transport et par l'effet de l'immunité des mandataires de l'État pour l'AMT. Donc, mis à part cette exception, le droit commun des contrats trouve toujours application. De plus, gardons toujours à l'esprit que l'article 1384 C.c.Q. agit comme clé de voûte vers la LPC, élargissant du coup le spectre du droit commun des contrats en créant un régime parallèle à celui du C.c.Q. et mettant ainsi sur pied un ordre public de protection sensible au déséquilibre du rapport de force entre usagers et AOT.

Les situations factuelles à la source de conflits entre usagers et AOT sont multiples. À partir du moment où l'on pose que les AOT sont des personnes morales de droit public en vertu de leurs lois constitutives, et que les personnes morales de droit public sont assujetties aux livres des obligations, on peut dès lors affirmer que le C.c.Q. renferme le droit applicable à toute situation factuelle mettant aux prises un usager et une AOT.

Il importe toutefois de préciser que, lorsqu'une situation factuelle implique un dommage corporel et un véhicule automobile, ce sont plutôt la loi sur la SAAQ et celle sur l'assurance automobile qui trouvent application (article 1 de la *Loi sur l'assurance automobile*<sup>25</sup> et article 23.0.3 al.1 de la *Loi sur la société d'assurance automobile du Québec*<sup>26</sup>). Ce régime de responsabilité sans faute, exorbitant du droit commun, permet

---

<sup>25</sup> L.R.Q., chapitre A-25

<sup>26</sup> L.R.Q., chapitre S-11.011

en effet une indemnisation pour un préjudice corporel causé par une automobile. La logique assurancielle sous-jacente à ce régime étatique est fondée sur le concept de risque, non pas sur celui de faute. Il s'agit donc d'une exception à 1376 C.c.Q. lequel assujetti l'État et ses organismes au régime du droit commun des contrats et prévoit pour eux un régime de responsabilité avec faute (1457 et 1458 C.c.Q.). Afin d'imager le tout, un petit exemple : une personne blessée suite à une collision avec un autobus sera indemnisée par la SAAQ, alors qu'une autre personne, blessée par le déraillement d'un wagon de métro, devra plutôt déposer une requête en cour pour obtenir réparation pour le préjudice subi.

#### **4.0.2 Les transporteurs et leurs sous-traitants**

Un transporteur, au sens de l'article 1d) de la *Loi sur les transports*<sup>27</sup>, est une personne qui transporte directement ou par l'intermédiaire d'un tiers une personne ou un bien par un moyen ou un système de transport, effectue du courtage en transport ou loue des véhicules. Il s'agit donc ici des relations contractuelles qui relient ces transporteurs aux AOT et à celles qui relient les transporteurs à leurs sous-traitants.

Comme l'utilisateur est tiers à ses relations contractuelles, il n'a pas accès au contenu obligationnel de ces contrats. L'utilisateur, lui, contracte plutôt avec l'AOT. C'est en effet à l'AOT qu'il acquitte son droit de transport.

Une des stratégies à adopter pour l'utilisateur serait donc de ne poursuivre que l'AOT et laisser cette dernière déposer une requête en garantie en vertu de 216 C.p.c. contre le transporteur qui, lui, pourra poursuivre en garantie son sous-traitant, etc.

Une autre stratégie serait de poursuivre tous les intervenants, l'AOT en responsabilité contractuelle sur la base de 1458 C.c.Q. pour inexécution des obligations contractuelles et les transporteurs en responsabilité extra-contractuelle sur la base de 1457 C.c.Q. pour violation de l'obligation générale de ne pas nuire à autrui. Bien entendu, dans les deux

---

<sup>27</sup> L.R.Q., chapitre T-12

cas, il faudra prouver la faute, le préjudice subi et le lien de causalité les reliant, ce qui ne sera pas une mince tâche. Enfin, étant donné la qualification ambiguë des relations en l'espèce, la jurisprudence permet même à l'usager de plaider le contrat à titre principal et de plaider l'obligation générale de ne pas nuire à autrui de façon subsidiaire et ce contre tous les intervenants, y compris l'AOT.

En somme, les transporteurs et leurs sous-traitants, lesquels ne sont pas en relation contractuelle avec l'usager, ont donc simplement l'obligation générale de ne pas nuire à ce dernier, prévue à l'article 1457 C.c.Q..

#### **4.0.3 Les différents paliers gouvernementaux**

Tel que discuté au point 1 de la présente recherche, l'article 92(10) de la loi constitutionnelle de 1867 confère compétence au palier provincial en matière de travaux et entreprises d'une nature locale. Étant donné que le transport scruté à la loupe dans le présent texte est de nature urbaine, il est clair que le gouvernement fédéral ne possède aucune obligation légale face à l'usager. Qui plus est, contrairement au gouvernement québécois, le gouvernement fédéral n'est assujéti au C.c.Q. que dans les trois domaines de poursuite suivants : ses véhicules automobiles, ses préposés et ses biens<sup>28</sup>. Comme aucun de ces trois domaines n'entre en ligne de compte dans le transport urbain, l'État fédéral ne peut être poursuivi.

