

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

No : 200-06-000223-183

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

« Toutes les personnes physiques, associations et personnes morales, ayant utilisé, depuis le 15 juin 2015, un stationnement contrôlé par un parcomètre appartenant à l'une des défenderesses ou dont l'une d'elles a l'usage, la gestion ou la possession, dont le paiement du coût d'utilisation doit être effectué à une borne de péage ou par le biais d'une application mobile et qui n'ont pu cumuler leur temps lors d'un paiement subséquent (à l'exception des utilisateurs de l'application Copilote à Québec qui peuvent le faire) ou qui n'ont pu bénéficier du temps restant d'un utilisateur précédent. »

Le Groupe

-et-

CATHERINE BERGERON- DUCHESNE

Représentante
(ci-après collectivement désignés les
« Demandeurs »)

c.

VILLE DE QUÉBEC

-et-

VILLE DE MONTRÉAL

-et-

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE

STATIONNEMENT DE MONTRÉAL

Défenderesses

-et-

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse en reprise d'instance
de la Société en commandite
stationnement Montréal

**DÉFENSE MODIFIÉE
DE LA DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL**

EN DÉFENSE À LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE, LA DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL ALLÈGUE CE QUI SUIT :

1. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 1 à 5 de la demande introductive d'instance (référence omise par la suite);

LES PARTIES

2. Elle ignore les paragraphes 6 à 9;
3. Elle nie le paragraphe 10, admet la pièce P-2 et précise que la défenderesse Ville de Montréal n'exploite pas les espaces de stationnement mais plutôt la défenderesse **Société en commandite Stationnement de Montréal** (ci-après « **SCSM** ») et depuis le 1^{er} janvier 2020, l'**Agence de mobilité durable** (ci-après « **AMD** »);
4. Elle nie le paragraphe 11 et précise que la réglementation applicable à Montréal prévoit que le tarif pour l'utilisation du stationnement, a lieu, selon les endroits réglementés, en payant directement à un parcomètre, à un distributeur ou à une borne. La réglementation prévoit également que pour les places de stationnement contrôlées par borne, le paiement peut aussi avoir lieu en payant en ligne, tel qu'il appert des **règlements sur la circulation et le stationnement des arrondissements concernés**, pièce **D-VDM-8**, en liasse;
5. Elle admet le paragraphe 12 et précise que depuis le 1^{er} janvier 2020, la gestion du stationnement relève de l'AMD;
6. Elle nie le paragraphe 13;

FAITS DONNANT OUVERTURE AU RECOURS DE LA REPRÉSENTANTE

Ville de Québec

7. Elle ignore les paragraphes 14 à 33;

Ville de Montréal

8. Elle admet le paragraphe 34;

9. Elle ignore le paragraphe 35;
10. Elle nie comme rédigé le paragraphe 36. Quant à la pièce P-5 alléguée, soit le règlement 98-049 sur la circulation et le stationnement, il a été abrogé en août 1998 et refondu dans le *Règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement*;
11. Quant au paragraphe 37, elle admet la pièce P-5 et nie tout ce qui n'y est pas conforme et rappelle que cette pièce, soit le *Règlement 98-049 sur la circulation et le stationnement* a été abrogé en août 1998 et refondu dans le *Règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement*;
12. Elle nie le paragraphe 38;
13. Elle nie comme rédigé le paragraphe 39;
14. Elle nie le paragraphe 40 et précise que les utilisateurs sont parfaitement informés de l'heure de la fin de la période qu'ils ont payée et donc du temps leur restant, cette heure étant indiquée sur le ticket remis par la borne ou, pour les utilisateurs de l'application mobile de paiement, par l'application elle-même. Quant au cumul du temps, la Ville a plutôt fait le choix de tarifer chaque transaction effectuée;

LES DOMMAGES

15. Elle nie le paragraphe 41;

LES FAITS DONNANT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DE LA PART DE CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE

16. Elle prend acte du paragraphe 42;
17. Elle nie les paragraphes 43 et 44;
18. Elle nie comme rédigé le paragraphe 45;
19. Quant aux paragraphes 46 et 47, elle admet les pièces P-6, P-7, P-8 et P-9;
20. Elle nie le paragraphe 48;

ET PLAIDANT D'ABONDANT, LA DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL AJOUTE :

