

CANADA

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE RICHELIEU
No: 765-06-000002-217

**Organisme pour l'action collective
pour la protection des berges du
Saint-Laurent contre le batillage dans
les municipalités de Varennes,
Verchères et Contrecoeur Inc.**

Demanderesse

c.

**LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA**

Défendeur

-et-

**LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
QUÉBEC**

-et-

MUNICIPALITÉ DE VARENNES

-et-

MUNICIPALITÉ DE VERCHÈRES

-et-

MUNICIPALITÉ DE CONTRECOEUR

-et-

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE
COMTÉ DE MARGUERITE-
D'YOUVILLE**

-et-

ANGÉLIQUE BEAUCHEMIN

Mis en cause

DÉFENSE DU PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA
(Article 170 du *Code de procédure civile*)

Réponses aux allégués de la demande	3
SURVOL.....	13
1 - Historique du chenal maritime du Saint-Laurent.....	14
a. Historique du chenal maritime avant la Confédération	16
b. Historique du chenal maritime après la Confédération	17
c. La voie maritime du Saint-Laurent.....	22
2 - Les interventions d'entretien de la Garde côtière sur le chenal maritime ...	23
a. Le dragage d'entretien	23
b. Le déglçage	24
3 - La navigation : une compétence dévolue à l'État fédéral.....	25
4 - L'érosion, un processus complexe multifactoriel.	26
5 - Les mesures prises par le Canada.	28
a. Les mesures concernant la vitesse des navires	28
b. Le Plan d'action Saint-Laurent	34
c. La gestion des niveaux d'eau du Saint-Laurent – Le Plan 2014 de régulation du Lac Ontario et du Fleuve Saint-Laurent.....	35
6 - L'immunité de l'État	37
a. Avant 1953, la responsabilité de la Couronne était limitée	37
b. Immunité pour les décisions de politique générale fondamentale.....	38
7 - L'article 976 C.c.Q est inapplicable à la présente situation.	40
i) Il n'y a aucune relation de voisinage entre la propriété du représentant désigné et celle du Canada	42
ii) Le trouble allégué par la demanderesse ne découle pas de l'exercice du droit de propriété du Canada	44
iii) Les inconvénients ne sont pas anormaux	45
8 - Les dommages réclamés sont prescrits.....	47
9 - Réclamations individuelles des membres	47
CONCLUSIONS.....	48

EN DÉFENSE À LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE MODIFIÉE DE LA DEMANDERESSE, LE DÉFENDEUR PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA EXPOSE CE QUI SUIT :

1. Il admet les paragraphes 1 à 5 de la demande introductive d'instance modifiée d'une action collective (la demande).
2. Il nie le paragraphe 6 de la demande. L'érosion est un processus complexe causé par de nombreux facteurs d'origines naturels et parfois humains. Le batillage causé par les bâtiments qui naviguent sur le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent n'est qu'un des facteurs qui puisse y contribuer dans certaines circonstances.
3. Il admet les paragraphes 7 à 9 de la demande.
4. Il admet le paragraphe 10 de la demande, niant toutefois que le gouvernement du Canada (Canada) a été le seul à creuser, élargir et draguer le chenal maritime. L'historique du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent est complexe et sera expliqué sommairement dans la prochaine section de la défense. Le chenal maritime a d'abord été creusé bien avant la fondation du Canada. Plusieurs organisations ont pris part à des travaux sur le fleuve avant 1867. Le chenal maritime était en place bien avant la construction des propriétés des membres de l'action collective. Enfin, il ignore si la berge de ces lots est située ou non à moins de 609,6 mètres (2,000 pieds) du centre du chenal maritime.
5. Il admet le paragraphe 11 de la demande. Il ajoute que plusieurs des membres de l'action collective ont aménagé leurs propriétés afin d'avoir accès à l'eau et pour dégager leur vue sur le fleuve, ce qui ajoute aux facteurs érosifs et pourrait amplifier ce phénomène aux endroits des aménagements.
6. Il ignore les paragraphes 12 et 13 de la demande. L'érosion est un processus complexe causé par de nombreux facteurs d'origines naturels et parfois humains qui survient également aux endroits sans navigation.

7. Il nie tel que rédigé le paragraphe 14 de la demande. Bien que le Canada ait dragué le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, il n'est pas le seul à l'avoir fait. De plus, le droit canadien protège le droit du public de naviguer sur les eaux canadiennes, notamment par la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*¹ qui s'applique au fleuve Saint-Laurent. Les bâtiments qui y naviguent le font légalement en exerçant leur droit d'y naviguer.
8. Il nie le paragraphe 15 de la demande. Les propriétés riveraines subissent normalement de l'érosion causée par le cours d'eau contigu. Cet inconvénient n'a rien d'anormal. Il s'agit d'un inconvénient normal d'une propriété riveraine, largement compensé par ses avantages. Les propriétés riveraines des membres de l'action collective ont été construites longtemps après l'établissement du chenal maritime.
9. Il nie le paragraphe 16 de la demande. Bien que le chenal maritime passe à certains endroits à moins de 609.6 mètres des terrains riverains, à d'autres endroits, il passe à plus de 609.6 mètres.
10. Il nie tel que rédigé le paragraphe 17 de la demande. Le nombre de navires qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent a été stable au cours des 10 dernières années, bien que le tonnage soit en hausse dû à la venue de navires post-panamax.
11. Il nie tel que rédigé le paragraphe 18 de la demande. L'érosion est un processus complexe causé par une multitude de facteurs naturels et parfois humains. Il ajoute que l'effet possible du passage des navires marchands est pris en considération et des outils sont en place pour atténuer les risques d'érosion associés à la navigation commerciale, comme les instructions nautiques ATL 112 (par. 72, 142, 153, 166), le *Règlement sur les*

1 L.R.C. (1985), ch. N-22

*abordages*²(Règle 6), les Avis à la navigation de réduction de vitesse, les Avis aux navigateurs et l'Avis aux navigateurs 27A, **pièce D-1**.

12. Il nie le paragraphe 19 de la demande. La décision de faire passer le chenal maritime à cet endroit dans la portion sud du fleuve Saint-Laurent en front des municipalités de Varennes et Verchères a été prise avant la création du Canada en 1867. Pour Contrecoeur, la décision a été prise par les Commissaires du Havre de Montréal en 1877, bien avant la construction des propriétés riveraines. Le chenal existait déjà lors de la Confédération. Le choix d'implanter le chenal à cet endroit a été notamment dicté par les caractéristiques naturelles du fleuve Saint-Laurent. Le fleuve offrait déjà à cet endroit des caractéristiques d'un chenal naturel qui était plus profond par endroits, facilitant ainsi la navigation et limitant les interventions de dragage.
13. Quant au paragraphe 20 de la demande, bien qu'il est vrai que le Canada a construit il y a très longtemps des murs de protection à la demande de certains propriétaires riverains en vertu du programme de protection des rives, ces constructions n'ont jamais été faites compte tenu d'une quelconque responsabilité du Canada. Ce programme est aboli depuis 25 ans, soit depuis 1997.
14. Quant au paragraphe 21 de la demande, il admet avoir participé financièrement à la construction de murs à la demande de certains propriétaires riverains bien qu'il n'avait aucune obligation de le faire. En effet, le 28 mai 1962, le Canada a accordé un contrat pour la construction d'un ouvrage de protection à Verchères. Cet ouvrage de protection, d'une longueur d'environ 1860 pieds (566.92 mètres), a été terminé le ou vers 21 août 1962.

2 (C.R.C., ch. 1416)

15. Il ignore le paragraphe 22 de la demande, ajoutant que le Canada n'est pas propriétaire des murs érigés sur les propriétés des membres de l'action collective qui ont la responsabilité légale de voir à l'entretien de leur propriété, ce qui inclut tout ouvrage de protection contre l'érosion. La demanderesse ne prétend pas que ces murs soient la propriété du Canada et a modifié sa demande afin de retirer une allégation à cet effet, avec l'accord du Tribunal.
16. Il ignore le paragraphe 23 de la demande.
17. Il nie tel que rédigé le paragraphe 24 de la demande.
18. Quant au paragraphe 25 de la demande, il admet que le Canada a financé à la fin de l'année 1961, il y a plus de 60 ans maintenant, la construction d'un ouvrage de protection d'une longueur approximative de 545 mètres afin de protéger ces propriétés contre l'érosion mais nie le reste de l'allégation.
19. Il nie tel que rédigé le paragraphe 26 de la demande, lequel réfère à un rapport qui date de plus de 10 ans, soit du mois de mars 2012.
20. Il ignore le paragraphe 27 de la demande.
21. Il nie tel que rédigé le paragraphe 28 de la demande et s'en remet à la pièce P-6, niant tout ce qui n'est pas conforme.
22. Il nie le paragraphe 29 de la demande. Ce mur a été érigé en réponse aux demandes concertées de propriétaires riverains et des autorités politiques municipales locales sans que le Canada n'ait quelque obligation légale de le faire.
23. Quant au paragraphe 30 de la demande, il nie tel que rédigé, admettant toutefois que le Canada a octroyé un contrat pour la construction de cet ouvrage.
24. Il ignore les paragraphes 31 à 34 de la demande.

25. Quant au paragraphe 35 de la demande, il ignore l'état des ouvrages allégués qui ne sont pas des propriétés du Canada mais nie que la cause de leur état soit le batillage en provenance du chenal maritime.
26. Quant au paragraphe 36 de la demande, il admet avoir reçu diverses demandes relatives à l'érosion mais ajoute que la Canada a pris une décision politique, en 1997, de mettre fin au programme de protection des rives. Cette décision politique jouit de l'immunité de l'État.
27. Quant aux paragraphes 37 et 38 de la demande, il admet avoir reçu cet avis, pièce P-7 et les rapports P-8 et P-9. Il nie toutefois être responsable des dommages allégués qui sont également prescrits.
28. Il nie les paragraphes 39 et 40 de la demande. L'érosion est un processus complexe multifactoriel qui survient même en l'absence de navigation. L'érosion qui pourrait possiblement être causée par le passage des navires est un facteur pris en considération dans l'élaboration des directives applicables à la navigation et des outils sont en place pour minimiser les effets de la navigation marchande dont les instructions nautiques ATL 112 (par. 72, 142, 153, 166), le *Règlement sur les abordages*³ (Règle 6), les Avis à la navigation de réduction de vitesse, les Avis aux navigateurs et l'Avis aux navigateurs 27A, **pièce D-1**.
29. Quant au paragraphe 41 de la demande, il admet avoir reçu la mise en demeure P-10 transmise il y a 11 ans déjà. Il nie être responsable des dommages allégués et ajoute que ceux-ci sont maintenant prescrits. Il prend également acte de l'admission de la demanderesse qu'elle était au fait des dommages allégués il y a au moins 11 ans.
30. Quant au paragraphe 42 de la demande, il admet avoir reçu la lettre P-11. Il nie être responsable des dommages allégués. Il ajoute qu'en démocratie,

3 (C.R.C., ch. 1416)

les citoyens ont le droit de demander au gouvernement de prendre des décisions politiques de mettre en place un programme politique ou un autre. L'État ne peut être tenu responsable si ces politiques ne sont pas mises en place.