Pour ce qui est du gouvernement provincial, la situation factuelle donnant naissance au litige permettra ou non de plaider la faute personnelle du gouvernement provincial dans la survenance du préjudice. Le gouvernement provincial pourrait être poursuivi sur la base de 1463 C.c.Q. pour la faute commise par un employé de l'AMT. La même procédure serait impossible contre les sociétés de transport qui ne sont quant à elles pas des mandataires de la couronne et jouissent donc d'une plus grande autonomie face à l'État.

---

<sup>28</sup> *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, Chapitre C-50

#### **4.0.4 Le milieu municipal**

En vertu de l'article 114 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, « les villes sont garantes des obligations et des engagements de la société dont le territoire comprend, en tout ou en partie, le leur. Les municipalités dont le territoire est compris dans une agglomération visée à l'article 1 sont solidairement responsables des obligations et des engagements de la société dont le territoire correspond à l'agglomération ».

Exemple de solidarité : si l'utilisateur poursuit la STM pour un préjudice subi dans son métro, il pourra également poursuivre la ville de Montréal pour la totalité des dommages. La ville sera, du coup, subrogée dans les droits de la STM et pourra tenter un recours récursoire contre cette dernière.

Pour l'AMT, la situation est différente puisque sa loi constitutive est muette quant à la responsabilité de la municipalité lorsqu'un train de banlieue est au centre d'une cause d'action. Il faut donc se rabattre sur le droit commun des contrats dans le C.c.Q. Si l'utilisateur veut poursuivre la municipalité pour un préjudice causé par un train de banlieue, il devra prouver la faute d'un préposé de la municipalité ou la faute personnelle de la municipalité en tant que personne morale de droit public. Il devra au surplus prouver que cette faute personnelle est contributive au préjudice subi. Dans ce cas, la municipalité, l'AMT et le préposé seront tenus de réparer le préjudice jusqu'à concurrence de la gravité de leur faute respective en raison de l'effet de l'article 1478 C.c.Q. Si le dommage causé peut avoir été causé par les fautes des trois intervenants sans qu'il soit possible de déterminer quelle faute en particulier est la cause réelle, les trois seront tenus solidairement par le jeu de l'article 1480 C.c.Q. *in fine*.

## **5.0 Droit international**

Le droit international est un droit imparfait car il n'exerce aucun pouvoir coercitif sur les sujets de droit auxquels il s'applique. Il faut en effet que les États, pris individuellement, adoptent des lois internes de mise en œuvre pour se voir obligés par le contenu du DI. Toutefois, le DI conserve un pouvoir politique certain, en ce sens que les États acceptent de jouer le jeu parce qu'ils ne veulent pas perdre la face sur le plan international.

Le DI a donc deux fonctions en ce qui a trait au droit interne : il peut servir à mettre de la pression politique sur l'État qui serait en violation des ses obligations internationales ou encore à interpréter le droit interne, comme le stipule la juge l'Heureux-Dubé dans l'arrêt Baker<sup>29</sup>. Il faut donc garder ceci en tête quand vient le temps d'utiliser le DI pour faire avancer les droits des usagers du transport en commun.

En vertu de l'article 38 du statut de la Cour internationale de justice<sup>30</sup>, il existe trois sources primaires et deux sources auxiliaires du DI : pour les sources primaires, il s'agit des conventions, de la coutume et des principes généraux du droit; les sources auxiliaires sont quant à elle la jurisprudence et la doctrine. J'examinerai donc les conventions et la coutume.

### **5.0.1 Les conventions**

Le droit conventionnel constitue la principale source du DI. La coutume ayant été mise sur pied par les grandes puissances de l'époque, il appert que les nouveaux pays signataires de la Charte de l'ONU<sup>31</sup> se reconnaissent davantage dans les obligations qu'ils contractent par voie de traités. La convention de Vienne sur le droit des traités<sup>32</sup>, en vigueur depuis 1980, régit les relations conventionnelles entre les États.

---

<sup>29</sup> Baker c. Canada (Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration) (1999) 2 R.C.S. 817

<sup>30</sup> <http://www.un.org/french/aboutun/icjstatute/>

<sup>31</sup> <http://www.un.org/french/aboutun/charte/>

<sup>32</sup> [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/1\\_1\\_1969\\_francais.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/1_1_1969_francais.pdf)

Le PIDESC (Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels)<sup>33</sup> est, son nom l'indique, la convention par excellence en matière de droits économiques sociaux et culturels. Le Canada a ratifié le PIDESC. Il importe donc de se pencher sur le contenu conventionnel de cet outil de DI.

Tout d'abord, contrairement aux droits civils et politiques, les droits sociaux et économiques impliquent une intervention de l'État et créent par conséquent des obligations de moyens, donc d'une intensité moindre. Ce sont l'article 2(1) du PIDESC et l'observation générale #3 du PIDESC<sup>34</sup> sur les obligations des États qui le prévoient. Les États-membres doivent effectivement agir au maximum des ressources disponibles. On voit donc ici poindre l'argument principal des États-membres pour ne pas agir : le manque de ressources. Les droits économiques et sociaux ne peuvent donc recevoir application qu'après l'établissement par l'État d'un mécanisme de mise en œuvre. Comme c'est le cas sur la scène internationale, ces droits ne sont pas justiciables en soi et le gouvernement doit en assurer "progressivement" l'application. On est donc à même de comprendre le rôle limité que possède le conseil économique et social de l'ONU, lequel est chargé de recevoir les rapports de États sur le respect de leurs obligations conventionnelles et d'émettre des recommandations qui ont valeur de *soft law* et ne sont donc pas coercitives.

