

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

DATE : 11 juillet 2017

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE SIMON DE GRANDPRÉ, J.C.S.

QUÉBEC EN ROUTE INC.

Demanderesse

c.

CONSORTIUM DES RIVES INC.

Défenderesse

JUGEMENT

[1] La présente action a été intentée par Québec en route inc. (« QER ») contre Consortium des Rives inc. (le « Consortium ») pour une somme de 15 000 000 \$. Elle se fonde sur un contrat entre les parties qui vise l'entretien, pour une période de 30 ans, de la route 177 et du tunnel du Roy qui relie Lévis au centre-ville de Québec.

* * *

[2] La question de la construction d'un troisième lien routier traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec a fait l'objet de débats depuis de nombreuses années. En 2008, face à l'augmentation constante de l'achalandage sur le pont de Québec et sur le pont Pierre-Laporte, le gouvernement du Québec a attribué au Consortium un contrat (le « Contrat de concession ») visant la construction des infrastructures maintenant connues sous le nom de route 177 et de tunnel du Roy (désignées dans le Contrat de concession comme étant le « Lien »), ainsi que leur exploitation et leur entretien pour une durée de 50 ans. La principale source de revenus du Consortium aux termes du contrat est l'imposition d'un péage aux usagers du tunnel.

[3] Le Consortium est formé de plusieurs entreprises canadiennes et internationales d'ingénierie. Il a retenu les services de nombreux sous-traitants pour la construction du Lien. Pour ce qui est de la construction du revêtement de la chaussée et de son entretien, le Consortium a conclu un contrat (le « Contrat de revêtement ») d'une durée de 30 ans avec QER, une entreprise québécoise bien connue de travaux routiers. Le Contrat de revêtement prévoit qu'en plus de construire le revêtement de la route, QER s'engage à maintenir celui-ci en bon état pendant toute la durée du contrat. Le Contrat de revêtement contient des normes techniques détaillées quant au niveau d'entretien de la chaussée. Il prévoit qu'un montant forfaitaire de 57 600 000 \$ sera versé à QER pour l'ensemble des prestations convenues, selon un calendrier de versements échelonnés sur 30 ans. Le contrat prévoit que le montant de chaque versement sera indexé selon les variations de l'indice des prix à la consommation, mais ne prévoit aucun autre type d'ajustement.

[4] La route 177 et le tunnel du Roy ont été ouverts à la circulation en 2010. Cependant, au cours des années subséquentes, la congestion routière sur les ponts de Québec et Pierre-Laporte ne s'est pas résorbée, apparemment en raison d'un plus grand usage de l'automobile par les résidents de la Rive-Sud et de la construction de nouveaux quartiers résidentiels. En 2014, le gouvernement du Québec a décidé d'avoir recours à une solution drastique : imposer un péage sur les ponts de Québec et Pierre-Laporte.

[5] Le résultat concret de cette mesure, dont le caractère impopulaire n'est pas pertinent au présent litige, a été de réduire légèrement l'achalandage des ponts de Québec et Pierre-Laporte, mais d'augmenter considérablement l'achalandage du tunnel du Roy. Celui-ci est passé d'une moyenne d'environ 26 000 voitures par jour en 2012 et en 2013, à une moyenne d'environ 47 000 voitures par jour en 2015 et 2016. Les prévisions d'achalandage fournies par le Consortium dans son étude d'impacts environnementaux déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (le « BAPE ») avant la réalisation du projet mentionnaient un achalandage prévu de 22 000 à 25 000 voitures par jour. Ces prévisions avaient été établies par le gouvernement du Québec. Elles ont aussi été communiquées à QER au cours des négociations menant à la conclusion du Contrat de revêtement.

