COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-17-082817-142

DATE : Le 25 juillet 2018

SOUS LA PRÉSIDENCE DE : L'HONORABLE MARIE-CLAUDE LALANDE, J.C.S.

PRITIE PATEL
et
VANITABEN CHHAGANBHAI PATEL
Demanderesses

c.

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY
et
MONTREAL PORT AUTHORITY
et
SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL INC.
Défenderesses

JUGEMENT

---

[1] Alors qu'elle tente de traverser entre deux wagons immobilisés, vis-à-vis l'entrée du Quai de l'horloge, dans le Vieux-Port de Montréal, Pritie Patel perd pied, lorsque le

train se met en marche. Elle se retrouve instantanément sous le véhicule, et le passage des roues la blesse grièvement. Elle perd ses deux jambes.

[2] Mme Patel et sa mère poursuivent Canadian National Railway Company (CN), Montreal Port Authority (MPA) et la Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM).

[3] Dans les jours qui précèdent le début du procès, les demanderesses règlent hors Cour avec CN et MPA. L'audition se déroule en leur absence.

[4] Le présent jugement ne tranche que l'aspect de la responsabilité, l'instance ayant préalablement fait l'objet d'une scission[1].

I. LE CONTEXTE

[5] L'endroit où l'accident s'est produit se situe dans un parc récréotouristique qui reçoit plus de 6 millions de visiteurs par année. Ce lieu est traversé par un chemin de fer régulièrement utilisé par des trains de marchandises se rendant dans le Port de Montréal ou en sa provenance[2]. Il y a six entrées par lesquelles les usagers peuvent accéder au site. Celle où l'action de la présente affaire se déroule se trouve à l'extrémité est. Il s'agit de l'entrée du Quai de l'horloge.

[6] La SVPM est l'entité responsable de la sécurité sur le site.

[7] Le soir du 11 juin 2013, vers 23 h, Mme Patel, alors âgée de 30 ans, sort avec ses amies Helen Posborg et Sara Bendoudouh. Elles se rendent ensemble dans un bar de la rue St-Laurent, pour y écouter un groupe de musique. Mme Posborg est la conductrice désignée, pour l'occasion.

[8] Après un moment, le trio décide de rejoindre d'autres copains dans le Vieux-Montréal. Avant de quitter les lieux, Mme Patel invite une autre de ses amies, Cyndie Augustin, à se joindre à elles. Il est alors convenu de passer la prendre à la station de Métro Place d'armes.

[9] Une fois Mme Augustin à bord, le quatuor se dirige vers la rue de la Commune pour y garer la voiture. Mme Posborg stationne sa voiture sur le côté nord de cette rue, vis-à-vis l'entrée du Quai de l'horloge.

[10] Le groupe qu'elles vont rejoindre les attend aux Terrasses Bonsecours. Ce bar est situé à l'extrémité est du territoire du parc récréotouristique.

---

[1] Jugement rendu le 13 août 2014.
[2] Pièce DSVPM-14.

[11] Le quatuor arrive à l'établissement après une marche d'environ 5 minutes, soit un peu après minuit. Les amies restent moins d'une heure et repartent des lieux un peu passé 1 h.

[12] Sur le chemin du retour, il tombe une petite pluie.

[13] Les quatre femmes, marchant deux par deux, longent le Hangar 16, comme lors de leur arrivée, avant d'atteindre l'entrée du Quai de l'horloge.

[14] À partir de cette partie du récit, des bandes vidéo permettent de suivre avec exactitude, les mouvements des différents protagonistes[3].

[15] Le premier duo formé de mesdames Augustin et Patel arrive en premier.

[16] À cet endroit, elles constatent que l'accès par lequel elles sont venues est obstrué. Un train y est immobilisé, bloquant la sortie, tant pour les voitures que pour les piétons.

[17] Juste à l'extérieur de la zone hachurée blanche au sol, une voiture patrouille de la SVPM est stationnée avec ses gyrophares allumés. Dans celle-ci se trouve un agent de sécurité de la SVPM, Franz Duteau.

[18] Mesdames Augustin et Patel se dirigent vers l'auto-patrouille. Seule Madame Augustin s'adresse à l'agent de sécurité pendant que Madame Patel attend à distance, de l'autre côté du véhicule. Peu après, le deuxième duo arrive. Mesdames Posborg et Bendoudouh s'approchent à leur tour de la voiture pour participer à l'échange.

[19] Une fois la discussion terminée, le quatuor marche d'un bon pas, mais sans précipitation, vers le train.

[20] Tout d'abord, Mme Augustin traverse entre les wagons situés le plus à l'est de l'entrée puis Mme Bendoudouh s'exécute à son tour entre les deux wagons situés plus à l'ouest. Une fois la manœuvre de Mme Augustin complétée, Mme Patel entreprend de faire de même. Au moment où elle se trouve sur le sommet du lien attachant les wagons les uns aux autres, sans avertissement, le train redémarre subitement, causant une importante secousse, et provoquant la chute de Mme Patel au sol entre deux wagons. Le train, en continuant sa progression, traîne celle-ci sur plusieurs mètres et lui sectionne les deux jambes.

[21] Il ne s'écoule que 100 secondes entre le moment où le premier duo débouche à l'intersection du Hangar 16 et le moment du tragique accident.

---

[3] Pièce P-2.

II. LA POSITION DES PARTIES

[22] Les demanderesses soutiennent que la SVPM a commis une faute engageant son entière responsabilité en ne prenant pas les mesures appropriées pour sécuriser l'entrée du Quai de l'horloge.

[23] En raison de l'aménagement particulier du Vieux-Port, les demanderesses affirment que la SVPM a l'obligation spécifique d'assurer la sécurité des piétons du danger que représente la présence des rails de chemin de fer et de leur utilisation régulière sur leur propriété.

[24] En conséquence, elles soutiennent que le patrouilleur de la SVPM n'a pas rempli ses obligations en ne fournissant pas l'information cruciale qui aurait permis à Mme Patel de comprendre la dangerosité des lieux. En outre, par son comportement nonchalant, le patrouilleur a laissé comprendre à la victime que si risque il y avait, celui-ci n'était certainement pas important, puisqu'en aucun temps celui-ci n'est sorti de son véhicule ou n'a interpelé le quatuor pour les dissuader de traverser à cet endroit.

[25] De son côté, la SVPM plaide que ce malheureux accident résulte de la faute de la victime et de sa négligence grossière. Elle ne pouvait ignorer que la situation présentait un danger et elle devait agir en conséquence. Elle savait ou devait savoir qu'elle ne devait pas s'approcher du train, même immobilisé.

[26] La SVPM affirme que son agent a avisé un des membres du quatuor que le train pouvait partir à tout moment et qu'elles pouvaient se diriger vers une autre entrée ou attendre que le train libère l'entrée du Quai de l'horloge.

[27] Le comportement de Mme Patel était téméraire et, par conséquent, elle doit être la seule responsable des dommages subis.