Premier constat : tout comme pour les instruments de droit interne relatifs aux droits de la personne (Charte canadienne et Charte québécoise), aucun droit au transport n'est spécifiquement prévu dans le PIDESC. Il faudra donc approcher ce droit par le corollaire.

Le préambule du PIDESC fait un lien entre, d'une part, la dignité de l'être humain et, d'autre part, la paix et la justice sociale. La convention internationale va donc plus loin que le préambule de la Charte des droits et liberté de la personne. Étant donné que le DI peut servir à interpréter le droit interne, il est donc possible d'utiliser le préambule du

---

<sup>33</sup> Supra note 16

<sup>34</sup> <http://www1.umn.edu/humanrts/edumat/IHRIP/frenchcircle/og3.htm>

PIDESC pour interpréter la Charte québécoise. À la triade « droit à la dignité – droit au travail – droit au transport » s'ajoute une quatrième composante : la paix et la justice sociale. Il pourrait donc être plaidé que, sans droit au transport, il n'y a aucune paix et justice sociale, car plusieurs y perdent leur dignité par l'absence de travail faute d'avoir un moyen de transport pour accéder au dit travail.

Dans le même ordre d'idées, l'article 6 du PIDESC traite du droit au travail. Le droit est ainsi défini par l'article 6 : « le droit qu'a toute personne d'obtenir la possibilité de gagner sa vie par un travail librement choisi ou accepté ». À la lumière du PIDESC, l'humain a donc le droit de choisir son travail. Mais comment peut-il librement choisir son travail s'il ne peut se déplacer par un moyen de transport? S'il s'avère qu'un seul employeur existe à une distance accessible à la marche, la personne n'a donc pas le choix de son travail et il y a donc violation de l'article 6 du PIDESC. Rappelons toutefois que les obligations générées par le PIDESC sont des obligations de moyen, ce qui veut dire que tant que l'État prend tous les moyens pour respecter ses obligations, et ce au maximum de ses ressources financières, il ne contrevient pas au PIDESC.

En plus du PIDESC, le préambule et l'article 1 de la convention 122 de l'Organisation internationale du travail (OIT)<sup>35</sup> - que le Canada a ratifiée - prévoient que « l'État doit prendre tous les moyens pour atteindre le plein emploi et l'élévation du niveau de vie ». Il est encore une fois question d'une obligation de moyen qui s'impose à l'État. On peut donc utiliser cette disposition pour mettre de la pression politique sur l'État canadien ou pour interpréter la portée des obligations que possède ce même État en vertu du droit interne canadien.

L'article 7d) du PIDESC traite pour sa part du droit au repos comme faisant du droit à des conditions de travail justes et équitables. Comment une personne peut-elle se reposer entre ses quarts de travail si elle doit faire plusieurs heures de transport en commun en raison des mille et un transferts qu'elle doit faire faute d'avoir un service direct?

---

<sup>35</sup> [http://www.unhchr.ch/french/html/menu3/b/k\\_ilo122\\_fr.htm](http://www.unhchr.ch/french/html/menu3/b/k_ilo122_fr.htm)

Toujours dans la perspective d'utiliser le corollaire, et d'interpréter l'article 45 de la Charte québécoise, l'article 11 du PIDESC évoque l'obligation que possède l'État-membre de constamment améliorer les conditions d'existence des personnes et de leurs familles. L'amélioration des systèmes de transport en commun entre sans l'ombre d'un doute dans la catégorie « conditions d'existence ».

Les articles 12d), 13 et 15(1)a) du PIDESC traitent respectivement du droit d'obtenir des soins médicaux suffisants, du droit à l'éducation et du droit de participer à la vie culturelle. Ces trois articles, en plus de servir à pressuriser politiquement le gouvernement pour la violation de ces obligations conventionnelles librement assumées, permettent d'interpréter les articles 40 et 43 de la Charte québécoise.

### **5.0.2 La coutume**

La déclaration universelle des droits de l'homme<sup>36</sup>, laquelle est une recommandation de l'assemblée générale de l'ONU, agit comme *soft law* et n'a donc aucune portée coercitive. Toutefois, selon l'opinion doctrinale majoritaire, cette déclaration a contribué à créer une *opinio juris*, point de départ d'une coutume internationale.

Fait très intéressant, l'article 13(1) de cette déclaration stipule que « Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État ». Il est donc permis d'affirmer que le droit à la mobilité a accédé au statut de règle coutumière par le biais de la Déclaration universelle. Le contenu de cette règle de droit a été repris à l'article 6(2)a) de la Charte canadienne. Même si cette obligation internationale n'existe pas en droit conventionnel, elle lie tout de même le Canada en ce sens que la règle de droit coutumier s'applique *erga omnes* sans manifestation de la volonté de l'État.

---

<sup>36</sup> <http://www.un.org/french/aboutun/dudh.htm>

Les articles 22, 23, 24 et 25 de la Déclaration réitèrent ce que le PIDESC stipule quant au droit à la sécurité sociale, au droit au travail, au droit au repos et au droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille. Étant donné que ces obligations sont prévues dans des instruments conventionnels, il est préférable d'utiliser ses instruments, car il n'y a pas obligation pour le justiciable de prouver l'existence de l'*opinio juris* (élément psychologique) et de la pratique des États (élément matériel), comme c'est le cas dans l'éventualité de la violation d'une règle coutumière<sup>37</sup>. Pour ce qui est de l'*opinio juris*, il s'agit du fait, pour les États, de se sentir liés par une règle de droit obligatoire.