[6] Cette augmentation soudaine et imprévue de l'achalandage du tunnel du Roy et de la route 177 a eu des effets dévastateurs sur QER. En effet, QER a négocié le prix du Contrat de revêtement en fonction de l'achalandage qui était alors prévisible. À toutes fins utiles, cet achalandage a maintenant doublé. Il en résulte des dépenses d'entretien beaucoup plus importantes que prévu. En effet, la durée de vie d'un revêtement en asphalte est inversement proportionnelle au nombre de véhicules qui y circulent. L'équilibre économique du Contrat de revêtement s'en trouve donc rompu.

[7] Dès que le gouvernement du Québec a annoncé son intention d'imposer un péage sur les ponts de Québec et Pierre-Laporte, QER a informé le Consortium de ses préoccupations quant à une éventuelle augmentation de l'achalandage. De fait, cette augmentation s'est concrétisée de manière drastique dès les premières semaines suivant l'entrée en vigueur du péage, le 1^{er} janvier 2015. Le 3 février 2015, QER a envoyé un avis de différend prévu par l'article 8.4.1 du Contrat de revêtement. La

première étape du processus prévu par cette disposition est une rencontre de discussion entre les parties, qui a eu lieu le 17 février 2015. Lors de cette rencontre, la présidente de QER, M^{me} Maryse Haddad, a expliqué la situation aux dirigeants du Consortium et a demandé une renégociation du Contrat de revêtement ou une compensation financière. En particulier, QER a alors fait valoir, non sans raison, qu'une augmentation de l'achalandage se traduirait par une augmentation des revenus du Consortium découlant du péage et par une augmentation des dépenses de QER liées à l'entretien de la chaussée. Tel que prévu à l'article 8.4.1, deux autres rencontres ont été tenues pour discuter de la question, le 12 mars 2015 et le 4 avril 2015, mais n'ont pas permis de parvenir à une entente. Les procédures de résolution des différends prévues au Contrat étant épuisées, QER a intenté la présente action en mai 2015.

* * *

[8] QER fonde tout d'abord sa réclamation sur une clause du Contrat de concession, à laquelle elle n'est pas partie. QER prétend néanmoins que cette clause contient une stipulation pour autrui en sa faveur. La clause pertinente se lit ainsi :

2.4.12. Le Consortium s'engage à compenser toute personne qui subirait un préjudice causé par l'exploitation du Lien en ce qui a trait à la santé, à la propriété ou à l'environnement, à une augmentation éventuelle de l'achalandage du Lien ou à l'entretien du Lien.

[9] QER prétend que cette clause est claire, qu'il n'y a pas lieu de l'interpréter et qu'elle témoigne de l'intention des parties de stipuler en sa faveur. Sa réclamation est liée à l'augmentation de l'achalandage et à l'entretien du Lien.

[10] Pourtant, l'idée que la clarté d'une clause contractuelle dispense le juge de tout effort d'interprétation est battue en brèche par la théorie moderne de l'interprétation juridique. Dans l'arrêt de principe *Sobeys Québec*¹, la Cour d'appel a rejeté du revers de la main l'idée que la clarté d'un contrat fasse obstacle à son interprétation. En common law, la Cour suprême a récemment écarté les vestiges de la prétendue « règle du texte clair » en affirmant que l'interprétation d'un contrat doit maintenant suivre une méthode moderne qui tient compte non seulement du texte, mais aussi du contexte². Il est difficile de voir pourquoi il en irait autrement en droit civil, traditionnellement plus attaché à la volonté interne que ne l'est la common law.

[11] Selon l'article 1426 du Code civil, un contrat doit être interprété en fonction des circonstances entourant sa conclusion ou, en d'autres termes, de son contexte. Les

¹ *Sobeys Québec inc. c. Coopérative des consommateurs de Sainte-Foy*, [2006] RJQ 100 (CA). L'arrêt *Sobeys Québec* a été cité avec approbation par la Cour suprême dans *Union Carbide Canada inc. c. Bombardier inc.*, [2014] 1 RCS 800, au par. 60. On peut aussi, sur cette question, référer à l'excellente étude du professeur Vincent Caron, *Jalons pour une théorie pragmatique de l'interprétation du contrat : du temple de la volonté à la pyramide de sens*, Montréal, Thémis, 2017.