31. Il nie tel que rédigé le paragraphe 43 de la demande et s'en remet au courriel P-12.
32. Il admet le paragraphe 44 de la demande, ajoutant qu'il s'agit d'une autre démonstration que la demande de la demanderesse est de nature politique et ne relève pas des troubles de voisinage.
33. Il nie tel que rédigé le paragraphe 45 de la demande. Il ajoute que l'effet possible du passage des navires marchands est pris en considération et des outils sont en place pour atténuer les risques d'érosion associés à la navigation commerciale, dont notamment les instructions nautiques, le *Règlement sur les abordages*, les Avis à la navigation de réduction de vitesse, les Avis aux navigateurs et l'Avis aux navigateurs 27A.
34. Il nie le paragraphe 46 de la demande et s'en remet aux documents historiques allégués par la demanderesse.
35. Il nie le paragraphe 47 de la demande ajoutant que le programme de protection des rives a été aboli en 1997.
36. Il nie tel que rédigés les paragraphes 48 et 49 de la demande et s'en remet à la décision du cabinet P-20, ajoutant que cette décision est maintenant périmée et n'a plus d'effet, le programme étant dorénavant aboli.
37. Il nie tel que rédigés les paragraphes 50 à 52 de la demande, s'en remet aux pièces P-21 à P-26 et ajoute que cette décision est maintenant périmée et n'a plus d'effet.

38. Quant au paragraphe 53 de la demande, il admet qu'un ouvrage d'une longueur de 545 mètres fut érigé en 1962 dont les coûts ont été assumés par le Canada. Il ignore toutefois si la berge est située ou non à moins de 1,049 pieds (320 mètres) du centre du chenal. Il ajoute que le Canada n'est pas propriétaire de cet ouvrage, comme le reconnaît la demanderesse.
39. Il ignore le paragraphe 54 de la demande, ajoutant que le programme de protection des rives est maintenant aboli.
40. Il nie tel que rédigé le paragraphe 55 de la demande et s'en remet aux documents historiques P-29.
41. Il nie le paragraphe 56 de la demande.
42. Quant au paragraphe 57 de la demande, il s'en remet à la pièce P-25.
43. Il nie les paragraphes 58 et 59 de la demande. Le Canada n'a jamais reconnu sa responsabilité en lien avec l'érosion des berges. L'érosion est un processus complexe multifactoriel.
44. Quant au paragraphe 60 de la demande, il s'en remet aux pièces P-25 et P-28. La participation du Canada à la protection des rives n'a jamais été basée sur sa responsabilité, comme le prétend erronément la demanderesse. Il s'agissait plutôt d'un programme gouvernemental qui avait été mis en place sans que le Canada n'ait quelque obligation légale de le faire et qui fut aboli en 1997.
45. Il nie le paragraphe 61 de la demande.
46. Il ignore le paragraphe 62 de la demande.
47. Il nie le paragraphe 63 de la demande.
48. Il ignore le paragraphe 64 de la demande. Il ajoute que si l'état de la propriété des membres de la demanderesse met en danger des personnes

ou des résidences, ce sont les membres de la demanderesse qui doivent assumer la responsabilité de ces ouvrages et les réparer.

49. Quant au paragraphe 65 de la demande, il ignore si les membres de la demanderesse ont ou devront entreprendre des travaux sur leurs propriétés. Il nie toutefois en être responsable et nie que c'est l'action du batillage sur les berges qui rend ces travaux nécessaires.
50. Il nie tel que rédigé le paragraphe 66 de la demande et s'en remet à la *Loi constitutionnelle de 1867*.
51. Il nie les paragraphes 67 et 68 de la demande. L'érosion est un processus complexe multifactoriel d'origine naturelle et parfois humaine. Le rôle du batillage ne peut être quantifié, particulièrement dans le contexte actuel des changements climatiques. L'effet possible du passage des navires marchands est pris en considération et des outils sont en place pour atténuer les risques d'érosion associés à la navigation commerciale, comme les instructions nautiques, le *Règlement sur les abordages*, les Avis à la navigation de réduction de vitesse, les Avis aux navigateurs et l'Avis aux navigateurs 27A.
52. Il nie les paragraphes 69 et 70 de la demande. La Garde côtière n'a effectué aucune opération de déglacage dans le secteur de Varennes, Verchères et Contrecoeur au cours des 10 dernières années (depuis 2012). Le déglacage ne peut donc avoir d'effet sur l'érosion. Quant à la configuration et à la profondeur du chenal maritime, elles n'ont pas d'effet significatif sur l'érosion.
53. Il nie le paragraphe 71 de la demande. Le nombre de bâtiments qui navigue sur le fleuve Saint-Laurent est stable depuis 2000, bien que le tonnage est en hausse dû à la venue de navires plus gros. L'autorisation de naviguer avec des navires de plus grande dimension est soumise à des conditions et des mesures additionnelles d'atténuation prévues dans l'Avis aux

navigateurs 27A, soit les *Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur*, qui s'ajoutent aux mesures prévues aux instructions nautiques, au *Règlement sur les abordages* aux Avis aux navigateurs et aux avis à la navigation de réduction de vitesse. Ces mesures sont largement respectées.

54. Il nie le paragraphe 72 de la demande. Le Canada n'est pas le voisin des membres du groupe au sens du C.c.Q et ne peut être tenu d'assurer la protection des rives.
55. Il nie le paragraphe 73 de la demande. Les membres de la demanderesse ont choisi de s'établir en bordure du fleuve. L'érosion causée par un cours d'eau est d'abord un processus naturel. Les membres de la demanderesse doivent assumer les conséquences de ce choix, qui sont largement compensées par les avantages de vivre au bord du fleuve Saint-Laurent.
56. Il nie tel que rédigé les paragraphes 74 et 75 de la demande et ajoute que les membres de la demanderesse sont propriétaires de leurs terrains. Ils peuvent effectuer des travaux sur ceux-ci s'ils le jugent nécessaire.
57. Il nie le paragraphe 76 de la demande. La décision de localiser le chenal maritime à cet endroit a été prise avant 1867. Cette décision, de même que celles qui ont suivi au fil des ans sont des décisions de nature politique qui font l'objet d'une immunité de poursuite.
58. Il ignore le paragraphe 77 de la demande. Les terrains des membres de la demanderesse sont très convoités justement puisqu'ils sont au bord de l'eau.
59. Il nie le paragraphe 78 de la demande. Au contraire, le Canada prend en considération le possible effet du passage des navires dans l'élaboration des politiques en matière de navigation et des mesures sont prises pour atténuer l'impact potentiel de la navigation commerciale sur l'érosion des berges, dont la réduction de la vitesse de certains bâtiments.

60. Quant aux paragraphes 79 et 80 de la demande, il nie que le Canada soit responsable de l'entretien et de la préservation des propriétés des membres du groupe. Les membres du groupe ont choisi de s'établir en bordure du fleuve, au bord de l'eau. L'érosion causée par un cours d'eau est d'abord un phénomène naturel. Les membres de la demanderesse doivent assumer les conséquences de ce choix et les coûts normaux d'entretien de leur propriété, comme tous les propriétaires.
61. Il nie le paragraphe 81 de la demande.
62. Quant au paragraphe 82 de la demande, il prend acte de l'admission de la demanderesse que la province du Québec est propriétaire du lit du fleuve Saint-Laurent. Il nie que le Canada doit être qualifié de voisin au sens du C.c.Q.
63. Il nie les paragraphes 83 et 84 de la demande, ajoutant que chaque terrain est sujet à une érosion différente.
64. Il nie le paragraphe 85 de la demande.
65. Il ignore les paragraphes 86 et 87 de la demande.
66. Il nie les paragraphes 88 à 90 de la demande.
67. Il admet que les questions de fait et de droit qui doivent être tranchées collectivement ou individuellement, selon le jugement d'autorisation, sont celles listées aux paragraphes 91 et 92 de la demande. Ces questions doivent recevoir une réponse négative.
68. Il prend acte de la réclamation de la demanderesse, telle qu'alléguée au paragraphes 93 et 94 de la demande, ajoutant que cette réclamation est mal fondée et devrait être rejetée avec les frais de justice.
69. Quant au paragraphe 95 de la demande, il prend acte du fait que la demanderesse ne prend pas position quant au type de recouvrement, soit

collectif ou individuel. Le défendeur est d'avis que, dans la mesure où le tribunal accueille la demande, le recouvrement ne pourra être qu'individuel compte tenu de la situation différente de chacune de propriétés des membres de l'action collective.

70. Il admet les paragraphes 96 à 99 de la demande.

LE DÉFENDEUR PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA, AJOUTE CE QUI SUIT :

Survol

71. La demande concerne des dommages par érosion qu'auraient subi des propriétés riveraines d'un segment du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent longeant les municipalités de Varennes, Verchères et Contrecoeur.
72. La demanderesse recherche une indemnité estimée à 50 millions \$ correspondant aux coûts de construction d'ouvrages de protection permanents contre le batillage. La demanderesse demande aussi que le Canada soit tenu responsable de tous les coûts associés à l'entretien des ouvrages de protection, afin d'assurer une « protection permanente contre l'érosion ».
73. La demanderesse s'appuie sur le régime de responsabilité sans faute pour le voisinage de l'article 976 C.c.Q. Elle reproche au Canada d'avoir accru l'érosion des berges en permettant l'augmentation du batillage par la navigation maritime. Ces reproches sont basés sur l'exercice de la compétence constitutionnelle du Canada sur la navigation, par sa décision de localiser le chenal maritime au sud plutôt qu'au nord et puisqu'il a creusé et exerce un contrôle déterminant sur le fleuve Saint-Laurent.
74. Le Canada estime que ces moyens sont infondés. La responsabilité civile du Canada tire sa source de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État*. Les exigences de cette loi ne sont pas rencontrées. Le Canada ne peut être

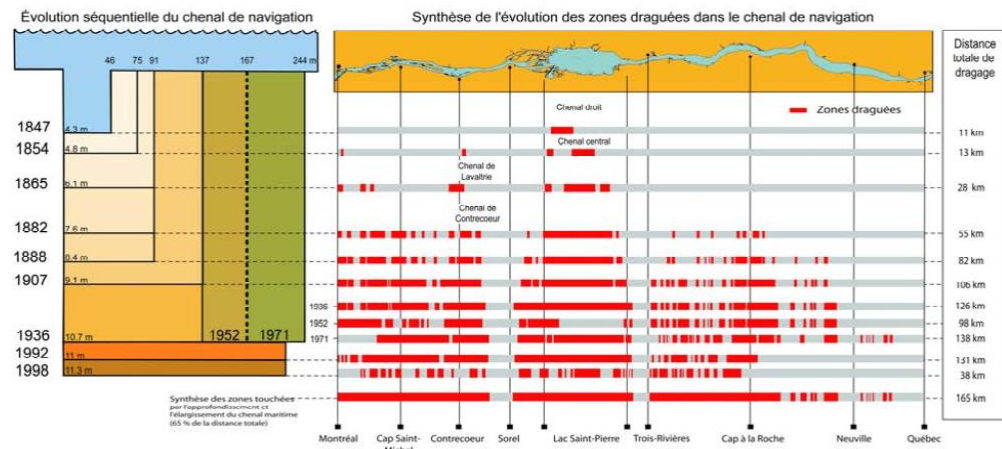
qualifié de voisin au sens de l'article 976 du C.c.Q. car aucun des trois critères cumulatifs n'est rencontré, soit une relation de voisinage, un trouble découlant de l'exercice du droit de propriété et des inconvénients anormaux en résultant. La responsabilité du Canada n'est pas engagée, il n'est pas le voisin des membres de la demanderesse dans les circonstances de la demande.