III. LES QUESTIONS EN LITIGE

1. **Est-ce que la SVPM a manqué à ses obligations vis-à-vis Mme Patel?**

2. **Le cas échéant, Mme Patel doit-elle supporter une part de responsabilité dans le préjudice subi?**

IV. L'ANALYSE

1. **Est-ce que la SVPM a manqué à ses obligations vis-à-vis Mme Patel?**

LE DROIT APPLICABLE

[28] L'article 1457 *C.c.Q.* constitue le cadre juridique pour analyser la responsabilité civile extracontractuelle. Celle-ci peut résulter d'une faute d'action ou d'une omission d'agir.

[29] Les auteurs Baudouin, Deslauriers et Moore traitent de ces deux types de faute en ces termes :

> **Faute d'action – Faute d'omission**
>
> **1-185** – *Distinction* – La faute d'action consiste à poser un geste non conforme au standard fixé par la loi ou à avoir un comportement jugé inadéquat par la jurisprudence. Au contraire, la faute d'omission consiste à s'abstenir d'agir alors qu'on aurait dû le faire. Dans les deux cas, le problème est fondamentalement identique et consiste à déterminer si l'agent, dans les circonstances, avait soit le devoir de ne pas agir comme il l'a fait, soit, au contraire, celui d'agir, et si, dans l'une et l'autre hypothèse, sa conduite a été conforme au modèle d'une personne raisonnablement prudente et diligente.
>
> **1-186** – *Pertinence de la distinction* – À propos de la faute d'omission, il existe une confusion, plus apparente que réelle, chez certains auteurs et certaines décisions. D'aucuns, en effet, prétendent que l'omission n'est fautive que s'il existe un devoir ou une obligation spécifique d'agir. On voit ici une influence de la common law qui, pour qu'il y ait responsabilité, impose comme préalable d'analyse juridique un « *duty to act* ». Cette proposition n'est pas exacte en droit civil et mérite d'être nuancée. D'une part, comme le fait la doctrine française, il faut distinguer l'omission pure et simple, de l'omission dans l'action qui est en réalité une abstention à l'intérieur d'un processus actif. Ainsi le médecin qui, lors de l'administration d'une anesthésie, omet de vérifier les raccordements de tuyaux d'oxygène commet une faute d'omission dans l'action. D'autre part, et plus fondamentalement, s'il est certain que l'omission pure et simple constitue une faute lorsqu'il existe une obligation d'agir spécifique, celle-ci n'est pas pour autant indispensable pour qu'il y ait faute extracontractuelle. En effet, le devoir général de se comporter en personne prudente et diligente contenu à l'article 1457 C.c. en respectant les règles qui s'imposent à elle, est suffisant pour fonder une faute d'abstention, en l'absence d'une disposition légale ou règlementaire touchant l'activité particulière que devait avoir le débiteur. C'est notamment le cas pour le défaut de veiller à écarter ou à avertir d'un éventuel danger. Il convient donc, à cet égard, de se méfier de l'analogie avec la common law ou le droit pénal qui, pour sa part, prévoit plutôt une série de devoirs ou d'obligations spécifiques. Ainsi, le *Code criminel* ne règlemente pas l'obligation de porter secours à une personne en danger, alors que cette obligation est maintenant codifiée en droit civil. Nous pensons toutefois que, même en l'absence d'un tel texte, les tribunaux auraient pu retenir une responsabilité pour faute d'abstention par rapport au devoir général de ne pas causer préjudice à autrui.[4]
>
> (références omises et soulignements ajoutés)

[30] La personne maître des lieux a le devoir de prendre des précautions raisonnables pour éviter des occasions de danger, imprévisibles pour les personnes qui s'y trouvent[5].

---

[4] Jean-Louis BAUDOUIN et Patrice DESLAURIERS et Benoit MOORE, *La responsabilité civile,* 8e éd., vol.1, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2014, par. 1-185 et 1-186.

[5] Voir *Joly* c. *Salaberry-de-Valleyfield (Ville de)*, 2007 QCCA 1608, par. 27.

[31] Lorsqu'il est prévisible que des gens circulent à un certain endroit, même s'ils n'en ont en principe pas le droit, la personne en contrôle doit prendre les mesures de sécurité qui s'imposent[6]. La Cour d'appel écrivait en 1986 :

> (...) [J]e suis d'avis que dans les circonstances de l'espèce, la circulation de motoneiges sur le terrain où était située la tour de transmission était prévisible. Le mode d'installation des haubans créait un obstacle dangereux dont on aurait pu atténuer les risques par certaines mesures de signalisation que l'on a omises par négligence ou indifférence. En retenant les critères de prévisibilité que proposait l'appelante elle-même vis-à-vis l'utilisation possible et connue de son terrain, l'appelante a commis une faute civile. L'absence de règlementation publique ne la dispensait pas de prendre les précautions qu'exigeaient les lieux et le risque prévisible de la circulation des motoneigistes dans la région.[7]
>
> (soulignements ajoutés)

[32] Cette obligation en est une de moyens et non de garantie[8]. Par exemple, une ville « n'est pas l'assureur des personnes qui utilisent ses parcs et ses équipements sportifs » et n'a pas le devoir de protéger des individus contre des dangers évidents qu'ils pouvaient facilement éviter[9].

DISCUSSION

[33] Les demanderesses affirment que la SVPM a commis une faute d'omission en ne prenant pas les moyens nécessaires pour avertir les usagers de son site du danger que représentait un train immobilisé sur les voies traversant les lieux.

[34] Tout d'abord, une brève description des lieux s'impose. I y a une zone hachurée en blanc sur la chaussée et un panneau faisant un « X », à la droite du passage, indiquant la présence d'une voie ferrée. Il n'y a aucune clôture ou guérite à l'entrée ou la sortie, bloquant le passage à niveau.

[35] Outre une mention sur le site internet de la SVPM, il n'existe aucune signalisation particulière mettant en garde les visiteurs que des trains peuvent non seulement traverser le site, mais également s'y immobiliser et repartir sans préavis.

[36] La SVPM a choisi de sensibiliser les usagers du danger potentiel relié à la configuration du site, avec ses agents et leur auto-patrouille munie de gyrophares.

---

[6] Voir *St-Pierre* c. *Parc linéaire Le P'tit Train du Nord*, 2013 QCCA 164, par. 3.

[7] *Québec-téléphone* c. *Lebrun*, [1986] R.J.Q. 3073, 3092, cité dans *Fortier* c. *Ste-Séraphine (Municipalité de)*, [2003] R.J.Q. 3232, par. 29 (C.S.), confirmé par *Ste-Séraphine (Municipalité de)* c. *Fortier*, 2005 QCCA 261 (l'arrêt *Ste-Séraphine* est traité ci-dessous : *infra*, point 2.5).

[8] Voir *Site touristique Chute à l'ours de Normandin inc.* c. *Nguyen (Succession de)*, 2015 QCCA 924, par. 38.

[9] *Joly* c. *Salaberry-de-Valleyfield (Ville de)*, 2007 QCCA 1608, par. 25.