² *Sattva Capital Corp. c. Creston Moly Corp.*, [2014] 2 RCS 633, aux par. 47-48.

faits suivants, mis en preuve au procès sans que QER ne s'y oppose, sont pertinents à la bonne compréhension du sens de la clause 2.4.12.

[12] Le projet de tunnel du Roy a fait l'objet de contestations citoyennes vigoureuses. De nombreux résidents des quartiers touchés s'y sont opposés. L'hôpital Sainte-Eulalie-de-la-Miséricorde a même entrepris un recours judiciaire au motif que la poussière produite par les véhicules circulant sur la route 177 aurait des répercussions négatives sur la santé respiratoire de ses patients. Ce recours a été rejeté. Néanmoins, d'autres résidents ont évoqué publiquement la possibilité d'une action collective visant à obtenir réparation pour les diverses formes de préjudice découlant du projet.

[13] Témoin lors du procès, M. Jean-Claude Barrette, directeur général des projets d'infrastructure au ministère des Transports, a expliqué les motivations du gouvernement lors de la négociation du Contrat de concession. Le gouvernement a choisi de procéder par le biais d'un partenariat public-privé afin de minimiser les risques financiers associés à la réalisation du projet. C'est pour cette raison que le gouvernement du Québec a exigé l'inclusion d'une clause d'indemnisation, la clause 2.4.12, qui était destinée à couvrir toute possibilité de poursuite intentée par les citoyens.

[14] Quant à la mention de « l'entretien du Lien » à la fin de cette clause, M. Barrette donne l'explication suivante. Dans les jours qui ont précédé la signature du Contrat de concession, un opposant bien connu au projet a publié une lettre ouverte dans le quotidien *Le Soleil*, dans laquelle il dénonçait la formule de partenariat public-privé retenue par le gouvernement. Entre autres choses, il faisait valoir que dans ce type de contrat, le concessionnaire avait souvent un intérêt financier à négliger l'entretien de la route. Questionné par l'opposition à l'Assemblée nationale, la ministre des Transports a affirmé qu'il n'en serait rien et que le gouvernement avait tout prévu dans la rédaction du contrat. Le lendemain, la ministre a communiqué avec M. Barrette pour lui demander de lui indiquer quelles dispositions de l'ébauche du Contrat de concession empêcheraient le Consortium de négliger l'entretien de la route. C'est alors que M. Barrette a communiqué avec les dirigeants du Consortium pour exiger l'ajout de la mention de « l'entretien du Lien » à la clause 2.4.12, ce que ces dirigeants ont accepté. M. Barrette a ensuite pu rassurer la ministre.

[15] Lorsque l'on tient compte de ce contexte, il paraît évident que l'intention du gouvernement et du Consortium ne portait que sur des réclamations présentées par des résidents des quartiers avoisinant la route 177 et le tunnel du Roy ou, à la rigueur, sur des réclamations des usagers. Jamais il n'a pu entrer dans l'esprit des parties qu'une telle clause viserait la réclamation d'un sous-traitant du Consortium. Une telle conclusion serait contraire au bon sens commercial. QER ne peut donc prétendre que la clause 2.4.12 crée une stipulation pour autrui en sa faveur.

[16] J'ajouterais qu'au moment où le Contrat de concession a été conclu, le Consortium n'avait pas encore décidé de confier la construction et l'entretien du revêtement à un sous-traitant au moyen d'un contrat à long terme. À ce moment, le Consortium envisageait plutôt d'assumer lui-même la responsabilité de l'entretien. Il est donc impossible que les parties au Contrat de concession aient pu envisager qu'un sous-

traitant chargé de l'entretien, qui n'existait pas encore, puisse présenter une réclamation qui serait visée par la clause 2.4.12.