75. De plus, toutes les interventions du Canada sur le chenal maritime sont basées sur des décisions de nature politique, que ce soit les décisions liées au dragage d'approfondissement ou de maintenance du chenal maritime, à l'établissement de la voie maritime du Saint-Laurent ou celles visant l'abolition, en 1997, du programme de protection des rives. Ces décisions ne peuvent engendrer la responsabilité de l'État qui bénéficie d'une immunité pour ces décisions de nature politique. Même si la Cour déterminait que le Canada doit être tenu responsable à titre de voisin au sens de 976 C.c.Q., cette immunité fait échec à la responsabilité de la Couronne.

1- Historique du chenal maritime du Saint-Laurent

76. Le cœur du litige est le chenal maritime qui constitue un passage obligé pour les navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent, vers ou au départ des Grands Lacs, vers ou en provenance de l'océan atlantique. Ce segment est un lien essentiel pour les navires qui naviguent entre le Lac Saint-Pierre et la Voie Maritime du Saint-Laurent. Le chenal maritime est représenté sur la carte marine, **pièce D-2**.
77. Environ 500 propriétés riveraines longent le chenal maritime devant les 3 municipalités en cause, **pièce D-3**.
78. Le chenal maritime a notamment fait l'objet de plusieurs périodes de dragage avant la Confédération visant l'approfondissement du chenal maritime (parfois appelé dragage de capital) et amenant sa profondeur à

6,1 mètres. Le chenal maritime a également fait l'objet de six périodes additionnelles de dragage après la Confédération visant également l'approfondissement du chenal et amenant sa profondeur à 11,3 mètres, le tout tel qu'il appert de la figure suivante illustrant l'évolution des superficies draguées dans le fleuve Saint-Laurent entre 1847 et aujourd'hui.⁴



⁴ Source: Côté, J.-P. et J. Morin (2007). *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 20 e siècle : 1907-2005*. Environnement Canada, Rapport Technique RT - 141.

a) Historique du chenal maritime avant la Confédération

79. Le chenal maritime entre Québec et Montréal prend son origine bien avant la Confédération. Le chenal maritime n'a pas été créé par le Canada, il existait avant l'établissement de la fédération canadienne.
80. L'origine du dragage du chenal maritime entre Québec et Montréal remonte à 1826 quand une pétition des marchands de Montréal fut adressée à l'Assemblée législative du Bas-Canada demandant l'approfondissement du chenal. Cette pétition a donné lieu à de premiers travaux de dragage dans le Lac Saint-Pierre à partir de 1843, tel qu'il appert de : *Harbour Commissioners of Montreal, « Official Documents and Other Information Relating to the Improvement of the Ship Channel Between Montreal and Quebec »*, (1884), **pièce D-4**.
81. Les travaux subséquents de dragage préconfédératifs (1850 et 1865 pour l'approfondissement à 6.1 mètres) ont été exécutés par les Commissaires du Havre de Montréal, tel qu'il appert de *An Act to amend the Acts for the improvement of the Harbour of Montreal, and provide for the improvement of the Navigation of the river Saint Lawrence, within the Port of Montreal*, 10th August, 1850, 13 & 14 Vic. Cap 97, art 11, **pièce D-5**.
82. En front de Varennes et Verchères, il existait deux chenaux naturels, un au nord utilisé par les petites embarcations, avant le dragage du Lac Saint-Pierre et un au sud. Suite aux travaux de dragage dans le Lac Saint-Pierre, de plus grands navires pouvaient emprunter le fleuve entre le Lac Saint-Pierre et Montréal.
83. Un relevé fût donc effectué en 1853 par les Commissaires du Havre de Montréal afin de déterminer le meilleur chenal maritime entre ces deux points, qui révéla que le chenal naturel sud face à Varennes et Verchères était davantage favorable à la navigation en raison de ses caractéristiques naturelles, tel qu'il appert du *Report on the Dredging in Lake St. Peter and*

on the Improvement of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec, by T.C. Keefer, Engineer, Montreal Harbour Commission, Montreal : 1855, **pièce D-6**.

84. La décision d'utiliser le chenal sud pour la navigation face à Varennes et Verchères et de l'approfondir a été prise par les Commissaires du Havre de Montréal suite à ce relevé, bien avant la Confédération, et ce, en raison de ses caractéristiques naturelles plus favorables à la navigation, tel qu'il appert de la **pièce D-7**, *Harbour Commissioner Official documents*, p. 242.
85. Le chenal maritime face aux trois municipalités a fait l'objet de plusieurs périodes de dragage avant la Confédération, amenant sa profondeur à 6.1 mètre en date de 1865.

b) Historique du chenal maritime après la Confédération

86. Après la Confédération, les décisions du Canada de permettre ou de procéder au dragage visant à approfondir le chenal maritime furent prises aux plus hauts niveaux et souvent même directement par le Parlement. L'objectif de l'approfondissement du chenal maritime était d'accroître le commerce du pays.
87. En 1868, les marchands de Montréal ont déposé une pétition pour demander une reprise des travaux de dragage, afin que le port de Montréal demeure compétitif avec les ports américains.
88. En 1870, un rapport du Comité du Conseil privé identifie l'amélioration du chenal maritime en amont de Montréal comme étant une priorité pour le commerce du Canada, dans l'intérêt général du pays et indique que des travaux devraient être exécutés aussitôt que le gouvernement en aurait les moyens, tel qu'il appert de *Documents de la session de la Puissance du Canada* (1871), vol. 6, no. 54, **pièce D-8**.

89. Jusqu'en 1888, les Commissaires du Havre de Montréal sont demeurés responsables de l'amélioration du chenal maritime et du dragage. Afin de financer ces travaux, ceux-ci empruntent du Canada et payent de l'intérêt sur cette dette chaque année à partir des droits de tonnage imposés aux navires qui empruntent le chenal et des droits de quaiages, tel qu'il appert de *Débats de la Chambre des Communes*, 2^e sess., 6^e Parl, 51 Vic. 1888, Vol. 2, p. 1319, **pièce D-9**.
90. En 1873, le Parlement autorise l'emprunt de sommes nécessaires pour le dragage du chenal à une profondeur de 22 pieds (6,7 m) et une largeur de 300 pieds, tel qu'il appert de *An Act to make further provision for the improvement of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec*, 36 Vic, Chap 60, 1873, **pièce D-10**.
91. Ces travaux, qui ont porté la profondeur du chenal de navigation à 6,7 mètres, furent exécutés par la Commission du Havre de Montréal jusqu'en 1878.
92. Dès 1874, les Commissaires du Havre identifièrent l'opportunité de draguer à une profondeur de 25 pieds (7,6 m) plutôt que 22 pieds (6,7m). En 1882, le Parlement autorisa le prêt de sommes additionnelles aux Commissaires pour les travaux de dragage et en 1882, la profondeur de 7,6 mètres fut atteinte, tel qu'il appert de *An Act for make further provision for the improvement of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec*, 45 V., c. 44, **pièce D-11**, et la **pièce D-12**, *Harbour Commissioner Official documents*, p. 296.
93. En 1874, dans le cadre de ces travaux, les Commissaires du Havre constatent que le chenal naturel au sud de l'Île Saint-Ours et opposé à Contrecoeur était naturellement large et profond, ce qui nécessiterait peu d'investissement pour atteindre à cet endroit la profondeur recherchée. Auparavant, le chenal au nord de l'Île Saint-Ours et opposé à Lanoraie avait été utilisé et dragué. Ce nouveau chenal au sud fut ouvert en 1877, tel qu'il

appert de la **pièce D-13**, *Harbour Commissioner Official documents*, à la p. 289.

94. En 1883 et 1887, le Parlement autorisa l'emprunt de sommes nécessaires pour que les Commissaires du Havre de Montréal puissent procéder au dragage du chenal entre Québec et Montréal à une profondeur de 27 pieds (8.2 mètres), tel qu'il appert de *An Act to make further provision for deepening the ship channel of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec* (1883), Vict 46, chap 38, **pièce D-14** et *An Act relating to the improvement of the River St. Lawrence*, Vict 50-51, chap 43, **pièce D-15**.
95. En 1888, le dragage du chenal à une profondeur de 27 ½ pieds a été complété et une résolution a été adoptée par le Parlement pour que le chenal, « cette grande amélioration publique » soit mise à la charge du gouvernement et du Parlement du Canada. Le gouvernement était alors d'avis que le chenal intéresse tout le commerce et l'industrie du pays, et que l'abolition du droit de tonnage et le libre passage permettrait de faire concurrence aux ports américains, tel qu'il appert des Débats de la Chambre des Communes, 2^e sess., 6^e Parl, 51 Vic. 1888, Vol. 2, p. 1315 et 1426, **pièce D-16**.
96. Il découle de cette résolution l'adoption, en 1888, de *An Act to make further provision respecting the construction of the ship channel between Montreal and Quebec* (1888), 51 V., c. 5, **pièce D-17**, par laquelle:
- Le gouvernement a pris en charge la dette de la Commission du Havre de Montréal pour l'amélioration du chenal maritime;
 - Les droits de tonnage pour passage sur le chenal furent abolis, et;
 - Les biens nécessaires au dragage devinrent la propriété du gouvernement.
97. Suite à la prise en charge du chenal maritime par le gouvernement, celui-ci s'investit dans le dragage qu'il considère nécessaire pour demeurer concurrentiel avec les ports américains et pour le commerce du pays, en

particulier l'exportation des produits de l'Ouest du pays, tel qu'il appert des documents de la session de la Puissance du Canada – 1901, vol 35, no. 8, vol de la Session 19 à 20. Document 19, p. 68 du pdf, Lettre au Ministre des Travaux Publics, par A. Gobeil, Député Ministre (24 décembre 1900), **pièce D-18**.