[37] En somme pour déterminer si la SVPM a bien rempli son obligation d'assurer la sécurité des lieux, il est nécessaire d'examiner le comportement des agents de sécurité en poste, le soir de l'accident.

[38] Le Tribunal bénéficie des témoignages entendus en cours de procès ainsi que des notes sténographiques obtenues à la suite de nombreux interrogatoires hors Cour[10], en plus des bandes vidéo enregistrées le soir de l'accident[11].

[39] Au soutien de la demande, les différents témoignages font sensiblement tous valoir la même chose. En aucun temps le patrouilleur de la SVPM n'a informé les femmes que le train immobilisé pouvait repartir à n'importe quel moment et sans aucun avertissement préalable.

[40] Voici succinctement ce que ses témoignages révèlent.

Cyndie Augustin

[41] Il y a tout d'abord la version offerte par Mme Augustin.

[42] Des quatre femmes présentes le soir de l'accident, c'est celle qui s'est entretenue le plus longuement avec M. Duteau.

[43] Son interrogatoire hors Cour s'est tenu plus de deux ans suivant l'accident.

[44] Il faut dire que Mme Augustin n'a presque plus eu de contact avec Mme Patel à la suite du tragique évènement, ayant déménagé à New York peu après.

[45] C'est donc à titre de tiers qu'elle a été appelé à offrir sa version des faits.

[46] Elle s'est pliée à l'exercice sans bénéficier d'une préparation avec les procureurs de Mme Patel et sans avoir visionné la bande vidéo prise le soir du triste évènement.

[47] Tant durant cet exercice qu'à l'audience, Mme Augustin affirme que l'agent de sécurité lui dit ignorer depuis quand le train est immobilisé et à quel moment il repartira.

[48] En outre, sans se souvenir des mots exacts utilisés, elle répète que l'agent lui laisse comprendre qu'elle peut faire ce qu'elle veut – *Do as you please*[12]. Enfin elle précise que tout au long de l'échange, M. Duteau demeure bien calé dans son siège avec une attitude nonchalante.

---

[10] Notamment celui de Pritie Patel tenu le 29 août 2014, ceux de Cyndie Augustin et Helen Posborg tenus le 19 juin 2015, celui de Sarah Bendoudouh tenu le 24 août 2015, celui de Serge Labelle tenu le 8 juin 2016 et ceux de Franz Duteau et Benoit Papineau tenus le 9 juin 2016.

[11] Pièces P-2 et DSVPM-13.

[12] Interrogatoire de Cyndie Augustin, pp. 18 à 25.

[49] En aucun temps, ajoute-t-elle, l'agent ne la met en garde contre le danger potentiel que représente le train immobilisé ou que celui-ci peut repartir à n'importe quel moment, sans avertissement.

[50] En se dirigeant vers le convoi, le seul danger qu'elle identifie est celui de glisser durant l'enjambée. Elle comprend qu'elle pourrait se faire mal, si elle devait tomber, mais rien qui puisse être de la nature des blessures subies par Mme Patel.

[51] Si M. Duteau l'avait informée que le train pouvait se remettre en marche à tout moment, sans avertissement, jamais elle n'aurait traversé.

Helen Pasborg

[52] Depuis l'accident, Mme Pasborg a perdu contact avec Mme Patel.

[53] Tout comme Mme Augustin, Mme Pasborg a été interrogée hors Cour à titre de tierce partie. En outre, elle n'a pas participé à une rencontre préparatoire et n'a pas non plus vu la vidéo, au préalable.

[54] En raison de certaines allégations laissant croire que des membres du quatuor puissent avoir été sous l'effet de l'alcool, Mme Pasborg relate comment la soirée s'est déroulée.

[55] Sans reprendre un à un les éléments de son témoignage à ce sujet, elle affirme que bien que ses compagnes ont pu prendre des boissons alcoolisées, la quantité qu'elles ont prise n'a pas altéré leur comportement. Rien ne lui laisse croire que l'une ou l'autre des amies ait pu être intoxiquée.

[56] Mme Pasborg relate également l'échange avec M. Duteau, alors que Mme Bendoudouh se tenait à côté d'elle. Elle se souvient qu'aux questions qu'elle adresse à M. Duteau, celui-ci lui réitère, à elle aussi, qu'il ignore la durée de l'arrêt du convoi. En outre, il offre les options suivantes : attendre, marcher (pour contourner le train) ou passer tout droit, à sa guise.

> « (...) it's to your discretion. You can either wait, walk, go further down to walk around the train, or go through it, to your discretion. »[13]

[57] Comme Mme Augustin, Mme Pasborg insiste pour dire que jamais M. Duteau ne lui a dit de ne pas traverser.

[58] En outre, celle-ci indique décrit que tout au long de la conversation avec l'agent, ce dernier est demeuré dans sa voiture avec une attitude un peu blasée, *he was very*

---

[13] Interrogatoire d'Helen Pasborg, p. 26, l. 18 à 23. (ainsi que p. 27, l. 12 à 16, p. 31, l. 9 à 12, p. 42, l. 7 à 10, p. 43, l. 5 à 8 et p. 49, l. 18 à 24).

laid back. Pour elle, ce genre de comportement n'en est certainement pas un pour mettre en garde des gens d'un danger imminent.

[59] À l'audience, elle explique que le seul danger qu'elle percevait alors était celui de pouvoir glisser entre les wagons et se faire mal, mais jamais que le train pouvait repartir à n'importe quel moment, sans avertissement.

Sara Bendoudouh

[60] Mme Bendoudouh n'a pas témoigné au procès, mais comme les trois autres, elle a été interrogée hors Cour, deux ans après l'accident.

[61] Son témoignage est essentiellement au même effet que celui des deux autres.

[62] Elle a entendu les réponses de M. Duteau aux questions que Mme Posborg posait et se souvient que l'agent leur donnait la possibilité de marcher dans la direction opposée pour contourner le train ou d'aller tout droit.

Pritie Patel

[63] Rappelons que Mme Patel n'a pas parlé à l'agent Duteau.

[64] En aucun temps, elle n'entend les échanges entre l'agent et ses amies.

[65] Interrogée sur sa consommation d'alcool ce soir-là, Mme Patel ne nie pas avoir pris une consommation au premier endroit visité en début de soirée ainsi qu'une seconde, un second bar sans, par ailleurs, l'avoir terminée. Elle admet également avoir accepté un shooter. En outre, ces breuvages alcoolisés ont été pris sur une période de près de deux heures.

[66] Elle jure que ses facultés n'étaient d'aucune manière affaiblies.

[67] Ainsi, lorsqu'on l'aperçoit gesticuler sur la bande vidéo, elle explique qu'elle indiquait à Mme Augustin qu'elle pouvait apercevoir au loin, la voiture garée sur la rue de la Commune.

[68] Lorsque son amie part en direction du convoi, elle se souvient que Mme Augustin lui a alors indiqué que l'agent ignorait l'heure à laquelle le train allait partir et qu'elles pouvaient l'enjamber, sachant par ailleurs qu'elles pouvaient chuter, lors de la manœuvre, *proceed at your own risks*[14].