En somme, si un traité prévoit la même règle de droit que la coutume, il est de loin plus facile de plaider le traité plutôt que la coutume. L'existence de la règle de droit est effectivement plus simple à prouver puisque cette dernière est confinée dans le texte de la convention.

## 6.0 Droit comparé

### 6.0.1 France

Sur le plan mondial, la France semble le pays le plus soucieux du droit des usagers. L'article 1 de la *Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs*<sup>38</sup> stipule que « Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. » On remarque que l'utilisateur est au centre des préoccupations du législateur. Qui plus est, contrairement au Canada, la France crée du coup un droit au transport expressément spécifié dans un texte de loi. L'utilisateur peut donc y faire référence dans toute action qu'il pourrait intenter contre l'État en matière de

---

<sup>37</sup> Arrêt #9, Affaire du Lotus (France c. Turquie), Cour permanente de justice internationale

<sup>38</sup><http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730&dateTexte=20080818>

transport. Même si c'est de façon moins explicite, le droit au transport est également évoqué dans deux autres lois, soit la *Loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*<sup>39</sup> et la *Loi no 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions*<sup>40</sup>.

L'article 2 de la *loi d'orientation des transports intérieurs* va encore plus loin et énonce que « la mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. » Retenons les adjectifs « progressive » et « raisonnable ». Il s'agit ici de deux concepts à géométrie variable qui permettent la plaidoirie. La jurisprudence française devra définir ce que sont une « mise en oeuvre progressive » et des « conditions raisonnables d'accès ». On voit poindre à l'horizon l'échappatoire juridique des droits économiques et sociaux québécois...

## 6.0.2 États-Unis

Étant grandement influencé sur le plan socio-économique par nos voisins américains, il est important de se pencher sur leur *modus operandi* en matière de transport, plus spécifiquement au niveau du droit des usagers du transport collectif.

Selon l'article "The right to mobility: the production of mobility in the courtroom"<sup>41</sup> de Tim Cresswell, paru dans la revue *Antipode*, il existe au États-Unis un droit à la mobilité *de facto*. En effet, la constitution américaine est muette quant au droit que possèdent les citoyens américains de se déplacer sur le territoire des États-Unis. Se fondant sur différentes décisions de la Cour suprême américaine, M. Cresswell avance que celle-ci a mis sur pied un droit *de facto*, pure créature du pouvoir judiciaire. Étant donné l'article

---

<sup>39</sup> <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000207538&dateTexte=>

<sup>40</sup> <http://www.droit.org/jo/19980731/MESX9800027L.html>

<sup>41</sup> <http://www.ingentaconnect.com/content/bpl/anti/2006/00000038/00000004/art00006;jsessionid=31h9ud9ad0svn.alice?format=print>

6(2)a de la Charte canadienne qui prévoit ce droit à la mobilité en sol canadien, ce droit américain *de facto* ne présente aucun intérêt pour l'avancement du droit interne canadien en matière de droit à la mobilité.

De façon plus précise, il est intéressant de noter que l'autorité organisatrice en transport du Massachusetts s'est dotée d'une Charte de l'utilisateur<sup>42</sup> qui prévoit des obligations à sa charge. En effet, la *Massachusetts Bay Transportation Authority* (MBTA) a mis sur pied une charte de l'utilisateur qui prévoit des obligations de garantie pour tout ce qui touche aux retards de service, à la sécurité, à la courtoisie de son personnel et à l'efficacité et au sérieux du traitement des plaintes à l'interne. Cette charte de l'utilisateur clarifie les droits et recours de ce dernier. On voit très bien que, pour la MBTA, le service à la clientèle est un point charnière du transport collectif. La satisfaction de l'utilisateur crée selon eux un engouement pour le transport en commun. Les sociétés de transport et l'AMT gagneraient à adopter une attitude semblable face à l'utilisateur, puisque ceci aurait comme répercussion de convaincre plusieurs personnes d'adopter le transport en commun comme moyen de déplacement, avec tous les avantages que l'on connaît (environnement, santé publique, décongestion des routes, etc.). Fait à noter, cette charte bostonnaise de l'utilisateur permet aux plaintes d'accéder aux plus hauts gestionnaires de l'autorité organisatrice. Il y a donc peu de chances qu'une plainte soit absorbée par la bureaucratie, comme c'est souvent le cas pour les sociétés de transport et l'AMT.

### **6.0.3 Angleterre**

Le Canada étant une ancienne colonie britannique, il est pertinent de regarder ce qui se fait en Angleterre en matière de transport collectif.