98. En 1901, le Parlement adopte une résolution permettant de dépenser la somme de 700,000\$ pour les travaux de dragage requis, tel qu'il appert du Compte rendu officiel des Débats de la Chambre des communes du Canada, 1909, 1^{er} session – 11^{ième} parlement, vol. XCII, **pièce D-19**.
99. Les travaux de dragage de cette période amenèrent la profondeur du chenal à 9,1 mètres en 1907.
100. La prochaine période de dragage se termine en 1952, et amène la profondeur du chenal à 10,7 mètres. Ce dragage se fait suite aux recommandations du *Interdepartemental Montreal and Shop Channel Water Level Boards* et du Comité d'étude du chenal du Saint-Laurent.
101. La prochaine période de dragage visant à approfondir le chenal est celle se terminant en 1992 et amenant la profondeur du chenal à 11 mètres, tel que décrite plus amplement dans les paragraphes suivants.
102. Au début des années 1990, la compagnie Canada Maritimes Services Ltd., et le Port de Montréal demandent l'approfondissement du chenal maritime.
103. Un Comité sur les niveaux d'eau du Saint-Laurent composé des pilotes, des ports de Montréal, Bécancour et Québec et de divers usagers examinent diverses solutions possibles pour permettre le passage de navires ayant un plus grand tirant d'eau dans le chenal maritime. L'approfondissement du chenal de 10,7 mètres à 11 mètres est identifié comme « une solution économique et avantageuse pour l'industrie maritime du Canada ».

104. De nombreuses consultations en amont de ce projet ont eu lieu avec divers groupes et intervenants, dont les sociétés des ports et les corporations de pilotes, des associations de pêcheurs, des groupes environnementaux, et les ports de Halifax et Saint John et le projet est ultimement approuvé par le ministre des Transports du Canada.
105. En 1992, le Canada signe une entente de concertation et de contribution financière avec la Société canadienne des ports et la Société du Port de Montréal, le Port de Trois-Rivières et la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, afin de procéder à des travaux de dragage supplémentaires pour obtenir la profondeur de 11 mètres. La majorité du financement pour le dragage provient des sociétés des ports, et plus particulièrement la Société du Port de Montréal.
106. Vers 1995, la Société du Port de Montréal demande l'autorisation pour approfondir le chenal maritime de 11 mètres à 11,3 mètres, pour maintenir sa compétitivité, particulièrement en ce qui a trait au trafic de navire-porte-conteneurs.
107. Le projet de « Dragage sélectif des hauts fonds de la voie navigable du Saint-Laurent entre Montréal et le Cap à la Roche » de la Société du Port de Montréal fait l'objet d'examen par un Comité interministériel du gouvernement, de plusieurs rondes de consultations publiques, de consultations particulières avec certains intervenants, et d'une évaluation en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.
108. Le projet est approuvé en mars 1998 par décision du ministre des Pêches et des Océans, en imposant à la Société du Port de Montréal certaines conditions visant la protection de l'environnement, tel qu'il appert du communiqué de presse annonçant cette décision, **pièce D-20**, la décision est prise « en tenant compte du développement économique et de la protection de l'environnement ».

109. Les travaux de dragage pour atteindre la profondeur de 11,3 mètres consistent principalement au nettoyage de quelques hauts fonds isolés. Le dragage de 1998 touche moins de 2% de la superficie de la voie navigable et a été entièrement financé par la Société du Port de Montréal.
110. Depuis ces travaux de dragage limités de 1998, aucun travail de dragage visant à augmenter la profondeur du chenal n'a été effectué.

c) La voie maritime du Saint-Laurent

111. En 1952, le Parlement adoptait la *Loi établissant l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*⁵. En juin 1959, la voie maritime du Saint-Laurent était officiellement inaugurée par Sa Majesté la Reine Elizabeth II et reconnue plus tard à l'avantage général du Canada.
112. La décision de construire et d'ouvrir la voie maritime du Saint-Laurent a été prise par les plus hautes sphères exécutives et législatives canado-américaines pour et à l'avantage général de leurs populations respectives.
113. Cette décision s'appuie sur des considérations de nature politique, économique et sociale, qui incluent des mesures dont des travaux de dragage, afin de permettre la navigation, tel qu'il appert de la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales*⁶, et des échanges de notes entre le Canada et les États-Unis d'Amérique concernant la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, notamment celles des 11 janvier et 30 juin 1952, 17 août, 7 novembre et 4 décembre 1956, pièce **D-21**.
114. Ce choix politique a été affirmé et réaffirmé depuis par le Canada notamment en 1995, par l'adoption d'une politique nationale des transports (incluant les transports maritimes), poursuivie et actualisée récemment. Cette politique réitère et souligne l'importance essentielle et vitale de la voie

5 S.R. 1952, c. 242

6 L.R.C., 1985 c. I-17

maritime du Saint-Laurent au niveau économique et social, ainsi que la nécessité d'en renforcer sa modernité, sa compétitivité et son efficacité au niveau domestique, national et international, afin de continuer à assurer la circulation et l'approvisionnement de ressources humaines, matérielles et de services que la population canadienne est en droit d'obtenir, **pièce D-22**.

2 - Les interventions d'entretien de la Garde côtière sur le chenal maritime

a) Le dragage d'entretien

115. Le chenal maritime du Saint-Laurent fait l'objet d'un entretien annuel de dragage en vertu d'un programme mis en œuvre par la Garde côtière canadienne, qui est responsable des services d'entretien des chenaux, dont le dragage, en vertu du sous alinéa 41(1)(a)(iv) de la *Loi sur les Océans*⁷.
116. Ces travaux d'entretien sont distincts des travaux visant l'approfondissement du chenal maritime (dragage de capital).
117. Ces travaux annuels de dragage d'entretien visent à rétablir les profondeurs indiquées sur les cartes marines en enlevant les accumulations sédimentaires. Ils ne visent pas l'approfondissement du chenal maritime, mais bien à assurer la sécurité de la navigation en confirmant que les profondeurs indiquées aux cartes marines reflètent les profondeurs réelles, tel qu'il appert du tableau, pièce **D-23**.
118. Bien que la Garde côtière soit responsable de ces travaux, les frais en lien avec ces opérations sont récupérés auprès des utilisateurs du chenal maritime du Saint-Laurent, via l'imposition du barème des droits pour les services de dragage d'entretien, tel qu'il appert d'une copie de ce barème, en vigueur depuis le 1^{er} juin 2003, pièce **D-24**.

⁷ L.C. 1996, Ch. 31

119. Ces travaux d'entretien ne visent donc pas à modifier le chenal maritime mais à simplement l'entretenir pour qu'il reste conforme au chenal maritime qui fut créé suite aux décisions politiques décrites plus haut, aux frais des utilisateurs du chenal.

b) Le déglacage

120. Bien que la Garde côtière soit responsable du déglacage sur le fleuve, elle n'a effectué aucune opération de déglacage dans le secteur de Varennes Verchères et Contrecoeur au cours des 10 dernières années (depuis 2012).

121. Si des brise-glaces naviguent parfois dans ce secteur, c'est plutôt pour effectuer des patrouilles de glaces, et non des opérations de déglacage.

122. Par conséquent, les opérations de déglacage n'ont pu contribuer à l'érosion des berges puisqu'aucune telle opération n'a eu lieu dans ce secteur au cours des 10 dernières années face aux propriétés en cause.

123. Dans le secteur en cause dans la demande, la glace est principalement constituée de sarrasin, soit une accumulation de glaces flottantes composées de fragments qui n'ont pas plus de 2 mètres d'extension et qui proviennent de la destruction d'autres formes de glace. La glace qui circule dans ce secteur ne s'y accumule pas au printemps. Elle s'accumule plutôt à l'entrée du Lac Saint-Pierre, où se situe la problématique d'embâcles au printemps. C'est notamment pour ces raisons qu'aucune opération de déglacage n'a été requise au cours des 10 dernières années.

124. Enfin, dans les secteurs où des opérations de déglacage se déroulent, la Garde côtière a comme objectif de laisser la banquise en place afin de concentrer la circulation des glaces dans le chenal pour protéger les berges. Les pratiques de la Garde côtière visent à protéger les berges et pas à contribuer à l'érosion.

3 - La navigation: une compétence dévolue à l'État fédéral

125. La compétence législative du Canada sur la navigation est prévue aux alinéas 9 et 10 de l'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*⁸ qui prévoit que le Canada peut adopter des lois portant notamment sur :

9. Les amarques, les bouées, les phares et l'île de Sable.	9. Beacons, Buoys, Lighthouses, and Sable Island.
10. La navigation et les bâtiments ou navires (<i>shipping</i>).	10. Navigation and Shipping.

126. De plus, les articles 53 et 54 de la *Loi constitutionnelle de 1867* prévoient que toute loi ayant pour but l'appropriation du revenu public doit originer de la Chambre des communes :

53 Tout bill ayant pour but l'appropriation d'une portion quelconque du revenu public, ou la création de taxes ou d'impôts, devra originer dans la Chambre des Communes.	53 Bills for appropriating any Part of the Public Revenue, or for imposing any Tax or Impost, shall originate in the House of Commons.
54 Il ne sera pas loisible à la Chambre des Communes d'adopter aucune résolution, adresse ou bill pour l'appropriation d'une partie quelconque du revenu public, ou d'aucune taxe ou impôt, à un objet qui n'aura pas, au préalable, été recommandé à la chambre par un message du gouverneur-général durant la session pendant laquelle telle résolution, adresse ou bill est proposé.	54 It shall not be lawful for the House of Commons to adopt or pass any Vote, Resolution, Address, or Bill for the Appropriation of any Part of the Public Revenue, or of any Tax or Impost, to any Purpose that has not been first recommended to that House by Message of the Governor General in the Session in which such Vote, Resolution, Address, or Bill is proposed.

8 30 & 31 Victoria, Ch. 3 (R.-U.)

127. Le droit public canadien issu de la Common Law protège le droit de naviguer sur les eaux canadiennes, notamment par la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*⁹, laquelle s'applique au fleuve Saint-Laurent. Autrement dit, toute personne a le droit de naviguer dans les eaux canadiennes que ce soit à des fins commerciales ou de plaisance.
128. Les bâtiments qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent exercent leur droit de le faire en toute légalité, même en hiver.
129. Cette compétence constitutionnelle ne fait toutefois pas que le Canada puisse être qualifié de voisin en vertu de l'article 976 C.c.Q.

4 - L'érosion, un phénomène complexe multifactoriel

130. La demanderesse allègue que les berges des propriétés des membres de l'action collective subissent de l'érosion.
131. L'érosion résulte de processus naturels et anthropiques par lesquels les sols des berges d'un cours d'eau sont arrachés, puis transportés sous forme de fines particules par les courants et déposés plus loin en aval. Ce processus sédimentaire est un élément fondamental de la dynamique fluviale, tel qu'il appert du document « Suivi de l'état du Saint-Laurent » portant sur l'érosion des berges en eau douce publié dans le cadre du Plan Saint-Laurent **pièce D-25**.
132. Le fleuve Saint-Laurent n'échappe pas à cette dynamique, tout comme les principales rivières et fleuves de la planète où des retraits de berges sont observés. Il n'échappe pas non plus aux changements climatiques qui accentuent certains phénomènes naturels qui pourraient accélérer l'érosion.
133. L'érosion des berges de la partie d'eau douce du Saint-Laurent est un phénomène naturel, parfois accentué par l'action humaine, qui se produit

9 (L.R.C. (1985), Ch. N-22)

lorsque les forces qui attaquent les berges (vagues, alternance gel-dégel, etc.) sont plus fortes que les mécanismes de protection naturelle (cohésion des argiles, grosseur des blocs, présence de végétation, type de pente, etc.). Plusieurs mécanismes agissent simultanément lors du processus d'érosion des berges.