[69] Vu l'absence de barrière, en aucun temps, Mme Patel ne croyait que le train pouvait se mettre en branle sans un avertissement sonore.

---

[14] Interrogatoire de Pritie Patel, p. 183, l. 24.

[70] Enfin, jamais l'agent de sécurité ne leur a crié quoi que ce soit alors qu'elle se dirigeait avec ses compagnes vers le train.

Franz Duteau

[71] Au moment de l'accident, ce dernier travaille à titre d'agent de sécurité pour la SVPM depuis 5 ans. Auparavant, il a tenu d'autres emplois mettant à profit ses compétences d'agent de sécurité dûment certifié.

[72] Dans le cadre de ses fonctions à la SVPM, au quotidien, M. Duteau applique la procédure de sécurité adoptée par son employeur et affirme bien la connaître.

[73] Notamment, cette procédure lui indique comment se comporter lors de passage de trains afin de sécuriser les lieux. En outre, il met beaucoup d'emphase sur le fait qu'advenant une interaction avec des usagers, si ceux-ci sont insatisfaits, il doit éviter d'entrer dans une joute verbale. De plus, il fait valoir qu'un agent de sécurité n'a aucun pouvoir pour arrêter des individus.

[74] M. Duteau a eu au moins trois occasions pour fournir sa version des faits relativement à l'accident.

[75] Il y a tout d'abord son rapport, confectionné dans les heures suivant l'accident[15].

[76] Précisons qu'avant la rédaction du document, l'agent visionne la bande vidéo.

[77] M. Duteau y indique que vers 1 h 43, les quatre femmes arrivent au Quai de l'horloge. Il précise qu'elles étaient impatientes et ne voulaient pas attendre. En outre, malgré ses avertissements, deux d'entre elles se sont dirigées vers le train. C'est à ce moment qu'il communique alors avec la Gestion technique centralisée (la GTC), l'équivalent d'un centre de contrôle, pour les en informer, mais au même moment le train se met à bouger et l'une des deux personnes fait une chute.

[78] Lors de son interrogatoire hors Cour tenu le 9 juin 2016, M. Duteau commence par dire qu'il est sorti de son véhicule lorsque les jeunes femmes se sont dirigées vers lui[16]. Puis, sans vraiment s'en expliquer, il se ravise et affirme s'être précipité vers les femmes lorsque celles-ci se dirigent vers le convoi[17]. Enfin, il répète qu'il les a averties de nombreuses fois du danger imminent et qu'il a fini par leur dire *it's at your own risks.*

[79] Toujours dans le cadre de cet interrogatoire, M. Duteau affirme que les arrêts de trains peuvent survenir entre une fois par semaine et une fois par mois[18]. En général,

---

[15] Pièce P-5.
[16] Interrogatoire de Franz Duteau, p. 44, l. 8-15.
[17] Interrogatoire de Franz Duteau, p. 67, l. 18 à p. 68, l.13, p. 70, l. 18-23 et p. 74, l.24 à p. 75, l.10.
[18] Interrogatoire de Franz Duteau, pp. 30 à 32.

ceux-ci ne que de deux à trois minutes, ou peut-être cinq à sept minutes. L'arrêt le plus long dont il se souvient a été d'une durée de vingt-cinq minutes[19].

[80] À l'audience, M. Duteau soutient alors que la durée moyenne d'un arrêt est d'approximativement de 5 à 15 minutes, mais il arrive que ce soit plus long. Il en a vu s'arrêter durant trois heures.

[81] À l'aide de la bande vidéo, l'agent corrige la version des faits offerte au préalable. Maintenant, il affirme que durant la majorité de la discussion avec les femmes, il est demeuré dans la voiture patrouille, là où il s'était réfugié une fois le train immobilisé. Toutefois, il se serait précipité à l'extérieur de son véhicule au moment où les femmes se dirigeaient vers le convoi et leur aurait crié *it's at your own risks* pour les mettre en garde du danger.

[82] Il insiste pour dire qu'il a fourni toute l'information à Mme Augustin et Mme Posborg mais qu'elles en ont tout simplement fait à leur tête.

[83] Duteau ajoute avoir contacté la GTC afin d'éviter que le train se mette en marche. Malheureusement, celui-ci s'est mis en branle quelque 30 secondes plus tard.

Benoit Papineau

[84] M. Papineau est l'agent de sécurité attitré à la GTC, le soir de l'accident.

[85] C'est lui qui reçoit les appels de M. Duteau, au moment de l'arrivée du train au Quai de l'horloge et de son arrêt.

[86] Cette information est d'ailleurs répertoriée dans le rapport d'activités quotidiennes de la GTC[20].

[87] Vers 1 h 43, il reçoit une communication de M. Duteau qui veut savoir à quel moment le train va repartir.

[88] Incidemment, cet appel n'apparait pas au rapport d'activités.

[89] Comme à ce moment-là, il y a moins de 10 minutes d'écoulées depuis l'arrêt et que la durée moyenne de tels arrêts n'est pas dépassée, M. Papineau continue de vaquer à ses autres occupations puisqu'il ne s'agit pas, selon lui, d'une situation requérant une intervention immédiate.

[90] Quelques secondes plus tard, M. Papineau reçoit une deuxième communication l'informant que des personnes s'engagent sur le train.

---

[19] Interrogatoire de Franz Duteau, pp. 33 à 34.
[20] Pièce P-8.

[91] Il réalise alors l'urgence. Il arrête ses tâches en cours, prend le téléphone et compose le numéro pour joindre la capitainerie du Port de Montréal dans l'objectif de prévenir un déplacement du train et d'éviter l'accident.

[92] Malheureusement, avant qu'il n'ait le temps de les avertir, il reçoit une nouvelle communication de M. Duteau pour l'informer que le train s'est remis en marche et qu'une femme est tombée.

[93] M. Papineau appelle le 9-1-1. Les policiers arrivent sur la scène trois minutes plus tard[21].

Serge Labelle

[94] M. Labelle est le directeur des opérations à la SVPM depuis 2008. La sécurité du site relève de lui.

[95] Pour s'affranchir de cette responsabilité, une procédure a été adoptée par la SVPM. Celle-ci a pour but d'assurer une présence physique aux différentes entrées des lieux et contrôler les déplacements des gens et leur fournir de l'information, le cas échéant.

[96] Pour lui, la tâche la plus importante de ses agents consiste à assurer la sécurité de la clientèle.

[97] Bien qu'on puisse penser que des immobilisations de train soient peu fréquentes, M. Labelle, affirme qu'il y a des situations "particulières" tous les jours. La durée moyenne d'immobilisation d'un train varie de 5 à 10 minutes. Parfois, cela peut aller jusqu'à 15 minutes.

L'expert André Doiron

[98] La SVPM a retenu les services de M. Doiron pour qu'il renseigne le Tribunal sur le fonctionnement et la sécurité entourant les passages de trains.