* * *

[17] Un autre motif s'oppose à l'efficacité d'une stipulation pour autrui contenue dans le Contrat de concession au bénéfice de QER : c'est que le gouvernement du Québec, qui aurait été le stipulant, a expressément révoqué une telle stipulation, dans les circonstances suivantes.

[18] L'avis de différend envoyé le 3 février 2015 mentionnait tout simplement que QER voulait discuter des conséquences de l'augmentation de l'achalandage, sans autre précision. Lors de la rencontre du 17 février 2015 entre la présidente de QER, M^{me} Haddad, et les dirigeants du Consortium, il semble que l'avocat de QER, qui accompagnait M^{me} Haddad, ait mentionné la clause 2.4.12 comme fondement potentiel d'une réclamation. C'est, du moins, ce que M^{me} Haddad a déclaré sous serment à l'audience. M. André Dussault, vice-président du Consortium, a déclaré sous serment avoir un vague souvenir que l'avocat de QER ait cité pêle-mêle un certain nombre de dispositions du Contrat de revêtement et du Contrat de concession, mais n'ait pas insisté de façon particulière sur l'article 2.4.12. Le procès-verbal de la réunion, dressé par le Consortium et déposé en preuve, ne mentionne ni l'article 2.4.12, ni aucune autre disposition précise de l'un ou l'autre contrat.

[19] Il n'en reste pas moins que, trois jours plus tard, le sous-ministre des Transports, M. Jean-Marc Baril, a transmis une lettre à QER qui se lit comme suit :

Il a été porté à notre attention que vous souhaitez présenter une réclamation contre le Consortium des Rives inc. en raison de l'augmentation de l'achalandage de la route 177 et du tunnel du Roy, dont vous assumez l'entretien aux termes d'un contrat que vous avez conclu avec le Consortium des Rives inc. et auquel le gouvernement du Québec n'est pas partie. Nous vous rappelons que vous n'avez aucun lien de droit avec le gouvernement du Québec au sujet de ce contrat.

Par ailleurs, dans la mesure où vous voudriez fonder une réclamation sur les dispositions du Contrat de concession, nous vous rappelons que ce contrat lie exclusivement le gouvernement du Québec et le Consortium des Rives inc. Il n'a jamais été l'intention du gouvernement du Québec, en tant que partie à ce contrat, de conférer des droits à des tiers. Dans la mesure où vous pourriez prétendre que ce contrat, notamment son article 2.4.12, crée des droits en votre faveur, le gouvernement du Québec révoque expressément, par les présentes, une telle stipulation.

[20] Aucune preuve n'a été présentée quant aux discussions qui ont pu avoir lieu entre le Consortium et le gouvernement du Québec avant l'envoi de cette lettre. M. Baril n'a pas été appelé à témoigner.

[21] Je tire de tout ceci les conclusions suivantes. Lors de la rencontre du 17 février 2015, QER a mentionné divers fondements potentiels d'une réclamation éventuelle, y compris l'article 2.4.12. Cependant, aucune réclamation formelle n'a été présentée à ce moment. Lors de cette rencontre, QER n'a donc pas accepté verbalement la stipulation pour autrui qu'elle voit dans l'article 2.4.12. Même si l'acceptation d'une stipulation pour autrui peut découler implicitement d'un geste formel comme l'institution d'une action en justice³, je ne peux me convaincre que la simple mention de certaines dispositions contractuelles dans le cours d'une discussion puisse avoir cet effet.

[22] C'est donc dire qu'au moment où le gouvernement du Québec a révoqué la stipulation alléguée, le bénéficiaire de celle-ci ne l'avait pas encore acceptée. La révocation est donc conforme à l'article 1446 du Code civil. Il flotte peut-être, comme l'a affirmé l'avocat de QER à l'audience, une « odeur de collusion » autour de ce procédé. On voit mal quel intérêt le gouvernement du Québec aurait à s'immiscer dans les relations entre le Consortium et QER. Cependant, la révocation n'est contraire à aucun texte de loi.