134. Plusieurs facteurs sont à l'origine de l'érosion des berges dans le secteur fluvial. Les principaux facteurs d'origine naturels sont les suivants:

- Les variations naturelles des niveaux d'eau;
- Les courants;
- Les hautes vagues produites lors des tempêtes;
- Le ruissellement de l'eau dû aux fortes pluies ou à la fonte des neiges;
- La nature du sol et la pente de la rive;
- La dessiccation et la défloculation des argiles;
- Les mouvements des glaces au printemps;
- Le gel et le dégel.

135. En plus des facteurs d'origine naturels, des facteurs liés aux activités humaines y sont également à l'origine dont :

- Les variations des niveaux d'eau causées par les ouvrages de régularisation des eaux (barrages, digues, canaux, etc.);
- Le déboisement des rives, incluant le déboisement fait par les propriétaires riverains;
- L'effet des vagues produites par le passage des navires et des embarcations de plaisance;
- L'agriculture, le pâturage et le labourage à proximité des berges.

136. Ainsi, même si le batillage peut dans certaines circonstances contribuer à l'érosion, il ne s'agit pas de sa principale cause.

5 - Les mesures prises par le Canada concernant la navigation

a. Les mesures concernant la vitesse des navires

137. Les bâtiments qui naviguent sur le chenal maritime du Saint-Laurent sont soumis à un ensemble de mesures règlementaires dont certaines visent la vitesse de navigation. Le respect de ces règles permet de limiter l'effet possible du passage des bâtiments sur l'érosion.
138. D'abord, les bâtiments qui naviguent sur le chenal maritime doivent respecter le *Règlement sur les abordages* adopté en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*¹⁰. La Règle 6 de ce *Règlement* prévoit que tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.
139. La Règle canadienne 6c) prévoit quant à elle que dans les eaux canadiennes tout navire qui passe un ouvrage doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur l'ouvrage dépassé et respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.
140. Ainsi, les bâtiments qui naviguent face aux propriétés des membres de l'action collective doivent maintenir une vitesse sécuritaire et passer prudemment près des ouvrages des propriétés des membres de l'action collective à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur ces ouvrages.
141. Le Canada a également adopté le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*¹¹ en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande*. L'article

10 L.C. 2001, Ch. 26

11 DORS/2020-216

142 de ce *Règlement* prévoit que le capitaine d'un bâtiment doit avoir à bord les Instructions nautiques et l'édition annuelle des Avis aux navigateurs.

142. Pour le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent face aux propriétés des membres de l'action collective, le Service hydrographique du Canada publie les instructions nautiques du Canada ATL 112, **pièce D-26**. Aux paragraphes 142, 153 et 166, on y prévoit des mesures de réduction de vitesse pour les secteurs de Contrecoeur, Verchères et Varennes. À titre d'exemple, le paragraphe 166 visant le secteur de Varennes prévoit ce qui suit :

« 166 Réduction de vitesse. - En dehors de la période de navigation hivernale, où une diminution de vitesse est annoncée par la GCC, une mesure volontaire de réduction de vitesse est en vigueur pour l'industrie maritime et ses navires commerciaux dans certains secteurs sensibles au batillage. Ainsi dans un secteur long de 5,5 milles débutant à 0,4 mille en aval du cap Saint-Michel (45°43'N, 73°26'W) jusqu'en travers de la partie aval de l'île Dufault (45°38'N, 73°29'W), les navires montants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond, et les navires descendants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 14 nœuds sur le fond. Cette mesure est spécifiquement destinée à minimiser le déferlement des vagues provoquées par le passage du navire, dans le but de protéger les berges, se référer à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, en page A12-1. **(Nos soulignés)**

143. Ainsi, les bâtiments qui naviguent face aux propriétés des membres de l'action collective doivent, en vertu de cette mesure adoptée par l'industrie maritime, réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds pour les navires montants et à un maximum de 14 nœuds pour les navires descendants. Cette mesure est spécifiquement destinée à minimiser le déferlement des

vagues provoquées par le passage du navire, dans le but de protéger les berges.

144. Cette mesure fait l'objet d'un suivi mensuel par le Canada qui permet de constater qu'elle est largement respectée, avec un taux de conformité généralement largement supérieur à 95%, tel qu'il appert du Bilan mensuel de surveillance de la limite de vitesse volontaire de l'industrie maritime entre Sorel et Varennes, **pièce D-27**.
145. L'effet de la réduction de vitesse des navires a contribué à une réduction significative de l'effet de l'énergie érosive induite par les passages des navires.
146. Pour la navigation en hiver, les instructions nautiques ATL 112 prévoient au paragraphe 12 du chapitre 2:
- « Diminution de vitesse en hiver. - Une limite de vitesse a été imposée aux navires naviguant durant l'hiver entre Trois-Rivières et Montréal; ceci afin d'éviter la création d'embâcles dus aux fragments de glace qui se détachent de la rive bloquant ainsi le chenal à toute navigation. De plus, ces embâcles peuvent provoquer des inondations désastreuses. Les restrictions concernant la vitesse en hiver sont annoncées par voie d'Avertissements de navigation. De plus, en hiver, les navires ne devraient pas entreprendre de voyages de nuit sans connaître en détails l'état des glaces dans la zone à naviguer. (Nos soulignés)
147. Des Avertissements à la navigation (AVNAV) sont ainsi publiés afin d'imposer des réductions de vitesse additionnelles lorsque les niveaux d'eau sont élevés, tel qu'il appert d'exemples récents de ces avis, **pièce D-28**.

Ces avis indiquent aux navigateurs qu'ils doivent naviguer à une vitesse sécuritaire afin d'éviter les dommages aux propriétés riveraines et qu'une attention particulière doit être observée lors des rencontres et dépassements.

148. En plus, la Garde côtière publie annuellement les Avis aux navigateurs, tel qu'il appert de l'édition annuelle de 2022, **pièce D-29**. À la page 163, ces Avis aux navigateurs traitent des dommages attribuables à des excès de vitesse et comporte des mises en garde aux navigateurs portant notamment sur l'érosion des rives et rivages causée par le déferlement des vagues créées par le passage de navires et d'embarcations.
149. Ces mises en garde rappellent aux personnes ayant la responsabilité de la navigation d'un bâtiment d'agir avec modération, de ralentir au besoin et de porter une attention particulière à tous les facteurs qui pourraient contribuer à causer des dommages.
150. Ces mises en garde concernant les excès de vitesse rappellent aux personnes ayant la responsabilité de la navigation des bâtiments qu'ils doivent se référer aux Avis aux navigateurs et aux Avertissements de navigation en vigueur pour tout ce qui à trait aux limitations de vitesse. Elles rappellent que des limitations de vitesse de nature temporaire peuvent être établies dans le but d'assurer la sécurité de la navigation ou la protection des personnes et des biens sur ou près des rives et rivages.
151. Ces mises en garde rappellent toutefois à la page 163 (par. 1.6) que trop limiter la vitesse de certains navires pourrait rendre la navigation dangereuse en diminuant leur capacité à manœuvrer.
152. Les instructions nautiques comportent également des directives concernant les dépassements dans les zones à risques moyens et élevés (page 232). On y indique notamment que lors d'un dépassement, le navire qui dépasse

ne peut pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges :

« (D-3) Contrôle de vitesse. Lors d'un dépassement, le pilote doit obtenir l'autorisation du navire qu'il désire dépasser. Ils ajusteront leur vitesse respective pour obtenir un ratio s'approchant idéalement de 2:1 (double de la vitesse) afin de réduire au minimum les effets d'interaction entre les navires. Le navire qui dépasse ne pourra toutefois pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges ou causer des dommages aux propriétés riveraines. » **(Nos soulignés)**

153. Le nombre de bâtiments qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent a été stable au cours des 10 dernières années, bien que le tonnage est en hausse dû à la venue de navires plus gros, **pièce D-30.**
154. L'augmentation du tonnage des navires est liée à l'élargissement du canal de Panama et à la nécessité de compétitivité du Port de Montréal et de l'industrie maritime en général sur le marché international. Ces navires sont nommés des navires post-panamax.
155. Depuis l'année 2007, l'autorisation de naviguer avec des navires plus gros est soumise à des conditions. Un comité de travail formé d'experts a été mis en place pour établir les conditions de navigation et les mesures d'atténuation à appliquer lors des transits de ces navires, afin d'assurer la sécurité et atténuer les impacts sur l'environnement, **pièce D-31.**
156. Transports Canada et la Garde côtière publient l'Avis aux navigateurs 27A, soit les *Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur* qui encadre la navigation de type de navires, tel qu'il appert de cet avis, **pièce D-1.**

157. Les navires post-panamax sont donc soumis à des mesures d'atténuation des divers risques associés au passage de ces navires dont la gestion de la vitesse et la gestion des rencontres et des dépassements des navires.
158. Ces mesures ont fait en sorte que l'augmentation de la taille des navires n'a pas eu d'impact négatif significatif sur le potentiel d'érosion.
159. En plus de ces mesures, le Canada a adopté la *Loi sur le pilotage*¹² laquelle a notamment pour objet l'élaboration d'un cadre pour la prestation des services de pilotage permettant la prestation des services de pilotage favorisant la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement.
160. Les règlements adoptés en vertu de cette loi établissent notamment des zones de pilotage obligatoires. Les navires marchands qui naviguent sur le chenal maritime du Saint-Laurent face aux propriétés des membres de l'action collective doivent être pilotés par un pilote breveté de l'Administration de pilotage des Laurentides.
161. Ces pilotes disposent de connaissances approfondies sur le chenal maritime du Saint-Laurent en front des propriétés des membres de l'action collective et sur la réglementation applicable à la navigation. Ils sont donc en mesure, par leur pilotage, de favoriser la sécurité de la navigation des biens et de l'environnement et de mettre en œuvre les mesures concernant la vitesse des navires décrites ci-haut, ce qui contribue également à la prévention de l'érosion qui pourrait être causée, dans certaines circonstances, par le batillage.