[99] Tel que demandé, celui-ci a été reconnu comme expert en opérations et sécurité ferroviaire.

[100] Le mandat de l'expert touche les éléments suivants :

- Analyser les mesures de sécurité mise en place sur la propriété de la Société du Vieux-Port au moment de l'accident.
- Analyser les protocoles de sécurité et directives internes de la Société de Vieux-Port.

---

[21] Pièce P-8.

- Évaluer la condition et l'état des systèmes de sécurité au passage à niveau du Quai de l'horloge (passage à niveau où l'accident a eu lieu)

- Évaluer la conduite du patrouilleur responsable dudit passage à niveau dans la nuit de l'accident, à savoir s'il a été prudent et diligent à la lumière des circonstances de l'évènement.

- Examiner et évaluer la règlementation régissant le passage à niveau en question.[22]

[101] À la suite de son analyse, l'expert Doiron affirme que la SVPM n'a commis aucune erreur. En outre, il ne formule aucun reproche ou commentaire quant à la méthode sélectionnée pour assurer la sécurité de la clientèle.

[102] Selon lui, la seule présence physique d'un agent de sécurité représente, la meilleure façon de dissuader les gens de traverser un train immobilisé. Il ne fait pas de distinction entre le fait qu'un agent soit assis dans une voiture ou qu'il se tienne debout face aux gens.

[103] Tout en lui reconnaissant un nombre impressionnant d'années d'expérience dans le domaine des chemins de fer, le Tribunal note que dans l'exécution de son mandat, l'expert n'a pas eu accès à l'ensemble des documents pertinents. Il n'a pas reçu ni lu les transcriptions des interrogatoires tenus hors cour. Il ignore les circonstances de l'accident et tient pour avéré ce que son mandataire a bien voulu partager avec lui. En outre, on ne lui a pas fourni copie de la procédure de sécurité en vigueur au moment de l'accident.

[104] Avec respect pour ce témoin, le Tribunal ne peut donner de poids à cette expertise. Il apparaît évident que l'expert n'a pas eu accès à l'information qui aurait pu lui permettre de rendre une opinion objective et utile.

Les procédures de sécurité lors du passage d'un train

[105] À la lumière des différents témoignages, il devient nécessaire d'examiner de plus près ce que la procédure de sécurité indique, mais avant, rappelons que la SVPM produit au soutien de sa défense, celle qui est en vigueur en juin 2010. Or, on sait que celle-ci a été modifiée en janvier 2013 et c'est elle qui était en vigueur au moment de l'accident.

[106] Malgré cette erreur, tous les représentants de la SVPM affirment que l'une et l'autre sont identiques.

---

[22] Pièce P-11, p. 4.

[107] Toutefois, à la lecture, il est clair que ce n'est pas le cas. Plusieurs précisions et détails sont apportés dans différentes sections. Il apparaît que la version de 2013 tente de répondre à une problématique déjà vécue.

[108] À cet égard, il faut souligner que dans le cadre de son contre-interrogatoire, M. Papineau reconnaît que d'autres incidents sont survenus sur le site. Ceux-ci impliquaient l'immobilisation d'un train bloquant tous les accès. Lors des évènements en question, plusieurs usagers avaient choisi de sortir du site en passant entre les wagons immobilisés.

[109] M. Papineau se souvient plus particulièrement d'un évènement en août 2010 ainsi qu'un autre en mai 2012. Ces deux cas ont fait l'objet de rapports et celui de 2012 a même requis l'intervention de la police tellement il y avait des usagers qui enjambaient les wagons immobilisés[23].

[110] À la lumière de ce récit, force est de constater que les modifications apportées à la procédure en 2013 visaient à pallier aux problèmes survenus en 2010 et en 2012.

[111] Clairement, la procédure de 2013 visait à resserrer l'encadrement.

[112] Voici une brève comparaison des deux procédures:

Procédure de sécurité (Juin 2010)	**Procédure de sécurité (Janvier 2013)**
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	**OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**
Minimiser l'impact des passages du train sur le site et assurer la sécurité des employés et de la clientèle	**Sécuriser les passages à niveau sur le territoire lors des passages de trains** afin d'assurer la sécurité des employés et de la clientèle
2. DÉPLOIEMENT DES EMPLOYÉS AUX ACCÈS	**2. DÉPLOIEMENT DES EMPLOYÉS AUX ACCÈS EN PÉRIODE ESTIVALE JOUR/SOIR**
	Déploiement en été de mai à septembre - Quarts de jour et de soir **[...] l'aiguillage de ces trains causera des arrêts complets du train sur plusieurs de nos passages à niveau, pour des périodes de 5 à 15 minutes.** **Le risque que les piétons tentent d'escamoter les wagons pour gagner du temps est élevé et le personnel déployé devra veiller à dissuader ce comportement dangereux**

[23] Pièce P-16.

4. CONSIGNES GÉNÉRALES	5. CONSIGNES GÉNÉRALES AUX EMPLOYÉS EN CHARGE DE SÉCURISER UN PASSAGE À NIVEAU/ACCÈS
Employés assignés **Se tenir en dehors de la zone de garde** (peinte en jaune et hachurée) Si le train est immobilisé, l'employé assigné doit inciter les clients à ne pas franchir la zone et surtout à ne pas passer par-dessus le train. Informer la clientèle que le train peut se mettre en marche à tout moment, ce qui crée une situation dangereuse.	Immobiliser le véhicule d'intervention ou de service au centre des deux voies et **en diagonale** avec phares et gyrophares et/ou les feux d'urgence (hasard) allumés; **Se tenir debout** au centre des deux voies d'accès et en dehors de la zone de garde (peinte en jaune ou blanc et hachurée) **Porter la veste de sécurité jaune ou orange fluo en tout temps** Si le train est immobilisé, l'employé assigné **doit indiquer aux gens de ne pas franchir ou escamoter le train/ wagons en vue d'espérer passer par-dessus le train** Informer la clientèle que le train peut se mettre en marche à tout moment, **le risque de chute entre les wagons serait alors inévitable**

Les bandes vidéo

[113] Peu importe la bande vidéo qu'on visionne, voici ce qu'elles révèlent :

[114] M. Duteau arrive sur les lieux à bord de la voiture patrouille, les gyrophares allumés. Il gare son véhicule de manière perpendiculaire aux rails de chemin de fer, comme c'était la consigne en vertu de l'ancienne procédure.

[115] On sait que cette procédure a fait l'objet d'une modification en janvier 2013, à la suite d'incidents semblables à celui survenu en juin 2013, et que les amendements commandaient alors d'immobiliser le véhicule patrouille en diagonal, vraisemblablement pour avoir un impact visuel plus important.

[116] Dans les instants suivant son arrivée, M. Duteau demeure à l'extérieur de son véhicule pendant que le train se déplace en direction est.

[117] Puis, le train s'immobilise à 1 h 37.