* * *

[23] QER invoque ensuite, au soutien de sa réclamation, la théorie de l'imprévision. QER appuie ses prétentions sur les faits suivants, qui ne sont pas sérieusement contestés :

- La construction de la chaussée en asphalte a coûté 32 600 000 \$, un montant qui est très proche des prévisions que QER avait établies au moment de conclure le Contrat de revêtement.
- À ce moment, QER prévoyait que l'entretien de la chaussée, selon des hypothèses moyennes en matière de conditions climatiques et en utilisant les prévisions d'achalandage alors connues, coûterait 20 000 000 \$ sur 30 ans. QER anticipait donc un profit brut de 5 000 000 \$ sur le contrat.
- Le professeur William J. Schonberger, du département de génie civil de l'Université de Chicago, un expert mondialement reconnu en gestion de l'entretien des routes, a témoigné au procès et a affirmé que le doublement de l'achalandage de la route 177 et du tunnel du Roy entraînerait une augmentation de ses coûts d'entretien de 75%, c'est-à-dire, sur une période de 30 ans, de 15 000 000 \$. Ainsi, au lieu d'un profit anticipé de 5 000 000 \$, QER anticipe maintenant une perte de 10 000 000 \$.
- Selon M^{me} Haddad, la présidente de QER, l'obligation d'assumer une telle perte nuit à la santé financière et à la rentabilité de QER, ce qui nuit aussi à sa capacité d'entreprendre d'autres chantiers majeurs. À long terme, l'entreprise s'en trouve fragilisée et pourrait être vulnérable à la faillite à la moindre détérioration des conditions du marché.

³ Voir *Proulx c. Leblanc*, [1969] RCS 765.

[24] Bien que ces circonstances soient de nature à attirer la sympathie, surtout dans la mesure où l'augmentation de l'achalandage se traduit par une augmentation des revenus du Consortium sans augmentation de ses dépenses, il n'en reste pas moins que la théorie de l'imprévision n'est pas reconnue en droit québécois. C'est du moins ma compréhension du récent arrêt *Churchill Falls*⁴ de la Cour d'appel. Je ne peux rendre justice ici aux motifs détaillés d'une formation de cinq juges de la Cour d'appel, mais j'en retiens que le législateur n'a pas voulu confier aux tribunaux une mission de justice distributive. Le législateur a d'ailleurs rejeté le principe de la lésion entre majeurs; or, la réclamation de QER s'approche dangereusement du concept de lésion. Bref, comme le juge LeBel, alors de la Cour d'appel, le soulignait avec raison : « [d]ans une économie de type libéral, la notion de risque commercial subsiste »⁵.

* * *

[25] Enfin, le Consortium plaide, avec raison, qu'une clause des *Clauses générales des contrats de construction* du gouvernement du Québec (les « *Clauses générales* »), intégrée par renvoi dans le Contrat de revêtement, fait obstacle à toute réclamation de QER. Les *Clauses générales* constituent un ensemble de dispositions contractuelles que le gouvernement du Québec intègre par renvoi dans tous les contrats de construction qu'il conclut. Ces clauses sont disponibles sur le site web du ministère des Transports et sont bien connues des entrepreneurs qui font régulièrement affaires avec le gouvernement, comme QER. Les dispositions pertinentes sont les suivantes :

➤ *Clauses générales* :

5.17. Les données, les relevés et les prévisions fournies à l'entrepreneur, que ce soit au sujet des conditions du sol ou de l'achalandage ou de l'utilisation des infrastructures du ministère des Transports, le sont à titre d'information seulement. Elles ne peuvent fonder aucune réclamation en cas de divergence entre la situation réelle et la situation que l'entrepreneur a pu prévoir en se fondant sur ces données, relevés ou prévisions.