Il existe une panoplie de chartes de l'utilisateur en Angleterre. On n'a qu'à taper « Passenger charter » sur un moteur de recherche en ligne pour se rendre compte que les transporteurs anglais s'engagent pour la plupart à offrir un service ponctuel, fiable, propre et

---

<sup>42</sup> [http://www.mbtta.com/customer\\_support/customer\\_bill\\_of\\_rights/](http://www.mbtta.com/customer_support/customer_bill_of_rights/)

sécuritaire. De plus, on retrouve dans ces chartes un mécanisme efficace de traitement des plaintes. Ces cinq caractéristiques semblent revenir sans cesse dans les engagements des transporteurs envers les usagers. Les obligations des transporteurs sont claires et limpides et facilitent les interventions de l'utilisateur en vue d'obtenir un meilleur service. On peut donc concevoir ces chartes comme des contrats unilatéraux où le transporteur s'engage à livrer un service de qualité aux prestataires de ce service. Les autorités organisatrices de transport au Québec devraient imiter les transporteurs privés et publics anglais, clarifier leurs obligations envers le passager et ce afin d'augmenter le nombre de personnes adoptant les transports collectifs comme mode de déplacement.

Les Anglais n'ont pas intégré de droit au transport dans leur constitution coutumière ni dans leur corpus législatif. Le droit à la mobilité n'est nullement évoqué dans cette même constitution.

#### **6.0.4 Australie et Nouvelle-Zélande**

L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont des pays du Commonwealth régis par la *common law* d'inspiration britannique, tout comme le Canada. Il est donc fort intéressant d'aller scruter à la loupe comment les australiens et les néo-zélandais ont aménagé les droits des usagers du transport en commun.

Premier constat : les Australiens et les Néo-zélandais, à l'instar des Anglais, fonctionnent par partenariats public-privé en matière de transport. Contrairement au Canada, où la sphère publique s'insère davantage dans la prestation de service de transport en commun, l'entreprise privée dessert les territoires australiens et néo-zélandais, gère la prestation de transport en commun et est donc en contact direct avec l'utilisateur.

On peut en outre constater que la logique de profit de l'entreprise privée oblige celle-ci à redoubler d'ardeur dans la satisfaction des besoins du passager. Comme les transporteurs

anglais, les transporteurs australiens proposent tous des chartes de l'utilisateur qui reposent sur les mêmes cinq critères de fiabilité, sécurité, propreté, ponctualité et efficacité du traitement des plaintes à l'interne. Le raisonnement des transporteurs est simple et trivial : si le passager est satisfait du service, il reviendra et influencera d'autres gens à adopter ce mode de transport, ce qui, du coup, augmentera les revenus et la marge de profit.

Il est indispensable de remarquer que ni la constitution australienne, ni celle de la Nouvelle-Zélande, ne comporte de section traitant des droits de la personne. Force est donc de constater que les droits au transport et à la mobilité n'existent pas dans ces constitutions. Celles-ci sont plutôt centrées sur les interactions qu'entretiennent les pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire, bref sur l'organisation de l'État.

### **6.0.5 Suède, Finlande et Italie**

L'article 8 du chapitre 2 de la Constitution suédoise<sup>43</sup>, l'article 9 de la Constitution finlandaise<sup>44</sup>, l'article 16 du titre 1 de la Constitution italienne<sup>45</sup> assurent, à l'instar de l'article 6(2)a) de la Constitution canadienne, le droit à la mobilité aux citoyens suédois, finlandais et italiens. Toutefois, aucun droit au transport n'est prévu dans ces trois constitutions.

Après vérifications dans la plupart des constitutions mondiales, on peut avancer sans risque de se tromper que le droit au transport n'apparaît nulle part dans aucune constitution. Encore une fois, il faut approcher ce droit par le corollaire et ce dans tous les pays.

---

<sup>43</sup> [http://www.riksdagen.se/templates/R\\_PageExtended\\_\\_\\_\\_6319.aspx](http://www.riksdagen.se/templates/R_PageExtended____6319.aspx)

<sup>44</sup> <http://www.finlex.fi/pdf/saadkaan/R9990731.PDF>

<sup>45</sup> [http://www.senato.it/documenti/repository/istituzione/costituzione\\_francese.pdf](http://www.senato.it/documenti/repository/istituzione/costituzione_francese.pdf)

## **7.0 Recours non juridictionnels**

### **7.01 Le protecteur du citoyen**

Étant donné que les sociétés de transport, l'AMT et les municipalités ne se qualifient pas aux articles 14 et 15 de la *Loi sur le protecteur du citoyen*<sup>46</sup> et ce parce que leur personnel n'est pas nommé selon la *Loi sur la fonction publique*, ils échappent donc à la juridiction du protecteur du citoyen. Le ministère des Transports se qualifie pour sa part à l'article 14 de la Loi sur le protecteur du citoyen. Donc, tout va dépendre des faits en l'espèce. Parmi les intervenants en matière de transport collectif urbain au Québec, lesquels sont définis en annexe, le protecteur du citoyen ne pourra agir qu'à l'encontre du ministère des Transports.

Au besoin, il recommandera au ministère des Transports les mesures nécessaires à la correction des erreurs, négligences, abus ou manquements qu'il a constatés. Il ne dispose toutefois d'aucun pouvoir de contrainte, l'efficacité de son action est essentiellement fondée sur sa capacité d'influence et de persuasion. Le Protecteur du citoyen a également comme mandat d'informer les citoyens sur les recours administratifs, les enquêtes civiles, l'équité du droit public et l'indemnisation suite à un préjudice. L'utilisateur du transport en commun ne devrait donc jamais hésiter à contacter le protecteur du citoyen, car même si la plainte en l'espèce échappe à sa juridiction, le protecteur devra tout de même informer l'utilisateur des recours possibles<sup>47</sup>.