I- INTRODUCTION

21. La demanderesse représente le groupe suivant :

« Toutes les personnes physiques, associations et personnes morales, ayant utilisé, depuis le 15 juin 2015, un stationnement contrôlé par un parcomètre appartenant à l'une des défenderesses ou dont l'une d'elles a l'usage, la gestion ou la possession, dont le paiement du coût d'utilisation doit être effectué à une borne de péage ou par le biais d'une application mobile et qui n'ont pu cumuler leur temps lors d'un paiement subséquent (à l'exception des utilisateurs de l'application Copilote à Québec qui peuvent le faire) ou qui n'ont pu bénéficier du temps restant d'un utilisateur précédent. » (Nos Soulignements);

22. La défenderesse Ville de Montréal n'a aucun lien contractuel avec les demandeurs puisqu'elle n'est ni propriétaire, ni n'a l'usage, la gestion et la possession des parcomètres, des bornes et de l'application mobile, comme le mentionne la définition du groupe;
23. De plus, les demandeurs exercent une « action en dommages-intérêts contre les défenderesses basée sur le non-respect de leurs obligations contractuelles, sur des représentations fausses ou trompeuses ainsi que sur l'abus »;
24. Or, il n'existe aucun contrat entre les demandeurs et la Ville de Montréal, tel qu'il sera exposé plus loin;
25. Ainsi, ni les dispositions du *Code civil du Québec* ni celles de la *Loi sur la protection du consommateur* ne peuvent être invoquées à son endroit;
26. Les demandeurs se plaignent que les bornes de stationnement et l'application mobile P\$ Service mobile ne leur permettent pas de bénéficier du temps précédemment payé par un autre utilisateur et qui aurait libéré sa place avant la fin de la période payée;
27. Or, aucun droit ne prévoit qu'une personne puisse bénéficier d'un paiement effectué par autrui;
28. Les demandeurs se plaignent également que les bornes de stationnement et l'application mobile P\$ Service mobile ne leur permettent pas de prolonger la durée de leur stationnement avant la fin d'une période payée, sans perdre une partie du montant initialement acquitté;
29. L'implantation de ces bornes, leur mode de fonctionnement et la tarification qui les accompagnent relèvent des choix politiques de la Ville de Montréal;
30. Quoi qu'il en soit, l'effet décrié par les demandeurs n'est que lié à leur volonté ou à leur choix de faire une nouvelle réservation de place de stationnement avant la fin de la période qu'ils ont déjà payée ;
31. Enfin, les demandeurs se plaignent de ne pas être informés que les bornes de stationnement ne permettent pas de cumuler du temps, ce qui est catégoriquement nié ;

II- RÈGLES DE STATIONNEMENT ET TARIFICATION

32. Le législateur a confié à la Ville de Montréal d'établir par règlement les règles en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement, ce qui inclut l'adoption des tarifs pour l'utilisation des places de stationnement ;
33. L'obligation des demandeurs de payer le tarif pour l'utilisation des places de stationnement est une obligation légale et non contractuelle ;
34. Les compétences relatives à ces matières ont relevé, au fil du temps, du comité exécutif, du conseil municipal et des conseils d'arrondissement ;

A-Partage des compétences décisionnelles

1. Avant les fusions

35. Le conseil municipal de la Ville de Montréal a compétence en matière de stationnement sur rue et hors rue sur l'ensemble de son réseau routier ;
36. Il peut adopter des règlements en matière de stationnement sur rue, prévoir des tarifs et peut aussi déléguer en totalité au comité exécutif l'exercice de ce pouvoir, art. 522 (10) de la **Charte de la Ville de Montréal, (L.Q. 1959-1960 chapitre 102)** (ci-après : « **ancienne Charte** »), pièce **D-VDM-9**;
37. En 1998, le *Règlement 98-049 sur la circulation et le stationnement (Pièce P-5)* est adopté et son article 4(6°) prévoit que le comité exécutif peut, par résolution :