[118] Outre le passage d'une voiturette de golf amenant des clients d'un des commerces situés sur le site, les seuls usagers alors présents sont les occupants d'un

VUS. À 1 h 40, alors que l'accès à l'entrée du Quai de l'horloge est toujours bloqué et que des gens attendent que la voie se dégage, M. Duteau décide de regagner sa voiture.

[119] Il s'agit là, à n'en pas douter, d'une autre entorse à la procédure, puisque celle-ci précise que l'agent doit demeurer debout à l'extérieur de son véhicule.

[120] L'arrivée des quatre amies ne change rien au comportement de l'agent. Il demeure derrière le volant de sa voiture.

[121] Au moment où Mme Patel arrive au coin du Hangar 16 en compagnie de Mme Augustin, elles se dirigent vers la voiture patrouille. Mme Augustin s'approche de la fenêtre du véhicule du côté conducteur et s'adresse à son occupant. Pendant ce temps, Mme Patel contourne la voiture et regarde dans la direction du train.

[122] M. Duteau demeure dans la voiture patrouille tout au long de la discussion. Ensuite, lorsque le quatuor se dirige vers les wagons immobilisés, en marchant normalement, en aucun temps la portière du véhicule de M. Duteau ne s'ouvre. L'agent n'y sort que lorsque le train se met en marche[24].

[123] Sans qu'il ne soit possible de déterminer si Mme Augustin et Mme Patel se sont parlé avant de franchir les wagons, on voit que Mme Augustin se dirige vers le convoi et que peu de temps après, les autres lui emboitent le pas. Mesdames Augustin et Bendoudouh traversent sans difficulté. C'est au moment où Mme Patel leur emboîte le pas, alors que Mme Posborg patiente derrière elle, que le train redémarre.

[124] On sait que le train se remet en marche à 1 h 45 min 38 s, soit à l'intérieur du temps moyen d'immobilisation.

Conclusions

[125] À la lumière de l'ensemble de la preuve, il ne fait pas de doute que la SVPM est tout à fait au courant que la configuration de son site, traversée sur toute sa longueur par une voie ferrée utilisée au quotidien par le Port de Montréal et le Canadien National, comporte un danger évident pour les quelque 6 millions d'usagers qui se rendent sur les lieux chaque année.

[126] La procédure de sécurité en vigueur depuis au moins 2004, et modifiée au fil du temps pour répondre à cette problématique, est une reconnaissance de ce danger.

[127] Or, en l'espèce, il faut conclure, soit que le moyen choisi par la SVPM était déficient, ou soit que la procédure n'a pas été suivie, le 12 juin 2013.

---

[24] Pièce DSVPM-13, 1:45.32 à 1:45.38.

[128] En guise d'avertissement aux usagers, une mention sur le site internet de la SVPM, il n'existe aucune signalisation particulière mettant en garde les visiteurs que des trains peuvent non seulement traverser le site, mais également s'y immobiliser et repartir sans préavis.

[129] En ce qui concerne la mise en garde sur le site internet, il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que le visiteur d'un site comme le Vieux-Port de Montréal consulte spontanément un site internet pour s'enquérir de tous les dangers potentiels. Il doit y avoir signalisation sur place.

[130] La SVPM a donc opté de sensibiliser les usagers du danger potentiel relié à la configuration du site, avec ses agents et leur auto-patrouille munie de gyrophares.

[131] Toutefois, des témoignages offerts à la Cour et hors Cour, on constate que la procédure n'a pas été suivie.

[132] La preuve indépendante des bandes vidéo ne ment pas.

[133] Tout d'abord, il faut mettre de côté le témoignage offert par M. Duteau. Aucune des versions fournies par Duteau ne se ressemblent et elles ne collent pas avec la preuve vidéo.

[134] À l'opposé, les témoignages du quatuor sont très crédibles. Tout d'abord, mesdames Augustin, Pasborg et Bendoudouh ont témoigné sans préparation au préalable et sans avoir visionné la bande vidéo. Elles ont offert des versions qui sont, somme toute, très semblables et cohérentes avec la bande vidéo. En outre, leur description de l'attitude de l'agent Duteau ainsi que l'information qu'il leur communiquait dans les instants précédant l'accident sont plus probables que les nombreuses et variables mises en garde que celui-ci soutient leur avoir données.

[135] Le Tribunal retient également que la version des faits de Mme Patel offerte dans le cadre de l'interrogatoire hors Cour, demeure sensiblement la même qu'à l'audience et corrobore ce qui apparaît sur les bandes vidéos.

[136] En ce qui concerne l'allégation selon laquelle Mme Patel aurait eu les facultés affaiblies, la preuve ne permet pas de conclure en ce sens. En outre, malgré tout ce qu'on a voulu faire aux images, le comportement de Mme Patel concorde avec celui d'une personne qui gesticule pour indiquer à ses amies qu'elle aperçoit, entre deux wagons, leur voiture garée juste de l'autre côté.

[137] En somme, la preuve prépondérante permet de conclure que l'agent Duteau n'a jamais informé les quatre amies que le train pouvait repartir à n'importe quel moment. Il s'est contenté de dire qu'elles avaient le choix d'attendre, sans préciser la durée moyenne d'un tel arrêt ni depuis combien de temps le convoi était immobilisé. Ensuite, il les a avisées qu'elles pouvaient marcher vers l'ouest pour contourner le train et a

également indiqué qu'elles pouvaient, à leurs risques, enjamber le convoi entre deux wagons.

[138] Certes, l'agent leur expose qu'il existe un risque, mais il faut examiner la nature de cette mise en garde.

[139] Tout d'abord, il y a une auto-patrouille avec les gyrophares allumés. Personne n'est à l'extérieur. L'agent est assis confortablement dans son véhicule. Durant les échanges, les trois femmes qui participent à l'échange avec l'agent décrivent l'attitude de nonchalante. Il n'a pas l'air de quelqu'un qui a comme obligation d'assurer la sécurité du site.

[140] Bien qu'il puisse être compréhensible qu'un agent de sécurité prenne une pause s'il n'y a personne sur le site, il faut conclure ici que l'agent a choisi de prendre une pause alors qu'il était en train d'accomplir la tâche la plus importante de son emploi, comme le reconnaît son supérieur, soit d'assurer la sécurité des usagers.

[141] L'agent Duteau, pour bien protéger les usagers du danger, en l'absence de toute autre barrière, se devait de demeurer à l'extérieur, comme la procédure le commande.

[142] Les informations que l'agent Duteau donne aux quatre femmes et son attitude générale ne laissent aucunement présager que le train pourrait repartir à n'importe quel moment.

[143] Ceci est tellement vrai que lorsque le quatuor se dirige normalement vers le convoi, il ne bronche pas. Il choisit plutôt d'appeler la GTC.

[144] Le 12 juin 2013, la SVPM n'a pas pris les mesures nécessaires pour empêcher la réalisation d'un risque dont elle avait pleinement connaissance et de ce fait a commis une faute d'omission.