### **7.02 L'Office de la protection du consommateur**

Le protecteur du citoyen peut toutefois intervenir à l'encontre de l'Office de la protection du consommateur créé par la LPC. Tel que discuté au point 2 de la présente recherche, le

---

<sup>46</sup> L.R.Q., chapitre P-32

<sup>47</sup> <http://www.protecteurducitoyen.qc.ca/fr/mandat/index.asp>

citoyen lésé par les sociétés de transport ou l'AMT pourra déposer une plainte à cet office. Si le traitement de la plainte par l'office lèse un citoyen, le protecteur du citoyen pourra intervenir. Puisqu'il ne peut pas faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement, le protecteur n'interviendra pas sur la plainte originale, mais bien sur le traitement de celle-ci par l'office.

### **7.03 Les ombudsmans municipaux**

En vertu de l'article 573.15 de la *Loi sur les cités et villes* :

Le conseil peut, par une résolution adoptée à la majorité des deux tiers des voix de ses membres, nommer une personne pour agir à titre d'ombudsman de la municipalité ou créer un organisme pour agir à ce titre et nommer les membres de celui-ci. La résolution détermine, en outre de ce que prévoit la présente section, la durée du mandat et les droits, pouvoirs et obligations de la personne ou de l'organisme et des membres de celui-ci.

On constate donc par cette disposition que les ombudsmans municipaux possèdent les pouvoirs que les municipalités ont bien voulu leur donner. Il est néanmoins possible de déposer une plainte à cet ombudsman si les faits de la plainte ne font pas en sorte que l'ombudsman outrepasserait ses pouvoirs s'il se prononçait. Tout ça procède donc du cas par cas, et dépendamment des faits, il faudra que l'usager qui désire déposer une plainte à l'ombudsman contre une municipalité prenne connaissance du contenu de la résolution du conseil municipal qui a créé l'ombudsman en question, afin de connaître l'étendue de ses pouvoirs.

## 8.0 Conclusion

Le but visé par ce rapport était de recenser les droits existants au bénéfice des usagers du transport en commun au Québec, de situer l'état du droit canadien et québécois en cette matière, de vérifier l'existence potentielle d'un droit à la mobilité ou au transport. À cet égard, un examen du corpus constitutionnel, législatif et réglementaire a été effectué au cours de l'été 2008. Ce faisant, nous avons demandé à notre agent de recherche de clarifier la notion de client ou d'usager, deux concepts chargés de sens en administration publique ou, en termes micro-économiques, dans la consommation ou la production de biens et services. En effet, c'est le point de départ de toute démarche sérieuse pour une meilleure compréhension du statut, compte tenu que l'individu peut – au cours d'une existence – être à la fois citoyen, usager, consommateur ou client.

Dans un premier temps, nous nous sommes employés à identifier les compétences et les responsabilités – en matière de transport des personnes – des différents paliers de gouvernement et, incidemment, des autorités organisatrices de transport (AOT) au Québec. Nous avons pu constater que le gouvernement du Québec est responsable des déplacements des citoyens sur son territoire. Les élus de l'Assemblée nationale (AN) ont donc adopté des lois qui définissent les rôles, les mandats et les obligations du ministre des Transports et de son ministère, des municipalités, des sociétés de transport constituées par la loi et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Dans un deuxième temps, nous avons cherché à situer les droits fondamentaux ou statutaires et les différents recours juridiques que les usagers sont habilités à exercer. Qu'en est-il des droits des citoyens face au transport ? La Charte canadienne, à l'article 6(2)a se limite à souligner le droit que possède tout citoyen de circuler librement dans tout le pays. Au-delà de cette formulation, quelles sont les implications pour le droit positif, c'est-à-dire du point de vue de la législation applicable ? L'usager est une personne physique, laquelle acquiert en contrepartie de son droit d'accès (paiement en espèces, billet, carte d'abonnement) le droit de bénéficier du privilège d'un moyen de

transport du point A au point B défini par un réseau. L'article 1384 du Code civil du Québec qualifie ce contrat de contrat de consommation.

Or, dans ce contexte il existe un régime parallèle au Code civil qui prend la forme d'une Loi sur la protection du consommateur (LPC). Celle-ci peut aller très loin car l'intention du législateur était de combler ce manque de rapport de forces entre les consommateurs et le commerçant, au sens large. Les personnes lésées peuvent ainsi déposer des plaintes auprès de l'Office de protection du consommateur et toute requête à la Cour des petites créances pour des litiges de 7000 dollars ou moins. Le Code de procédure civile permet «le recours collectif ». Par contre, ce recours ne représente pas un droit collectif, mais plutôt la sommation de droits individuels similaires.

D'un point de vue contractuel, le transporteur, son sous-contractant et les villes où sont situées les Sociétés de transport sont conjointement et solidairement responsables dans la relation de prestation de service. Autre exemple de solidarité, le gouvernement provincial pourra être poursuivi pour une faute commise par un employé de l'AMT. Nous avons vu qu'il y a cependant une exception, lorsqu'une personne subit un préjudice corporel causé par un autobus, elle doit s'adresser à la Société d'assurance automobile du Québec.