« Désigner les rues, ruelles et places publiques et les terrains, publics ou privés, appartenant à la Ville ou dont elle a l'usage ou la possession, où seront installés des parcomètres, des distributeurs ou des bornes de stationnement; fixer la durée de stationnement maximale qu'un parcomètre, un distributeur ou une borne peut enregistrer et les informations que doit porter le ticket ou le reçu de stationnement; fixer le tarif pour l'usage d'une place de stationnement contrôlée par un parcomètre, un distributeur ou une borne; »
38. Dès août 1998, ce règlement est abrogé et intégré dans un règlement refondu de la Ville de Montréal, le **Règlement sur la circulation et le stationnement (R.R.V.M., chapitre. C-4.1)** (ci-après : le « **Règlement C-4.1** »), pièce **D-VDM-10** (version 2001);

2. En 2002, aux fusions municipales

Les compétences du conseil municipal

39. Le conseil municipal a compétence en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement, sur le réseau artériel, article 105 **Charte de la Ville de Montréal, RLRQ, chapitre C-11.4** (ci-après : « **CVM** »), pièce **D-VDM- 11**;
40. Toutefois, le conseil municipal a délégué aux arrondissements la compétence d'adopter et d'appliquer les règlements relatifs au contrôle de la circulation et du stationnement sur rue sur le réseau artériel, article 1 (1) h) du **Règlement intérieur de la Ville sur la délégation de pouvoirs du conseil de la ville aux arrondissements (02-002)**, pièce **D-VDM-12**;
41. Ainsi, à la suite des fusions municipales, le conseil municipal n'adopte pas de règlement prévoyant des règles en matière de contrôle de la circulation et du stationnement applicable au réseau artériel;
42. Ces règles se retrouvent dans les règlements applicables dans les arrondissements;

Les compétences des arrondissements

43. Les arrondissements ont compétence en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement, sur le réseau local, article 142 CVM;
44. Comme la CVM prévoit que les règlements, résolutions et autres actes des municipalités demeurent en vigueur dans le territoire pour lequel ils ont été faits (article 6 CVM), le Règlement C-4.1 continue de s'appliquer sur le territoire des neuf (9) arrondissements issus de l'ancienne Ville de Montréal, de même que les règlements des arrondissements issus des ex-villes qui ont été fusionnées, et ce, jusqu'à l'adoption de leurs propres règlements en matière de circulation et de stationnement;
45. Par conséquent, à la suite des fusions municipales, les règles relatives au contrôle de la circulation et du stationnement tant sur le réseau artériel que sur le réseau local se trouvent dans les règlements applicables dans les arrondissements et ce, incluant les tarifs de stationnement, pour les arrondissements où le stationnement est tarifé;

3. Entre 2006 et 2015

46. Entre 2006 et 2015, notamment à la suite de la reconstitution de certaines municipalités; divers changements se sont produits en ce qui a trait au partage des compétences, toutefois sans impact aux fins de la présente défense;

4. Au 15 juin 2015 et jusqu'à aujourd'hui

Les compétences du conseil municipal

47. Le conseil municipal a compétence en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement, sur le réseau artériel, article 105 CVM;
48. Le conseil municipal a délégué aux arrondissements sa compétence en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement sur le réseau artériel mais a conservé sa compétence relativement à certains éléments dont l'établissement des tarifs des droits exigibles pour l'utilisation des espaces de stationnement sur rue sur ce réseau, **Règlement du conseil de la Ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement, 08-055**, pièce **D-VDM-13**;
49. De plus, en vertu de l'article 85.5 CVM, le conseil municipal adopte des résolutions afin de se déclarer compétent relativement au stationnement tarifé contrôlé par parcomètre, par distributeur ou par borne de stationnement sur le réseau de voirie locale, **Résolutions CM14 1126, CM16 1455, CM18 1528, CM 20 0831**, pièce **D-VDM-14**, en liasse;
50. Ainsi, les règlements annuels sur les tarifs adoptés par le conseil municipal prévoient les tarifs applicables aux places de stationnement se trouvant tant sur le réseau artériel que sur le réseau local;

Les compétences des arrondissements

51. Hormis les éléments à l'égard desquels le conseil municipal a conservé sa compétence, dont le tarif de stationnement, les arrondissements adoptent par règlement les règles en matière de circulation et de stationnement pour le réseau artériel et le réseau local, règlements se nommant encore C-4.1 pour les arrondissements issus de l'ex-Montréal ou autrement des arrondissements issus des ex-villes, **Règlements sur la circulation et le stationnement des arrondissements concernés**, pièce **D-VDM-8**, en liasse;