2. Le cas échéant, Mme Patel doit-elle supporter une part de responsabilité dans le préjudice subi?

LE DROIT APPLICABLE

[145] Cette question fait appel aux articles 1477 et 1478 *C.c.Q.* qui se lisent comme suite :

> 1477. L'acceptation de risques par la victime, même si elle peut, eu égard aux circonstances, être considérée comme une imprudence, n'emporte pas renonciation à son recours contre l'auteur du préjudice.
>
> 1478. Lorsque le préjudice est causé par plusieurs personnes, la responsabilité se partage entre elles en proportion de la gravité de leur faute respective.
> La faute de la victime, commune dans ses effets avec celle de l'auteur, entraîne également un tel partage.

[146] Ces dispositions ont généré leur flot de décisions ainsi que d'analyses doctrinales.

[147] Les auteurs Baudouin, Deslauriers et Moore expliquent ainsi la théorie de l'acceptation des risques et la notion de faute contributoire :

> Concours de la faute de la victime et de la faute d'un tiers
>
> **1-708** – *Principe* – L'article 1457 C.c. limite la responsabilité au dommage causé par sa propre faute. Nul, dans la conception classique, ne peut donc être tenu de réparer les conséquences d'un acte fautif qu'il n'a pas commis lui-même ou dont la loi ne le tient pas comptable (responsabilité du fait d'autrui). Si la victime, par son imprudence, a été le seul artisan de son malheur, elle doit supporter les conséquences de cette situation et assumer sa propre perte. Si, par contre, son acte n'a fait que contribuer pour partie à la réalisation du préjudice, elle a droit alors de réclamer du tiers responsable une portion de l'indemnité totale, puisque celui-ci doit également être tenu comptable de la partie du dommage qu'il a causée. Cette règle se retrouve au second alinéa de l'article 1478 C.c
>
> (...)
>
> **1-711** – *Théorie de l'acceptation des risques* – Lorsqu'une personne s'engage en toute connaissance de cause dans une activité qui comporte certains dangers ou certains risques, peut-elle encore se plaindre si elle subit un préjudice découlant précisément de la réalisation de ceux-ci ? Dans ce cas, la jurisprudence québécoise, comme la jurisprudence française et celle de common law (celle-ci avec le principe *volenti non fit injuria*) ou bien refusent tout recours à la victime, ou bien, lui attribuant une part contributoire dans la réalisation du dommage, coupent d'autant sa réclamation. Pour ce faire cependant, il faut, d'abord, que la victime ait pu avoir connaissance du danger ou du risque. Cette connaissance peut être expresse. Elle peut aussi être implicite lorsqu'on peut présumer qu'un individu normal aurait eu conscience du danger avant l'exercice de l'activité. Il faut ensuite que la victime ait accepté le risque en question, par exemple par une participation volontaire à l'activité. Cette acceptation doit naturellement résulter d'un consentement libre et éclairé. La victime doit donc avoir bénéficié d'une information suffisante pour lui permettre de réaliser les conséquences possibles de sa conduite et de sa participation à l'activité. Il est nécessaire, enfin, que le dommage subi par elle ait été la conséquence de la réalisation du risque prévu et non pas d'un risque non prévu ou d'une aggravation de celui-ci.
>
> **1-712** – *Controverse* – Il existe une certaine controverse doctrinale sur le point de savoir si l'acceptation des risques est simplement une hypothèse de faute contributoire de la victime. En courant consciemment et volontairement un danger, la victime commettrait une faute dont elle ne pourrait, par la suite, éviter les effets au niveau des dommages. Certains auteurs, au contraire, se basant principalement sur les cas mettant en oeuvre une présomption légale, se plaisent à distinguer l'acceptation des risques de la faute. La jurisprudence majoritaire semble, pour sa part, analyser le problème comme en étant un de faute contributoire de la victime. L'article 1477 C.c., qui énonce la règle que la victime, malgré son *imprudence*, conserve un recours contre l'auteur du préjudice, semble consacrer cette solution.

> **1-713** – *L'acceptation de risques : concept hybride* – Si la faute de la victime constitue une théorie intéressante pour expliquer la nature juridique de l'acceptation des risques, elle s'avère toutefois un fondement incomplet. En effet, en certaines circonstances, par exemple lorsque la victime accepte les risques inhérents à une activité et qu'elle ne fait pas preuve pour autant d'imprudence, la faute de la victime ne peut à elle seule expliquer la théorie. C'est pourquoi cette notion doit aussi reposer sur le concept du fait justificatif : en raison de l'acceptation du risque par la victime, des gestes qui auraient pu être considérés, à première vue, comme fautifs et entraînant donc la responsabilité du défendeur seront, au contraire, jugés raisonnables. Considérée comme un fait justificatif, l'acceptation des risques se rapporte alors plutôt à une analyse fine de la faute et la théorie de l'acceptation des risques exige donc tant l'évaluation du comportement de la victime que de celle de l'auteur du préjudice.
> En effet, la victime qui fait preuve d'imprudence et s'expose à des risques excessifs et anormaux doit en subir les conséquences et peut donc être tenue en partie ou totalement responsable des dommages. La défense de fait justificatif permet, par ailleurs, au tribunal de réduire l'étendue des obligations de l'auteur envers la victime.[25]
>
> (références omises et soulignements ajoutés)

[148] On retient que l'application de la notion d'acceptation des risques comporte trois critères :

- la victime avait connaissance du risque ou du danger lié à l'activité ; cette connaissance peut être expresse ou implicite ;
- la victime acceptait le risque, de manière libre et éclairée ;
- les dommages doivent découler de la réalisation des risques que comporte l'activité et non d'un risque non prévu ou d'une aggravation du risque.

[149] Les mêmes auteurs expliquent par la suite, les pouvoirs dévolus aux juges dans l'exercice de la détermination du partage de responsabilité :

> **1-716** – *Effets sur le calcul de la compensation* – On devrait logiquement admettre, si la faute de la victime et celle du tiers ont toutes deux contribué à causer le dommage, que la réparation se fasse en fonction du lien de causalité. Chaque acte ayant joué un rôle causal identique, le partage devrait toujours être égal. C'est la solution préconisée comme la plus juste et la plus logique par certains auteurs français et québécois.
> Ce n'est cependant pas la règle suivie par le Code civil à l'article 1478 C.c. qui, codifiant la jurisprudence, relie le partage de responsabilité à la gravité respective des fautes. Le partage n'est donc égal que dans l'hypothèse où le juge estime identique la gravité de chaque acte fautif. Un exemple permettra de mieux saisir la différence. Supposons que la victime ait subi un préjudice total de 10 000 $ et ait, par sa faute, contribué à la

[25] J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, préc., note 4, par. 1-708 à 1-713.