➤ *Contrat de revêtement* :

8.1 Les *Clauses générales des contrats de construction* du gouvernement du Québec font partie du présent contrat comme si elles y avaient été reproduites au long et les parties s'engagent à se conformer à ces *Clauses générales*.

[26] De plus, la clause 3.4.22 du Contrat de concession obligeait le Consortium à imposer le respect des *Clauses générales* à ses sous-traitants. Le gouvernement voulait ainsi s'assurer que l'ensemble du chantier obéisse à un seul ensemble de normes. La clause 8.1 du Contrat de revêtement donne effet à cette obligation du Consortium. Il s'ensuit que la clause 5.17 des *Clauses générales* est intégrée dans le

⁴ *Churchill Falls (Labrador) Corporation Ltd. c. Hydro-Québec*, 2016 QCCA 1229.

⁵ *Groupe Desjardins assurances générales c. Société de récupération d'exploitation et de développement forestiers du Québec*, JE 91-1599 (CA).

Contrat de revêtement et fait obstacle à toute réclamation de QER fondée sur l'augmentation de l'achalandage.

[27] Se fondant sur l'arrêt *Janin*⁶, QER affirme cependant que la clause 5.17 est, à son égard, une clause abusive d'un contrat d'adhésion et qu'elle est en conséquence nulle, selon l'article 1437 du Code civil. Il est vrai que la clause 5.17 est substantiellement semblable à la clause qui a été déclarée abusive dans l'arrêt *Janin* et qu'on pourrait lui adresser les mêmes reproches. Comme dans l'arrêt *Janin*, la clause porte sur une donnée dont la connaissance échappe à un entrepreneur comme QER⁷.

[28] Cependant, QER ne saurait soutenir que la clause 5.17 des Clauses générales est un contrat d'adhésion à son égard. QER confond ici les concepts de clause externe et de contrat d'adhésion. Or, il est ressort clairement de la preuve que le Contrat de revêtement a été négocié de gré à gré. Rien n'empêchait QER de demander l'inclusion d'une clause d'ajustement du prix en fonction de l'achalandage, qui aurait alors eu préséance sur la clause 8.1. À mon avis, la clause 3.4.22 du Contrat de concession n'empêchait pas le Consortium de convenir de conditions économiques plus favorables avec QER. Le fait que le vice-président du Consortium ait déclaré, lors de son témoignage à l'audience, qu'il était essentiel que le Contrat de revêtement soit pour un prix fixe et qu'il aurait été hors de question pour lui de négocier une clause d'ajustement en fonction de l'achalandage, n'y change rien. Un contrat doit être qualifié dans sa globalité, et non clause par clause. L'article 1437 du Code civil est donc inapplicable.

PAR CES MOTIFS, LA COUR :

REJETTE l'action;

LE TOUT, avec frais de justice.



SIMON DE GRANDPRÉ, J.C.S.

⁶ *Régie d'assainissement des eaux du bassin de la Prairie c. Janin Construction (1983) Itée*, [1999] RJQ 929 (CA).

⁷ Voir, à titre d'exemple, *Procureure générale du Québec c. Talon Sebeq inc.*, 2017 QCCA 363, par. 20.

Directives aux participants

1. Toutes les dispositions pertinentes des contrats en cause ont été reproduites ou décrites dans le jugement.
2. Présumez qu'une déclaration d'appel a été déposée en temps utile et qu'elle allègue les moyens suivants :
 - a) Le premier juge aurait dû conclure que la clause 2.4.12 du Contrat de concession crée une stipulation pour autrui en faveur de QER.
 - b) Le premier juge aurait dû conclure que la prétendue « révocation » de cette stipulation pour autrui par le gouvernement du Québec était invalide.
 - c) Le premier juge aurait dû conclure que la théorie de l'imprévision permet de fonder la réclamation de QER.
 - d) Le premier juge aurait dû conclure que la clause 2.5.17 du Contrat de concession ne fait pas obstacle à la réclamation de QER.