B. Les règles applicables en matière de stationnement au 15 juin 2015 jusqu'à ce jour

52. Les places de stationnement tarifé par bornes se trouvent dans 12 des 19 arrondissements de la Ville de Montréal: 8 arrondissements issus de l'ancienne Ville de Montréal et 4 issus des ex-villes fusionnées suivants : Lachine, Verdun, Outremont et Saint-Laurent;
53. Les règles relatives au stationnement tarifé se trouvent dans les règlements sur la circulation et le stationnement de ces arrondissements, pièce D-VDM-8, en liasse;

54. Ces règlements comportent notamment :

- La définition d'une place de stationnement tarifé;
- Les dispositions relatives au stationnement contrôlé par borne qui comportent l'exigence de payer et la manière de le faire;

55. Hormis l'arrondissement de Verdun, tous les arrondissements concernés par le stationnement tarifé et régi par des bornes ont, dans leur réglementation sur la circulation et le stationnement, la disposition suivante :

55. Aucun véhicule routier ne peut être stationné en un endroit où le stationnement est contrôlé par une borne de stationnement sans que le tarif du stationnement à cet endroit n'ait été payé pour la durée du stationnement.

Ce paiement se fait selon l'un ou l'autre des modes suivants:

1) À la borne, pour la période de stationnement que l'utilisateur entend réserver pour son véhicule à la place dont il a enregistré le numéro à la borne:

a) par le dépôt de pièces de monnaie canadienne en un montant correspondant au tarif pour la totalité de cette période;

b) par l'insertion d'une carte de crédit au débit de laquelle l'utilisateur inscrit un montant correspondant au tarif pour la totalité de cette période;

2) au moyen du service de paiement en ligne du stationnement tarifé, pour la période de stationnement que l'utilisateur entend réserver pour son véhicule à la place dont il a enregistré le numéro, en utilisant une carte de crédit au débit de laquelle il inscrit un montant correspondant au tarif pour la totalité de cette période et aux frais du service de paiement en ligne.

(Nos soulignements)

(Le numéro de l'article et la formulation du texte peuvent diverger quelque peu entre les arrondissements)

56. Ainsi, les règlements sur la circulation prévoient que le paiement du tarif doit être fait pour la période de stationnement que l'utilisateur entend réserver;

57. La tarification s'applique à chaque transaction effectuée;

58. Par conséquent, les règlements ne (...) considèrent pas (...) le comportement d'un utilisateur qui décide de modifier son choix initial ou qui décide de faire une nouvelle transaction à la borne avant la fin de la période qu'il a déjà réservée (...);

59. Par ailleurs, au début du déploiement des bornes de stationnement, le comité exécutif de la Ville de Montréal puis le conseil de l'arrondissement de Ville-Marie ont déclaré que celles-ci ne permettaient pas de cumuler du temps, article 8 **Résolution CE 03518 du 20 décembre 2000**, pièce **D-VDM-21** et article 7 **Résolution CA03 240332 du 6 mai 2003**, pièce **D-VDM-22**;
60. En ce qui a trait aux tarifs, ceux-ci sont établis dans les règlements annuels sur les tarifs adoptés par le conseil municipal, **Règlements sur les tarifs, exercices financiers 2015 à 2021** en liasse, pièce **D-VDM-15**, en liasse;
61. Ces règlements sont adoptés en vertu des articles 244.1 à 244.10 de la **Loi sur la fiscalité municipale, RLRQ. c. C-11.4**, (ci-après « **LFM** »), pièce **D-VDM-16**;
62. Toute municipalité peut, par règlement, prévoir que tout ou partie de ses biens, services ou activités soient financés au moyen d'un mode de tarification, article 244.1 LFM;
63. Est notamment un mode de tarification, un prix exigé de façon ponctuelle ou sous forme d'abonnement pour l'utilisation d'un bien ou d'un service ou pour le bénéfice retiré d'une activité, article 244.2 LFM; (notre soulignement);
64. Le mode de tarification doit être lié au bénéfice reçu par le débiteur, article 244.3 LFM, mais la loi précise que ce lien demeure même si les recettes (...) excèdent les dépenses (...) pourvu que l'excédent s'explique par des motifs de saine administration comme la nécessité de normaliser la demande, de tenir compte de la concurrence (...), dans le cas où le mode est un prix exigé de façon ponctuelle lors de l'utilisation d'un bien ou d'un service, par une utilisation plus fréquente que prévu, article 244.4 LFM;
65. Les règlements annuels sur les tarifs, pièce D-VDM-15, comportent également les éléments nécessaires à l'imposition de la tarification, soit :
- Les jours;
 - Les plages horaires;
 - Le prix (généralement fixé à l'heure);
 - Les lieux (rues visées);
66. Quant à la durée maximale qu'une borne peut enregistrer, et qui est de deux (2) ou trois (3) heures, celle-ci est fixée par règlement ou par résolution des conseils d'arrondissement;