> réalisation de celui-ci. Le premier système de partage selon le lien de causalité ne permettrait de lui accorder que la moitié de ce chiffre, ni plus ni moins, en aucun cas. Le second système, soit celui adopté par le droit québécois, fondé sur la gravité respective des fautes peut, au contraire, faire varier ce chiffre. Si le juge estime que la faute de la victime a contribué à 80 % ou à 75 % à la réalisation du dommage, il ne lui accordera donc que la différence, soit 20 % ou 25 % du dommage prouvé.[26]
>
> (références omises et soulignements ajoutés)

DISCUSSION

[150] La SVPM plaide plusieurs choses pour repousser toute ou une partie de la responsabilité sur les épaules de Mme Patel. Notamment, elle soutient qu'il faut retenir les éléments suivants:

- la demanderesse savait d'emblée qu'un train est un équipement dangereux et que la traversée de ce train était une opération risquée et qu'il ne s'agissait donc pas d'un piège pour elle;

- la demanderesse est une femme adulte au moment de l'incident, qu'elle est dotée d'intelligence et qu'il ne s'agit pas d'une personne qu'un agent de sécurité doit normalement protéger d'elle-même;

- la demanderesse et ses amies ont adopté un comportement contraire à toute norme élémentaire de prudence, qu'elles ont agie de manière téméraire et déraisonnable, notamment puisque la demanderesse (a) a agi de manière subite et irréfléchie et (b) a consommé plusieurs verres d'alcool en une très courte période de temps et que sans être en état d'ébriété avancée, elle était dans un état d'insouciance néfaste à sa sécurité;

- la demanderesse était consciente du risque et qu'elle a pris une décision personnelle d'assumer ce risque;

- la demanderesse qui, malgré sa connaissance du risque, ne peut invoquer sa propre turpitude suite à sa décision de se précipiter vers le train dans l'objectif de le traverser. Il s'agit donc d'un geste fautif qui rompt avec toute autre faute commise au préalable (la théorie du *actus novus interveniens*).

[151] Examinons tout d'abord la théorie selon laquelle Mme Patel, au moment de se diriger vers le train, acceptait les risques d'une telle décision.

---

[26] J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, préc., note 4, par. 1-716.

[152] Pour convaincre le Tribunal de cette acceptation, la SVPM doit démontrer selon la balance des probabilités, les trois critères développés par la jurisprudence

> 1) La victime avait connaissance du risque ou du danger lié à l'activité ; cette connaissance peut être expresse ou implicite ;
>
> 2) La victime acceptait le risque, de manière libre et éclairée ;
>
> 3) les dommages doivent découler de la réalisation des risques que comporte l'activité et non d'un risque non prévu ou d'une aggravation du risque.

La connaissance du risque

[153] En l'espèce, cette question ne fait pas l'objet d'un débat.

[154] Mme Patel reconnaît que bien que n'ayant jamais fait ça auparavant, le fait de traverser entre deux wagons immobilisés comporte un risque. Pour elle, avec la configuration du site de la SVPM, ce danger consiste à chuter durant la manœuvre.

[155] Le risque potentiel de son geste pouvait aller jusqu'à se faire des éraflures, une entorse ou, au pire, une fracture.

L'acceptation du risque

[156] Dans le but de rejoindre la voiture garée juste de l'autre côté de l'entrée du Quai de l'horloge, Mme Patel concède qu'en prenant le chemin le plus court, et passant par le fait même entre deux wagons, elle accepte librement que cela pourrait lui causer une chute au sol et lui provoquer des blessures mineures.

[157] Selon la preuve, elle accepte ce risque, de manière libre et éclairée.

Les dommages doivent découler de la réalisation dudit risque

[158] En l'espèce, Mme Patel n'avait aucune connaissance du risque que le train pouvait se mettre en marche à tout moment, et sans avertissement.

[159] Sa perception de la situation résulte de plusieurs éléments qui, mis tous ensemble, ont altéré sa capacité d'évaluer le risque.

[160] Tout d'abord, il y a la nature du site comme tel. Il s'agit, comme on l'a vu, d'un endroit récréotouristique très fréquenté. Tant les touristes que les Montréalais s'y rendent à longueur d'année. On s'y déplace à pied, à vélo ou en voiture.

[161] Outre le panneau en forme de « X » situé à l'extrémité droite de l'accès et une zone hachurée en blanc au sol, il n'y aucun mécanisme physique telles une clôture ou une barrière de passage à niveau empêchant l'accès lors du passage ou de l'arrêt d'un train.

[162] De plus, et c'est sûrement l'élément le plus important en l'espèce puisque cela résulte du choix de la SVPM pour assurer la sécurité des lieux, les propos tenus par l'agent de sécurité et son comportement ne pouvaient permettre aux usagers de conclure que le convoi pouvait partir à tout moment, sans préavis.

[163] Enfin, l'inaction de l'agent lorsqu'il constate que les femmes se dirigent vers le train permet de conclure que la perception de Mme Patel n'était pas déraisonnable.

[164] Elle ne pouvait imaginer que le fait d'enjamber le train entre deux wagons immobilisés pouvait comporter le risque de perdre ses deux membres inférieurs.

[165] En conséquence, on ne peut appliquer la théorie de l'acceptation des risques.

[166] Malgré le rejet de la théorie de l'acceptation des risques, Mme Patel a-t-elle, par ailleurs, commis une faute contributoire justifiant un partage de responsabilité?

[167] Le Tribunal conclut que oui.

[168] En effet, Mme Patel, en acceptant de prendre un risque, certes moindre que celui qui s'est réalisé, a fait preuve d'une certaine témérité, et cela constitue une faute. En effet, une personne raisonnablement prudente n'aurait pas enjambé l'attelage d'un train immobilisé même s'il bloquait un accès public.

[169] Cette faute a contribué au préjudice subi;

[170] Toutefois, il ne faut pas surestimer l'importance de cette faute.

[171] Malgré ce que plaide la SVPM, il ne s'agit pas d'un *novus actus interveniens* puisqu'il existe encore un lien de causalité entre la faute de la SVPM et le préjudice subi. En effet, de manière prépondérante, Mme Patel a convaincu le Tribunal que si elle avait été suffisamment informée, elle n'aurait pas agi comme elle l'a fait.

[172] La faute de Mme Patel est de gravité bien moindre que la faute de la SVPM, ce qui justifie un partage de responsabilité avantageux pour Mme Patel.

[173] En conséquence il y a lieu de partager la responsabilité ainsi : 90% de la responsabilité revient à la SVPM et 10% à Mme Patel.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[174] **DÉCLARE** que la Société du Vieux-Port de Montréal inc. est responsable de 90% des dommages à être déterminés;

[175] **DÉCLARE** que Mme Pritie Patel est responsable de 10% des dommages à être déterminés.

[176] Dépens à déterminer sur jugement final.

MARIE-CLAUDE LALANDE, J.C.S.

Me Arthur Weschler
Me Jonathan Gottlieb
KUGLER KANDESTIN, s.e.n.c.r.l.
et
Michael Heller
HELLER & ASSOCIÉS
Avocats des demanderesses

Me Gilbert Hourani
Me Marc-André McCann
ROBINSON, SHEPPARD, SHAPIRO, s.e.n.c.r.l.
avocats de la défenderesse Société du Vieux-Port de Montréal

Dates d'audience : 4, 5, 6 et 8 juin 2018