¹² L.R.C. (1985), ch. P-14

b. Le plan d'action Saint-Laurent

162. Le Plan d'action du Saint-Laurent découle d'un partenariat multipartite dont l'un des objectifs est une meilleure harmonisation des mesures liées à la protection, la concertation et la mise en valeur du Saint-Laurent. Des investissements majeurs associés à l'apport commun de spécialistes issus de divers paliers gouvernementaux font du plan un cadre unique qui permet de réaliser des progrès notables en faveur du développement durable du Saint-Laurent.
163. Les principes d'application suivants guident cette approche de concertation entre les ministères et les agences du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec : La coopération intergouvernementale, la coordination et complémentarité des politiques publiques, le développement et diffusion des connaissances et la saine gestion des fonds publics.
164. Plusieurs organismes fédéraux, provinciaux et privés ont adopté le plan.
165. Le Plan d'action du Saint-Laurent a mis en place la stratégie de navigation durable qui est le résultat d'une collaboration entre l'industrie maritime commerciale et de plaisance, les gouvernements du Canada et du Québec, les acteurs environnementaux et les collectivités riveraines. Cette stratégie se veut entre autres une réponse aux inquiétudes et aux attentes manifestées par des citoyens, des usagers et des experts concernant la gestion intégrée du dragage et des sédiments, la gestion des sites contaminés, l'érosion des berges, le rejet des eaux de lest et les risques environnementaux en cas de déversements, **pièce D-32**.
166. Le passage des navires est pris en considération dans l'élaboration des politiques et des mesures destinées à atténuer l'effet potentiel du batillage sur les berges sont déjà en place.
167. En 2000, dans le cadre de ce plan, les parties concernées et consultées, dont l'industrie maritime, incluant les pilotes, ont permis l'adoption d'une

mesure volontaire de réduction de la vitesse des navires dans quatre zones situées entre Sorel et Montréal, sur une longueur de près de 25 km, dont le chenal maritime en front des propriétés visées par la demanderesse, afin d'atténuer l'effet potentiel du batillage sur les berges, mesures qui sont maintenant incluses dans les instructions nautiques. (**Pièce D-1**)

c. La gestion des niveaux d'eau du Saint-Laurent – Le Plan 2014 de régulation du Lac Ontario et du Fleuve Saint-Laurent

168. Une commission mixte internationale (CMI) a été créée par le Canada et les États-Unis en 1909. La CMI s'emploie à prévenir et à résoudre les différends entre les États-Unis d'Amérique et le Canada en vertu du *Traité des eaux limitrophes de 1909*, **pièce D-33** et veille au bien commun des deux pays en tant qu'organe indépendant et objectif conseillant les deux gouvernements.
169. La CMI est notamment responsable de la gestion des eaux du fleuve Saint-Laurent et s'assure d'une collaboration efficace et d'une gestion judicieuse du niveau des eaux au profit des générations d'aujourd'hui et de demain.
170. Les recommandations de la CMI prennent en compte tant les besoins en eau que les utilisateurs, à savoir l'eau potable, la navigation commerciale et de plaisance, la production d'hydroélectricité, l'agriculture, les industries, la pêche, l'environnement et les propriétés riveraines.
171. Depuis 2014, le fleuve Saint-Laurent est régulé par le *Plan de régularisation du Lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent mis à jour*, également connu sous le nom de « **Plan 2014** », pièce **D-34**.
172. Le plan comprend des règles techniques sur les déversements d'eau au barrage Moses-Saunders qui est situé sur le fleuve Saint-Laurent, et une mise à jour de l'ordonnance d'approbation complémentaire sur les critères régissant ces déversements.

173. Ce plan avait été soumis par la CMI aux gouvernements du Canada et des États-Unis aux fins d'examen en juin 2014. Le Plan se compose des recommandations de la CMI par suite de la réalisation d'une étude sur les modifications nécessaires aux ordonnances d'approbation de 1952 et 1956.
174. Le Plan 2014 a fait l'objet de vaste consultation publique afin de générer un consensus dans la société et la demanderesse pouvait participer aux consultations en vue de son élaboration.
175. Le Plan 2014 a comme objectif de favoriser une variation plus naturelle du niveau des eaux, ce qui devrait être bénéfique pour l'environnement tout en préservant les avantages liés à la navigation, à l'hydroélectricité et aux loisirs. En outre, le Plan 2014 devrait permettre de réagir plus efficacement à l'évolution des régimes climatiques et aux effets des changements climatiques.
176. Pour atteindre les objectifs fixés, comme le rétablissement de la santé de l'écosystème tout en équilibrant les intérêts, le Plan 2014 comprend une ordonnance d'approbation complémentaire mise à jour qui établit les critères de régularisation du débit des eaux, un plan de régularisation comprenant des règles techniques sur le moment des déversements et les quantités d'eau déversées, ainsi que des règles concernant les écarts de niveaux en période de niveaux d'eau extrêmement bas ou élevés, une nouvelle structure de gouvernance et une stratégie de gestion adaptative.
177. L'érosion des berges du Fleuve Saint-Laurent a été prise en considération dans le cadre de l'élaboration du Plan 2014.
178. Le Plan 2014 contribue donc à réduire les effets indésirables d'une variation parfois soudaine et difficilement prévisible du niveau des eaux jusqu'alors tributaire en grande partie des caprices de la nature dans la zone en litige et le fleuve Saint-Laurent, ce qui favorise un certain équilibre dans le niveau

des eaux en jugulant les écarts contributifs à l'érosion des berges en milieu fluvial et hydrique.

6 - L'immunité de l'État

a) Avant 1953 la responsabilité de la Couronne était limitée

179. La responsabilité civile de l'État fédéral doit trouver sa source dans la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*¹³ (LRÉ). Le prédécesseur de cette loi, la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, a été adoptée pour la première fois en 1953.¹⁴
180. Avant 1953 et l'adoption de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, il n'existait aucune source de droit imposant une responsabilité civile à l'État fédéral pour les dommages causés par le fait des biens. Cette loi a donné naissance à ce type de responsabilité civile contre l'État fédéral, maintenant édictés aux alinéas 3(a)ii) et 3(b)ii) de la LRÉ.
181. La *Loi sur la responsabilité de la Couronne* prévoit spécifiquement qu'elle n'aura aucun effet rétroactif.
182. Le Canada ne peut donc être tenu responsable en vertu de cette loi « d'acte, omission, opération, matière ou chose qui sont survenus ou qui existaient avant le 14 mai 1953 ». ¹⁵
183. Ainsi, en plus des autres motifs, le Canada ne peut être tenu responsable des décisions prises avant le 14 mai 1953.

13 L.R.C. (1985) ch. 50.

14 *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, 1952-53, c. 30.

15 *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, 1952-53, c. 30, art. 24.

b) Immunité pour les décisions de politique générale fondamentale

184. Le gouvernement est soustrait aux poursuites pour ses décisions de politique générale fondamentale. Cette immunité se dresse en fin de non-recevoir, en amont des régimes de responsabilité.
185. Les décisions prises au cours des derniers siècles par le Canada d'approfondir et de maintenir un chenal maritime dans le Fleuve Saint-Laurent sont des décisions de nature politique prises dans l'intérêt collectif de tous les citoyens du Canada qui bénéficient d'une amélioration de leur niveau de vie rendue possible par les échanges de biens expédiés par bateaux sur le Saint-Laurent.
186. Ces décisions politiques ne peuvent engendrer la responsabilité de l'État qui bénéficie d'une immunité pour ses décisions de nature politique. Même si la Cour détermine que le Canada pouvait être tenu responsable à titre de voisin au sens de 976 C.c.Q., cette immunité fait échec à la responsabilité de la Couronne.
187. Le Canada bénéficie de l'immunité applicable aux décisions de politique générale fondamentale notamment quant aux décisions suivantes:
- Les décisions autorisant le dragage pour approfondir et élargir le chenal maritime et pour maintenir sa profondeur et largeur;
 - L'utilisation du chenal maritime et de la Voie maritime du Saint-Laurent;
 - Le passage des navires;
 - L'abolition du programme de protection des rives.
188. Ces décisions relèvent de politiques générales fondamentales dans le domaine maritime et sont fondées sur des facteurs sociaux et économiques. Ces décisions ne sont ni irrationnelles ni empreintes de mauvaise foi.

189. Ces décisions sont le résultat de discussions, consultations et choix au plus haut niveau politique au Canada et aux États-Unis pour favoriser les échanges commerciaux entre l'Amérique et le monde.
190. Il en est de même pour les décisions du Canada visant la régulation du niveau des eaux par des barrages situés en amont et par des réservoirs en aval. Il s'agit de décisions politiques protégées par une immunité.
191. De plus, le fait que le Canada aurait financé la construction d'ouvrages de protection contre l'érosion pour ensuite mettre fin à ce financement n'engage pas sa responsabilité à titre de voisin au sens de 976 C.c.Q. Les décisions politiques en matière de financement sont protégées par une immunité de droit public à l'encontre des poursuites et l'immunité relative de l'État à ce titre s'applique au régime de l'article 976 C.c.Q.
192. La décision de mettre fin au programme de protection des rives est une décision de politique générale dictée notamment par des considérations d'ordre financier. Cette décision n'est ni irrationnelle ni prise de mauvaise foi.
193. La demanderesse suggère que le Canada a reconnu sa responsabilité à l'égard de la protection des rives et réfère aux pièces P-18, P-20 et P-24. Or, le Canada n'a jamais reconnu avoir une obligation en matière de protection des rives. La pièce P-24 est même à l'effet contraire et indique spécifiquement que le financement des ouvrages est tributaire des fonds disponibles.
194. Le financement auparavant apporté au programme de protection des rives par les crédits budgétaires adoptés par le Parlement a cessé.¹⁶ Les Tribunaux ne peuvent remettre en cause les choix budgétaires des élus.

16 P-14, PGC-10.

195. L'immunité de l'État s'applique donc à l'encontre des prétentions de la demanderesse tant dans le cadre d'un régime de responsabilité sans faute que celui fondé sur la faute, basées sur l'article 976 C.c.Q et la LRÉ.

7- L'article 976 C.c.Q est inapplicable à la présente situation

196. Bien que le Canada jouit d'une immunité de principe en matière de responsabilité civile, la LRÉ prévoit des cas d'ouverture à la responsabilité de l'État fédéral dans certaines circonstances précisées à cette loi.

197. En vertu de l'art. 2 de la LRÉ, ce sont les règles prévues au *Code civil du Québec* qui sont applicables à l'État lorsque l'acte est survenu dans la province de Québec et l'article 3 établit les règles en matière de responsabilité en ces termes :

Liability	Responsabilité
<p>3. The crown is liable for the damages for which, if it were a person, it would be liable</p> <p>(a) in the province of Quebec, in respect of</p> <p>(i) the damage caused by the fault of a servant of the Crown, or</p> <p>(ii) the damage resulting from the act of a thing in the custody of or owned by the Crown or by the fault of the Crown as custodian or owner; and [-]</p>	<p>3. En matière de responsabilité, l'État est assimilé à une personne pour :</p> <p>a) dans la province de Québec :</p> <p>(i) le dommage causé par la faute de ses préposés,</p> <p>(ii) le dommage causé par le fait des biens qu'il a sous sa garde ou dont il est propriétaire ou par sa faute à l'un ou l'autre de ces titres;</p> <p>[-]</p>

198. La demande n'allègue pas qu'un préposé de l'État a commis une faute, ce qui permet d'écarter le sous-alinéa 3(a)(i) de la LRÉ.