III. LE RECOURS INTENTÉ PAR LES DEMANDEURS EST IRRECEVABLE : LA CONTESTATION DES RÈGLEMENTS MUNICIPAUX NE PEUT AVOIR LIEU AU MOYEN D'UNE ACTION COLLECTIVE MAIS PAR CONTRÔLE JUDICIAIRE

67. La présente action collective équivaut à une contestation de la validité des règlements sur la circulation et le stationnement applicables dans les

arrondissements, D-VDM-8, des dispositions relatives aux tarifs de stationnement prévues par les règlements sur les tarifs adoptés annuellement par le conseil municipal, D-VDM-14 et des résolutions adoptées par le comité exécutif et les conseils d'arrondissement pour déployer les bornes de stationnement;

68. En outre, les conclusions recherchées par les demandeurs visent le remboursement du montant (total ou partiel) payé par les utilisateurs;
69. Pour faire droit à ces conclusions, cela impliquerait de procéder à une réduction tarifaire;
70. L'obligation des demandeurs de payer le tarif est fixée par un cadre législatif et réglementaire que seul l'exercice d'un contrôle judiciaire permet de contester;
71. Aucune telle demande n'est présentée par les demandeurs;
72. Quoi qu'il en soit, même si tel était le cas, une action collective ne constitue pas le recours approprié pour faire invalider des règlements et des résolutions;

IV- L'IMPLANTATION DES BORNES DE STATIONNEMENT RELÈVE DES DÉCISIONS POLITIQUES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

A- Principes directeurs et politique de transport et de stationnement

73. Les bornes de stationnement visées par la présente action collective, leur mode de fonctionnement et la tarification qui les accompagnent relèvent des choix de la Ville de Montréal;
74. Le stationnement est un instrument privilégié de politique de transport car il influence directement le choix du mode de transport utilisé et les déplacements des personnes en milieu urbain;
75. La Ville de Montréal a adopté des politiques et de principes directeurs en matière de transport et de stationnement, orientant les décisions publiques et la réglementation municipale;
76. Les premiers parcomètres ont été installés à Montréal en 1979, au centre-ville, afin de « favoriser les déplacements par automobile en augmentant la disponibilité de stationnement et accroître le niveau d'échange et d'activité économique », pièce D-VDM-17.1, p.9;
77. En janvier 1994, la Ville de Montréal adopte des **Principes directeurs en matière de stationnement**, lesquels ont fait l'objet par la suite d'une étude publique, pièces **D-VDM-17**;

78. Ces principes directeurs formulent notamment vouloir « diminuer l'offre de places de stationnement de longue durée associée aux déplacements domicile-travail-domicile et augmenter le nombre de places de stationnement de courte durée »;
79. En 2008, la Ville se dote d'un **Plan de transport** dans lequel des orientations sont énoncées en matière de gestion stratégique du stationnement, pièce **D-VDM-18**, p. 142 et suiv.;
80. Le plan y rappelle la nécessité de garantir le nombre de places minimal de stationnement de courte durée pour permettre une saine concurrence avec les centres commerciaux de grande surface, p. 143;
81. En juin 2016, la Ville de Montréal adopte une **Politique de stationnement**, pièce **D-VDM-19.1**, afin de répondre à l'ensemble des orientations stratégiques de la Ville et notamment celles reliées à la mobilité et au développement durable;
82. L'adoption de cette politique a été précédée d'un **examen public et de rapport et recommandations de la Commission sur le transport et les travaux publics**, pièce **D-VDM-19.2**;
83. La politique de stationnement rappelle que la tarification des places de stationnement permet de mieux gérer la demande et se veut favoriser la rotation des véhicules dans le but d'éliminer le stationnement de longue durée, D-VDM-19.1, p. 48, 54 et 55;