Nous avons cherché à savoir s'il existe un droit au transport ailleurs dans le monde. Le *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels* (PIDESC) stipule que les États membres, dont le Canada, sont tenus d'établir un mécanisme de mise en œuvre de leurs engagements et doivent agir au maximum des ressources disponibles. Le but est d'améliorer constamment les conditions d'existence des personnes et de leurs familles. La question qui se pose, les déplacements en transports collectifs se sont-ils améliorés au cours des dernières années? Le Canada et ses provinces ont-ils agit au maximum de leurs ressources pour améliorer les services de transport collectif et faciliter les déplacements de leurs citoyens?

Le préambule du PIDESC peut servir à interpréter la Charte québécoise et le droit au transport. À la triade « droit à la dignité-droit au travail-droit au transport » s'ajoute une quatrième composante : la paix et la justice sociale. L'article 6 « le droit qu'à toute personne d'obtenir la possibilité de gagner sa vie par un travail librement choisi ou accepté » peut-il être respecté si aucun moyen de transport ne lui permet de se déplacer? Voilà le préambule à la question du droit au transport que nous avons posé.

La charte clarifie les droits et les recours de l'utilisateur. Alors qu'en est-il de la charte des usagers et du droit au transport dans le monde ? En France, la *Loi* d'orientation des transports intérieurs énonce que le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

Aux États-Unis, le droit à la mobilité se fonde sur les différentes décisions de la Cour suprême américaine. Il existe cependant au Massachusset une autorité organisatrice de transport; la *Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA)* qui a planifié et diffusé une « Charte de l'utilisateur » (*Customer's Bill of Rights*) dans laquelle le transporteur prévoit les obligations de garantie pour tout ce qui touche aux retards de service, à la sécurité, à la courtoisie de son personnel, à l'efficacité et au sérieux du traitement des plaintes à l'interne. Fait à noter, cette charte bostonnaise de l'utilisateur permet aux plaintes de s'adresser officiellement aux plus hauts gestionnaires de l'autorité organisatrice sans autre intermédiaire (imputabilité administrative directe).

D'autres types d'engagement existent indirectement en Angleterre, en Australie et en Nouvelle-Zélande où il existe des partenariats privé-publics en matière de transport. Nous croyons qu'il s'agit là d'une avenue intéressante qu'il faudrait approfondir. Enfin, nous avons abordé les recours non juridictionnels pour les citoyens québécois : le protecteur du citoyen et l'ombudsman. D'autres travaux serviront à préciser les rôles et mandats des autres transporteurs au Québec et les recours des usagers.

En résumé, on peut aisément poser l'hypothèse que l'ensemble des droits existants en faveur des usagers constituent clairement des droits individuels, au sens du droit civil. En droit administratif, un régime parallèle a été établi pour réduire les disproportions entre les entreprises ou les organismes publics et les consommateurs au sens large. D'ailleurs, les droits collectifs n'apparaissent que lorsque l'ordre public est menacé (santé, sécurité publique). Par exemple, la notion de service essentiel telle qu'entendue au sens du Code du travail est éloquente à cet égard.

En ce qui concerne le droit au transport et le droit à la mobilité, la seule piste ouverte pour le moment repose sur les recommandations 5, 6 et 7 du comité consultatif sur la pauvreté et l'exclusion sociale, constitué en 2006 en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale en 2002. Le droit au transport relève ainsi d'une notion territoriale et le droit à la mobilité d'une notion individuelle, dans la mesure où il est proposé d'amender respectivement le programme d'aide gouvernementale au transport en commun en faveur des municipalités régionales de comté (MRC) les plus démunies au plan fiscal, afin d'offrir un service de base en transport collectif, de réduire le tarif moyen du transport en commun de moitié en dollars constants sur un horizon de 10 ans, et d'amender la législation afin de reconnaître les besoins des clientèles les moins fortunées... Transport 2000 Québec a adopté une résolution en juin 2008 pour appuyer fermement ces recommandations.

## **Annexe – 1 Organigramme des différents intervenants publics en matière de transport collectif urbain**

Dans la présente annexe, mon intention est d'énumérer les différents intervenants en matière de transport collectif urbain, de préciser leur rôle ainsi que les lois qui les créent ou les habilitent.

### **A) Le ministère des Transports**

Petite nuance : la *Loi sur le ministère des Transports* (L.R.Q., chapitre M-28) crée le ministère des Transports, alors que la *Loi sur les transports* (LRQ, chapitre T-12) habilite le ministère des Transports à prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et les systèmes de transport et à accorder des subventions à des fins de transport, le ministère des Transports a, en tant que partie intégrante du pouvoir exécutif québécois, la responsabilité d'appliquer les lois et règlements relatifs au transport.

En vertu de l'article 2 de la *Loi sur le ministère des Transports*, ce dernier est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. Finalement, selon l'article 4 de la *Loi sur les transports*, le ministre doit établir un plan des systèmes de transport au Québec et voir à l'amélioration des transports, notamment en coordonnant et intégrant les divers modes de transport.

Dans un cas d'espèce donné, l'utilisateur ou le mandataire des usagers doit aller vérifier l'étendue des pouvoirs conférés au ministère par sa loi habilitante afin d'évaluer s'il a outrepassé ses prérogatives légales ou encore ignoré les responsabilités que lui attribuent les lois statutaires.