199. Quant au sous-alinéa 3(a)(ii) qui rendrait l'article 976 C.c.Q. applicable à l'État fédéral selon la demanderesse, il faut le lire en conjonction avec l'article 13 de la LRÉ qui, selon le cas, limite la responsabilité de l'État aux

cas où la Couronne assume la garde matérielle du bien meuble ou lorsqu'elle occupe l'immeuble. Or, le Canada n'assume pas la garde matérielle de meuble et il n'occupe pas un immeuble, il exerce sa compétence législative en matière de navigation sur des eaux navigables.

200. Dans la mesure où cette Cour déterminait que le Canada ne bénéficie pas d'une immunité, le Tribunal devra déterminer si le postulat présenté dans la demande est recevable, en analysant également les critères de l'article 976 C.c.Q.

201. L'article 976 C.c.Q. se trouve au Livre quatrième du *Code civil du Québec* intitulé « Des biens » sous le titre deuxième « De la propriété ». Ce choix du législateur de positionner ainsi cette disposition dans le C.c.Q dénote sa volonté de le considérer comme une limite à un droit de propriété et son application fait donc appel aux règles du droit des biens.

202. Ce régime de responsabilité sans faute exige la démonstration et la preuve des trois (3) critères cumulatifs suivants :

- Une relation de voisinage entre la propriété du représentant désigné et celle du Canada;
- Un trouble découlant de l'exercice du droit de propriété du Canada;
- Des inconvénients anormaux en résultant.

203. Contrairement à ce qui est allégué, la demande ne rencontre aucun de ces critères :

1) la compétence législative exclusive du Canada sur la navigation ne lui confère pas le statut de « voisin » des propriétaires riverains;

2) l'érosion des berges engendrée par le batillage causé par la navigation commerciale et par l'effet des glaces libérées par le travail des brise-glaces n'est pas un trouble occasionné par le Canada qui « découle de l'exercice de son droit de propriété »; et

3) l'érosion découlant du batillage ou de l'effet des glaces n'est pas un inconvénient « anormal » subi par les propriétaires riverains compte tenu de la nature et de la situation de leurs fonds et suivant les usages locaux.

i) Il n'y a aucune relation de voisinage entre la propriété du représentant désigné et celle du Canada

204. Le recours pour troubles de voisinage fait appel à des notions de propriété et de droit des biens. Afin d'attribuer le qualificatif de « voisins » aux parties à ce recours, les tribunaux examinent, d'une part, la relation existant entre la propriété foncière d'un demandeur et celle d'un défendeur et, d'autre part, ils vérifient s'il existe une composante géographique démontrant une proximité suffisante entre leurs fonds immobiliers respectifs, sans requérir que ces derniers soient adjacents.
205. La propriété du représentant désigné est bornée dans sa ligne nord-ouest par le fleuve Saint-Laurent, tel que le démontre le titre de propriété produit à la **pièce P-32**.
206. La demande n'identifie aucune propriété foncière du Canada sur laquelle l'activité à l'origine du trouble de voisinage s'exercerait. Dans certains allégués, c'est le chenal maritime situé en front des propriétés riveraines, qui constituerait cet immeuble; dans d'autres, il est plutôt référé de façon générale au fleuve Saint-Laurent, sans identifier géographiquement où se situe le secteur visé par l'activité dommageable par rapport aux propriétés riveraines.
207. Ni le fleuve Saint-Laurent, ni le chenal maritime qui en fait partie et qui est situé en front des propriétés riveraines ne sont des immeubles appartenant au Canada. Aucune loi fédérale ne lui confère le statut de « propriétaire » et la demanderesse reconnaît que le lit du fleuve appartient au gouvernement du Québec. La demanderesse n'allègue aucun autre droit

immobilier du Canada sur un immeuble situé à proximité des propriétés riveraines de Varennes, Verchères et Contrecoeur.

208. Dans son analyse du concept de voisinage, la demanderesse s'écarte du cadre usuel du droit des biens. Elle s'appuie plutôt sur la compétence fédérale exclusive sur la navigation du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* et des actes accomplis sous son égide, pour attribuer le qualificatif de « voisin » au Canada.
209. Si le recours pour trouble de voisinage peut parfois être accessible à des non-propriétaires, comme par exemple à des titulaires de droits réels ou de droits de jouissance sur un immeuble, tel un locataire, c'est tout de même le cadre juridique du droit des biens qui s'applique. Les auteurs et les tribunaux ne démontrent pas l'ouverture recherchée par la demande. Au contraire, ils rappellent que l'article 976 C.c.Q. constitue une limite à l'absolutisme du droit de propriété et lorsqu'un demandeur ou un défendeur n'est pas propriétaire de l'immeuble visé, ils vont rechercher quel est le lien de droit immobilier unissant ce titulaire à l'immeuble et à son propriétaire avant de considérer lui attribuer le qualificatif de « voisin ».
210. Se référant à la compétence fédérale sur la navigation, la demanderesse énonce en termes généraux que le Canada a l'entière gestion, l'entier contrôle et la garde légale du chenal maritime en front des propriétés riveraines. La demande n'établit aucun lien de droit immobilier entre le Canada et le chenal ou le secteur visé du fleuve Saint-Laurent : le Canada n'en est pas propriétaire, n'est pas titulaire d'un droit réel ou de jouissance à son égard et il ne l'occupe pas.
211. Le syllogisme proposé par la demande confond « droit de propriété » et « compétence législative » : même si le Canada exerce sa compétence sur la navigation, une compétence ne confère pas de titre de propriété ou autres droits immobiliers sur un immeuble, qui permettrait de considérer que le critère de voisinage de l'article 976 C.c.Q. est rencontré.

212. Le Canada n'est donc pas un « voisin » du représentant désigné au sens de l'article 976 C.c.Q.

ii) Le trouble allégué par la demanderesse ne découle pas de l'exercice d'un droit de propriété du Canada

213. L'érosion des berges provenant de l'effet du batillage causé par la navigation commerciale dans le chenal maritime, ainsi que par l'effet des glaces libérées par le travail des brise-glaces, constitue le trouble de voisinage reproché au Canada.

214. Développé par la doctrine et la jurisprudence, le second critère nécessaire à l'application de l'article 976 C.c.Q. requiert que l'acte reproché au Canada résulte de l'exercice de son droit de propriété ou, selon le cas, de son droit réel ou de jouissance sur l'immeuble visé, voisin de celui de la demanderesse.

215. Les actes accomplis par le Canada relativement à la navigation commerciale sont exécutés en vertu de son pouvoir réglementaire sur la navigation. Le travail des brise-glaces, les activités fédérales de dragage, creusement et élargissement du chenal maritime, de même que les autorisations, mesures ou conditions que le Canada octroie ou impose aux usagers du chenal maritime, du fleuve Saint-Laurent ou de tout autre cours d'eau situés au Canada sont directement liés à cette compétence constitutionnelle et non pas à l'exercice d'un quelconque droit de propriété, droit réel ou de jouissance de ces cours d'eau.

216. Le Canada n'a pas non plus l'occupation, la possession, la propriété ou la garde matérielle des navires commerciaux qui naviguent dans le chenal maritime, sauf pour le nombre limité de navires lui appartenant, comme ceux de la Garde côtière canadienne. Ces navires commerciaux appartiennent à des tiers, pas au Canada.

217. De la même manière, le Canada n'a pas la propriété, la garde matérielle et le contrôle des glaces morcelées au déplacement aléatoire qui flottent sur le fleuve Saint-Laurent en période hivernale ou dégel printanier, en conséquence des variations climatiques inattendues, soudaines et rapprochées qui peuvent survenir.
218. De plus, les brise-glaces de la Garde côtière n'ont aucune activité en front des propriétés riveraines visées par la demande au cours des 10 dernières années et les activités de ces navires ailleurs sur le fleuve Saint-Laurent n'ont pas d'impact ou un impact positif soit de protéger les propriétés visées par la demande des risques d'inondations.
219. Ce second critère ne peut être rencontré : le trouble allégué n'est pas causé par le Canada dans l'exercice d'un droit de propriété, droit réel ou autre droit de jouissance.

iii) Les inconvénients ne sont pas anormaux

220. La demanderesse soumet que l'érosion subie par la propriété du représentant désigné, en raison des activités qu'elle attribue au Canada quant au batillage causé par la navigation commerciale dans le chenal maritime et quant à l'effet des glaces libérées par le travail des brise-glaces, constitue un inconvénient anormal de voisinage.
221. L'érosion est avant tout un processus naturel qui opère progressivement, même en l'absence de navigation. Toutes les propriétés riveraines et les berges sont propices à subir de l'érosion d'un cours d'eau contigu. Il s'agit d'un inconvénient normal d'une propriété riveraine, largement compensé par ses avantages.
222. Le syllogisme de la demande n'évoque pas en quoi le batillage constitue un inconvénient anormal excédant les limites de la tolérance que l'on se doit entre voisins, compte tenu de la nature ou de la situation des fonds, ou suivant les usages locaux.

223. La demanderesse se concentre sur l'érosion des berges qu'elle attribue de manière générale aux activités du Canada en lien avec la navigation. Elle fait fi des multiples facteurs érosifs résultant de phénomènes naturels tels les intempéries, le vent, les niveaux d'eau, le dégel, les courants et les ruissellements, l'agriculture, la nature des sols, ainsi que de ceux découlant du fait de l'homme, incluant des riverains eux-mêmes. L'environnement fluvial et terrestre ceinturant les propriétés concernées n'est pas pris en considération.
224. Le principe de l'article 976 C.c.Q. introduit l'obligation de supporter les inconvénients normaux de voisinage. Pour déterminer si les inconvénients subis deviennent « anormaux », il faut procéder à une analyse multifactorielle et contextuelle des fonds voisins.
225. L'érosion des berges, peu importe son origine, est susceptible de varier considérablement d'une propriété à l'autre en fonction des caractéristiques propres à chaque terrain.
226. Lorsqu'on habite près d'un cours d'eau de l'importance du fleuve Saint-Laurent, l'érosion ne devrait pas étonner.
227. Le chenal maritime dans les trois municipalités concernées était utilisé par la navigation commerciale même avant la Confédération. Lorsque les riverains de ce secteur ou leurs auteurs ont choisi d'y installer leurs résidences, ils connaissaient cette composante importante de leur environnement voisin, ce qui devrait hausser le seuil de tolérance attendu.
228. De par leur emplacement particulier, certaines propriétés riveraines subissent peu ou pas d'érosion. De plus, plusieurs riverains ont pris la situation de l'érosion au sérieux et ils ont entretenu, aménagé ou construit eux-mêmes des ouvrages de protection pour protéger leur berge. Il n'y a aucun inconvénient anormal dépassant le seuil de tolérance qui est déclenché dans de telles situations.

229. Les conditions d'ouverture à la détermination de la responsabilité sans faute fondées sur l'article 976 du C.c.Q et le sous-alinéa 3(a)(ii) de la *LRÉ* ne sont donc pas rencontrées.