B-Implantation et déploiement des bornes de stationnement

84. À la fin des années 1990, il est apparu que les parcomètres mécaniques étaient désuets, plus fabriqués et difficile à réparer;
85. La Ville de Montréal a alors confié à la SCSM le mandat de réfléchir à leur remplacement;

1- Résolution du Conseil municipal CO00 03386 du 18 décembre 2000, pièce D-VDM-20

86. En 2000, après un essai préalable infructueux de parcomètres électroniques, un premier projet pilote de bornes de stationnement « payez-partez » est présenté au conseil municipal, visant l'installation de 6 bornes sur trois courts tronçons de rues du centre-ville et remplaçant 65 places de stationnement payantes par parcomètre;
87. Ce projet a résulté d'un travail conjoint de la SCSM et du Service des travaux publics et de l'environnement (STPE) de la Ville de Montréal;

88. Afin de pouvoir implanter ces bornes, le règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement est alors modifié pour y ajouter les spécificités de la borne et de son fonctionnement;
89. La modalité de fonctionnement de ces bornes impose la modification de l'article 55 qui précise alors que le « paiement se fait à la borne, pour la période de stationnement que l'utilisateur entend réserver pour son véhicule (...) »; (notre soulignement) ;

2 -Résolution du comité exécutif CE00 03518 du 20 décembre 2000, pièce D-VDM-21

90. Considérant le projet pilote visant l'installation de 6 bornes de stationnement, le comité exécutif adopte une résolution pour déterminer les emplacements des bornes, fixer le tarif, la signalisation et déterminer certains aspects techniques, comme les caractéristiques et le contenu du ticket de stationnement et des bornes;
91. Le comité exécutif y déclare également que ce système de bornes ne permet pas de cumuler du temps, art. 8 de la résolution CE00 03518;
92. Cette première phase du projet pilote est déployée à partir du 7 février 2001;

3- Résolution du conseil d'arrondissement de Ville-Marie CA03 240332 du 6 mai 2003, pièce D-VDM-22

93. À la suite de l'implantation de la phase 1 du projet pilote, le conseil d'arrondissement de Ville-Marie approuve la réalisation de la phase 2 et la mise en place de 26 nouvelles bornes dans le même secteur du centre-ville de Montréal et le remplacement de 332 places de stationnement payantes par parcomètre;
94. Le conseil d'arrondissement adopte une résolution pour déterminer les emplacements des bornes, fixer le tarif, la signalisation et déterminer certains aspects techniques, comme les caractéristiques et le contenu du ticket de stationnement et des bornes;
95. Le conseil d'arrondissement de Ville-Marie y déclare que le système de bornes ne permet pas de cumuler du temps, art. 7 de la résolution CA03 240332;

4- Résolution du conseil d'arrondissement de Ville-Marie CA03 240768 du 7 octobre 2003, pièce D-VDM-23

96. La phase 2 du projet pilote est étendue dans les rues du Quartier international de Montréal avec l'installation de 22 bornes supplémentaires et le remplacement de plusieurs centaines de places de stationnement payantes par parcomètre;
97. Le déploiement de la phase 2 a débuté en 2004;

5- Résolution du conseil d'arrondissement de Ville-Marie CA04 240629 du 3 août 2004, pièce D-VDM-24

98. Fort des résultats concluants des deux phases, les observations positives et notamment « l'amélioration du roulement des véhicules en stationnement », le conseil d'arrondissement approuve l'installation graduelle de 500 bornes de stationnement dans l'arrondissement, devant débuter à partir de l'automne 2004;

6- Déploiements des bornes de stationnement dans 11 autres arrondissements de la Ville de Montréal