En somme, la *Loi sur le ministère des Transports* délimite les responsabilités et pouvoirs du ministère dans son ensemble, alors que la *Loi sur les transports* s'adresse au ministre en tant que tel.

Afin de porter à bien cet objectif, le ministère des Transports gère en vertu de la Loi sur le programme d'aide gouvernementale au transport en commun. Le principe directeur par excellence de cette aide financière est de permettre aux grandes et aux moyennes agglomérations urbaines de bénéficier d'un service de transport en commun et de le développer.

L'aide financière du ministère des Transports porte sur les dépenses en immobilisation dans le cas des organismes publics de transport en commun alors qu'elle vise les dépenses d'exploitation dans le cas des organismes municipaux et intermunicipaux de transport et des conseils intermunicipaux de transport en commun de la région de Montréal.

#### **B) Les sociétés de transport**

Constituées par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, les neuf sociétés de transport ont comme mandat de développer le service de transport en commun et de coordonner le développement des réseaux de transport en commun urbain sur leur territoire. Leur loi constitutive leur donne les coudées franches pour organiser, planifier et exploiter un système de transport collectif sur leur territoire.

#### **C) L'Agence métropolitaine de transport**

Constituée par la *Loi sur l'AMT*, ce mandataire de l'État québécois est en fait un organisme régional de transport pour la grande région de Montréal. Il détient une compétence statutaire sur la gestion de la problématique des déplacements régionaux spécifiques à Montréal.

#### **D) Les municipalités**

La *Loi sur les cités et villes*<sup>48</sup> et le *Code municipal du Québec*<sup>49</sup> donnent aux municipalités les prérogatives d'organisation et de planification en matière de transport en commun sur leur territoire.

Il faut toutefois garder à l'esprit qu'en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, les municipalités répondent des obligations des sociétés de transport agissant sur leur territoire.

Ce dernier rappel donne l'occasion de faire une mise en garde cruciale : lorsqu'on veut délimiter les pouvoirs et responsabilité d'un organisme public en vertu de la loi, il est *sine qua non* d'examiner le corpus législatif dans son ensemble, non seulement les lois constitutives ou habilitantes de l'organisme en question, car les lois constitutives ou habilitantes d'un organisme public en particulier peuvent produire un effet juridique sur d'autres organismes publics.

---

<sup>48</sup> L.R.Q., chapitre C-19

<sup>49</sup> L.R.Q., chapitre C-27.1

## **Bibliographie**

### **Législations :**

*Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Victoria, chap. 3 (R-U)  
*Code civil du Québec*, L.Q., 1991, c. 64  
*Loi sur les sociétés de transport en commun*, L.R.Q., chapitre S-30.01  
*Loi sur la protection du consommateur*, L.R.Q., chapitre P-40.1  
*Code de procédure civile*, L.R.Q., chapitre C-25  
*Loi sur le recours collectif*, L.R.Q. c. R-2.1  
*Loi constitutionnelle de 1982*, 1982, ch. 11 (R-U), annexe B, partie 1  
*Charte des droits et libertés de la personne*, L.R.Q., chapitre C-12  
*Loi assurant le maintien des services essentiels dans le secteur de la santé et des services sociaux*, L.R.Q., chapitre M-1.1  
*Loi sur la fonction publique*, L.R.Q., chapitre F-3.1.1  
*Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02  
*Loi d'interprétation*, L.R.Q., chapitre I-16  
*Loi sur l'assurance automobile*, L.R.Q., chapitre A-25  
*Loi sur la société d'assurance automobile du Québec*, L.R.Q., chapitre S-11.011  
*Loi sur les transports*, L.R.Q., chapitre T-12  
*Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, Chapitre C-50  
*Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., chapitre C-19  
*Code municipal du Québec*, L.R.Q., chapitre C-27.1  
*Loi sur le protecteur du citoyen*, L.R.Q., chapitre P-32

### **Jurisprudence nationale :**

*Laurentides Motels c. Beauport (Ville)* 1989 IIJCan 81 (C.S.C.)  
*Douglas College c. Douglas/Kwantlen Faculty Association* (1990) 3 R.C.S. 570  
*CDP c. J.M. Brouillette*, (1996) 23 CHRR D/495  
*Halifax (Ville de) v. Halifax Harbour Commissioners*, [1935] R.C.S. 215  
*CDP c. Paquet*, (1981) C.P. 78  
*Baker c. Canada (Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration)* (1999) 2 R.C.S. 817

### **Doctrine :**

-Patrice GARANT, *Essai sur le service public au Québec : élaboration d'une théorie générale et d'un droit moderne des services publics*, thèse, 1966

-Marie-Ève Arbour, *Le consommateur et les services publics au Québec*,  
<http://www.henricapitant.org/IMG/pdf/Quebec-3.pdf>

**Conventions internationales :**

*Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC)*  
*Convention #122 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)*

**Jurisprudence internationale :**

Arrêt #9, *Affaire du Lotus (France c. Turquie)*, Cour permanente de justice internationale

**Législation étrangère :**

Constitution des États-Unis

Constitution de la France

Constitution de l'Australie

Constitution de la Nouvelle-Zélande

Constitution de la Suède

Constitution de la Finlande

Constitution de l'Italie

*Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (France)*

*Loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (France)*

*Loi no 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions (France)*