8 - Les dommages réclamés sont prescrits

230. Le jugement d'autorisation rendu le 16 août 2021 conclut que les dommages subis avant le 27 janvier 2017, soit trois ans avant le dépôt de la demande d'autorisation du 27 janvier 2017 sont prescrits. Ce jugement n'a pas fait l'objet d'un appel.
231. Par conséquent, à tout le moins, aucun dommage subi avant le 27 janvier 2017 ne peut être réclamé du Canada. La demanderesse a le fardeau de démontrer quels dommages ont été subis depuis cette date.
232. En plus, le Canada soumet que les dommages réclamés sont progressifs et sont maintenant prescrits en totalité puisque les membres de l'action collective sont au courant depuis bien avant le 27 janvier 2017 de tous les éléments pouvant donner naissance à leur droit d'action.
233. En effet, le représentant désigné et les membres de l'action collective ont connaissance depuis très longtemps des faits sur lesquels ils se basent pour rechercher la responsabilité du Canada, pièce **D-35**.
234. Ni le représentant désigné ni aucun des membres de l'action collective n'ont été dans l'impossibilité d'agir. La prescription extinctive n'a ni été interrompue ni suspendue.

9 - Réclamations individuelles des membres

235. Si cette Cour répondait par l'affirmative aux questions de fait ou de droit à être traitées collectivement, il ne saurait être question de recouvrement collectif. Les dommages spécifiques subis par chacun des membres depuis le 27 janvier 2017 sont essentiellement individuels et ceux qui en découlent,

le cas échéant, sont purement personnels, de sorte qu'il ne sera pas possible d'établir un mode de recouvrement sur une base collective.

236. La détermination selon laquelle quelques propriétés auraient subi de l'érosion ne peut permettre d'appliquer une présomption de fait pour établir collectivement que l'ensemble des membres en ont été victimes.
237. Chacun des membres putatifs devrait prouver le 3e critère de l'article 976 C.c.Q. Ils devront démontrer individuellement que l'érosion qu'a subi leur terrain découle de manière significative de l'activité reprochée au Canada et que, conséquemment, les dommages découlant de cet inconvénient anormal doivent être indemnisés. Le tribunal devra également déterminer, sur une base individuelle, si le membre putatif a minimisé son dommage et si la responsabilité doit être partagée, le cas échéant.

CONCLUSIONS

238. Pour tous ces motifs, qu'il plaise au Tribunal de :

REJETER l'action collective de la demanderesse;

AVEC les frais de justice, incluant les frais d'experts, dont les coûts de leurs rapports et leurs témoignages au procès;

ORDONNER QUE LES RÉPONSES SUIVANTES SOIENT DONNÉES AUX principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

Question 1 : Le Gouvernement du Canada est-il un « voisin » des membres du Groupe au sens de l'article 976 C.c.Q.?

Réponse : Non le Canada n'est pas un voisin des membres du groupe au sens de l'article 976 C.c.Q.

Question 2 : Les membres du Groupe subissent-ils par l'effet du batillage causé par la navigation commerciale dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent ainsi que par l'effet des glaces libérées par le travail des brise-glaces une nuisance et des inconvénients anormaux et intolérables au sens notamment de l'article 976 C.c.Q.?

Réponse : Non, les membres du Groupe ne subissent pas l'effet du batillage causé par la navigation commerciale dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent ainsi que par l'effet des glaces libérées par le travail des brise-glaces une nuisance et des inconvénients anormaux et intolérables au sens notamment de l'article 976 C.c.Q.

Question 3 : Le gouvernement du Canada est-il débiteur d'une obligation continue de protection et d'indemnisation à l'égard des propriétés riveraines des membres du Groupe affectées par le batillage et les glaces?

Réponse : Non

Question 4 : La responsabilité du gouvernement du Canada à cet égard est-elle engagée en vertu de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif* ou autrement ?

Réponse : Non

Question 5 : Les membres du Groupe ont-ils droit d'obtenir du gouvernement du Canada une indemnité pour la perte de terrain subie depuis le 27 janvier 2017 et pour les coûts de protection encourus après cette date?

Réponse : Non

Question 6 : Le gouvernement du Canada est-il également responsable pour l'avenir de l'entretien et des coûts associés audit entretien des

ouvrages de protection érigés ou à ériger en front des propriétés des membres?

Réponse : Non

Montréal, le 15 novembre 2022

Procureur Général du Canada
PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA
Ministère de la Justice Canada
Bureau régional du Québec (Ottawa)
284, rue Wellington, TSA-6
Ottawa (Ontario) K1A 0H8
Télécopieur: 613 952-6006

Par: Me Michel Miller
Me Jean-Robert Noiseux
Me Sara Gauthier

Téléphone: (613) 946-2780

Michel.Miller@justice.gc.ca

JeanRobert.Noiseux@justice.gc.ca

Sara.gauthier@justice.gc.ca

Courriel de notification :

NotificationPGC-AGC.Civil@justice.gc.ca

Avocats du défendeur
Procureur général du Canada

Ton, Hélène

De: Ton, Hélène
Envoyé: 15 novembre 2022 14:06
À: 'olaurendeau@laurendeaurasic.com'; 'Rasic@laurendeaurasic.com';
'lcourtemanche@laurendeaurasic.com'; 'tfroehlich@laurendeaurasic.com';
'nathalie.fiset@justice.gouv.qc.ca'; 'Marc.giard@ville.varenes.qc.ca';
'johanne.fournier@ville.varenes.qc.ca'
Cc: Miller, Michel
Objet: NOTIFICATION - 765-06-000002-217 - DÉFENSE ET INVENTAIRE DE PIÈCES -
Organisme pour l'action collective pour la protection des berges du Saint-Laurent c. LE
PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA et als
Pièces jointes: Défense - 15 novembre 2022.pdf; Inventaire de pièces - défense 15 novembre 2022.pdf



Department of Justice
Canada

Ministère de la Justice
Canada

Canada

**NOTIFICATION PAR COURRIEL
BORDEREAU DE TRANSMISSION**
(art. 109, 110 et 134 C.p.c.)

Destinataire(s) / Adressee(s) : **Me Olivier Laurendeau**
Me Rusmir Rasic
Me Laura Courtemanche
Me Thibault Froehlich
LAURENDEAU, RASIC S.E.N.C.
407 boul. Saint-Laurent, suite 800
Montréal QC H2Y2Y5
Courriels : olaurendeau@laurendeaurasic.com
Rasic@laurendeaurasic.com
lcourtemanche@laurendeaurasic.com
tfroehlich@laurendeaurasic.com
Téléphone : 514-288-4241
Télécopieur : 514-849-9984
Procureurs de la demanderesse

Me Nathalie Fiset
Bernard, Roy (Justice-Québec)
1 rue Notre-Dame Est
8e étage
Montréal QC H2Y 1B6
Courriel : nathalie.fiset@justice.gouv.qc.ca
Téléphone : (514) 393-2336, poste 51527
Télécopieur : (514) 873-7074
**Procureure de la partie Mise en cause Procureur
général du Québec**

Me Marc Giard
175 Sainte-Anne
Varenne QC J3X 1T5

Courriel : Marc.giard@ville.varenes.qc.ca
**Procureur de la partie Mise en cause Municipalité de
Varenes**

Expéditeur / Sender : **PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**
Me Michel Miller
Me Jean-Robert Noiseux
Me Sara Gauthier
Ministère de la Justice Canada
Complexe Guy-Favreau
200, boul. René-Lévesque Ouest
Tour Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1X4
Courriel : michel.miller@justice.gc.ca
NotificationPGC-AGC.civil@justice.gc.ca
Téléphone : 613-946-2780
Télécopieur : 613-952-6006
Procureurs du défendeur

Intitulé de la cause : **Organisme pour l'action collective pour la protection
des berges du Saint-Laurent contre le batillage dans
les municipalités de Varenes, Verchères et
Contrecœur inc c. LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA et als.**

N° de dossier de la cour : **765-06-000002-217**
Cour et district : Cour Supérieure, district de Richelieu
Notre dossier : **500014092**
Nature du document : **DÉFENSE ET INVENTAIRE DE PIÈCES**
Date : 15 novembre 2022
Heure : Voir l'en-tête du courriel
Nombre de documents : 2
Nombre de pages : 56

Les procédures, pièces, avis et/ou documents transmis par courriel avec le présent bordereau de transmission le sont pour valoir notification selon les articles 109, 110 et 134 du *Code de procédure civile*.

Hélène Ton

Adjointe juridique, Secteur national du contentieux
Ministère de la Justice du Canada, Bureau régional du Québec
Complexe Guy-Favreau
Tour Est, 9^e étage
200, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1X4
Tel : 514-496-6651 | Téléc : 514-496-7876
Cellulaire : 514-839-1209

helene.ton@justice.gc.ca

Notification par moyen technologique : NotificationPGC-AGC.Civil@justice.gc.ca

Legal assistant, National Litigation Sector
Department of Justice Canada, Quebec regional office
Guy-Favreau Complex
East Tower, 9th floor
200, René-Lévesque Blvd. West
Montreal (Quebec) H2Z 1X4

Tel : 514-496-6651 | Fax : 514-496-7876

helene.ton@justice.gc.ca

Notification by technological means: NotificationPGC-AGC.Civil@justice.gc.ca

Ce message contient des renseignements qui pourraient être confidentiels, soustraits à la communication, ou protégés par le privilège relatif au litige ou par le secret professionnel liant l'avocat ou le notaire à son client. S'il ne vous est pas destiné, vous êtes priés de ne pas le lire, l'utiliser, le conserver ou le diffuser. Veuillez sans tarder le supprimer et en détruire toute copie, et communiquer avec l'expéditeur au 514-496-6651 ou par courriel à helene.ton@justice.gc.ca.

This communication contains information that may be confidential, exempt from disclosure, subject to litigation privilege or protected by the privilege that exists between lawyers or notaries and their clients. If you are not the intended recipient, you should not read, rely on, retain, or distribute it. Please delete or otherwise destroy this communication and all copies of it immediately, and contact the sender at 514-496-6651 or by email at helene.ton@justice.gc.ca.

N° : 765-06-00002-217
COUR SUPÉRIEURE
Chambre des actions collectives

**Organisme pour l'action collective pour la protection des
berges du Saint-Laurent contre le batillage dans les
municipalités de Varennes, Verchères et Contrecoeur Inc.**

Demanderesse

c.

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA

Défendeur

-et-

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

-et-

MUNICIPALITÉ DE VARENNES

-et-

MUNICIPALITÉ DE VERCHÈRES

-et-

MUNICIPALITÉ DE CONTRECOEUR

-et-

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MARGUERITE-
D'YOUVILLE**

-et-

ANGÉLIQUE BEAUCHEMIN

Mis en cause

**DÉFENSE
DU PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

ORIGINAL

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA

Ministère de la Justice Canada

Bureau régional du Québec (Ottawa)

284 rue Wellington, TSA-6

Ottawa (Ontario) K1A 0H8

**Par : Me Michel Miller, Me Jean-Robert Noiseux
et Me Sara Gauthier**

Téléphone : 613-946-2780 / Télécopieur : 613-952-6006

Courriels : michel.miller@justice.gc.ca /

jeanrobert.noiseux@justice.gc.ca / sara.gauthier@justice.gc.ca