99. En plus de l'arrondissement Ville-Marie, dans lequel se trouvent concentrés les bureaux, les activités commerciales et économiques de la Ville, ces bornes ont fait l'objet du choix de 11 autres arrondissements ayant des pôles générateurs de déplacements et des artères commerçantes, Politique de stationnement, pièce D-VDM-19, p. 21, et ce, afin de réduire le stationnement de longue durée et permettre la rotation des véhicules à ces endroits;
100. D'ailleurs, la tarification de ces places de stationnement contrôlées par bornes cesse dans les périodes non achalandées ;
101. Ainsi, le stationnement y est gratuit de nombreuses heures chaque jour et de façon générale, tarifé de 9h à 21 h en semaine, de 9h à 18h le samedi et de 13h à 18h le dimanche;
102. Il existe plus de 500 000 places de stationnement sur les rues de la Ville de Montréal, pièce D-VDM-19.1, p. 20, et en 2018, 18311 étaient contrôlées par des bornes de stationnement;
103. En 2016, dans le centre-ville de Montréal, les places tarifées sur rue représentaient 14% de l'offre globale de stationnement, 76% étant constitué de stationnements hors rue, incluant le stationnement privé payant, Politique de stationnement de 2016, pièce D-VDM-19.1, p. 25;

C- La défenderesse Ville de Montréal bénéficie d'une immunité à l'égard de ses décisions politiques

104. Les demandeurs attaquent directement la manière dont la Ville de Montréal a choisi d'exercer ses compétences et la façon dont elle a choisi de tarifer les emplacements de stationnement et ce, en tarifant chaque transaction;
105. Or, il s'agit de décisions politiques pour lesquelles une municipalité ne peut être poursuivie en responsabilité à moins que ces décisions soient irrationnelles ou prises de mauvaise foi, ce qui n'est aucunement le cas et non plus allégué par les demandeurs;
106. Ce n'est pas sur la base du *Code civil du Québec* ou de la *Loi sur la protection du consommateur* que les demandeurs peuvent remettre en question ces décisions politiques;
107. Les élus gouvernent, ce qui implique des choix aux conséquences sociales, économiques ou politiques dont ils ne sont pas responsables devant les tribunaux mais devant les électeurs;

V- LIEN ENTRE LA VILLE DE MONTRÉAL ET LA SCSM

108. Le législateur a autorisé la Ville de Montréal à confier l'exploitation de son stationnement tarifé sur rue et hors rue à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain ou à une personne morale dans laquelle elle possède des intérêts, article 9b de l'ancienne Charte, D-VDM-9;
109. En 2002, aux fusions municipales, la possibilité pour la Ville de conclure des ententes pour l'exploitation de son stationnement sur rue et hors rue avec la Chambre de commerce de Montréal ou à une personne morale dans laquelle elle possède des intérêts est reprise à l'article 2 Annexe C de la CVM, D-VDM-11;
110. Le législateur précise que malgré une telle entente, la ville conserve à l'égard des espaces de stationnement tous les pouvoirs que la charte ou toute autre loi lui accorde, y compris celui de voir à l'application des règlements pris en vertu de celles-ci, de même que d'établir le tarif des droits exigibles pour l'utilisation des espaces de stationnement visés par l'entente;
111. Ainsi, en 1995, 1996 et 2007, la Ville de Montréal signe avec la SCSM des **ententes** et **contrats**, en vertu desquels laquelle la SCSM exploite et a la gestion du stationnement tarifé sur rue et hors rue, pièces **D-VDM-1** à **D-VDM-7**;
112. La SCSM a ainsi l'obligation d'assurer une gestion optimale des activités reliées au stationnement tarifé en respectant la réglementation municipale en matière de stationnement, article VIII A, pièce D-VDM-1 b);

113. Bien que la SCSM doit annuellement faire des recommandations à la Ville en matière de tarifs et de nouveaux emplacements, ces tarifs sont déterminés par la Ville à sa discrétion, article VIII A, pièce D-VDM-1 c) ;
114. La SCSM est propriétaire des parcomètres, des bornes de stationnements et autres mécanismes de perception des droits, des véhicules et tout autre bien meuble ou immeuble relié à l'exploitation du stationnement tarifé;
115. La SCSM a également obtenu de la Ville, pour ce qui est du stationnement sur rue, la concession exclusive sur le domaine public;
116. La propriété, l'usage, la gestion et la possession des parcomètres et des bornes de stationnement, comme indiqué dans la définition du groupe revient donc à la SCSM, qui en est propriétaire, a la gestion et le contrôle du stationnement dans les rues et certains emplacements hors rues de Montréal, et ce, jusqu'au 31 décembre 2019;
117. Par ailleurs, le 7 septembre 2018, la Ville de Montréal, par la **Résolution CM18 1148**, a autorisé la résiliation de l'entente avec la SCSM, pièce **D-VDM-25**;
118. Le 20 décembre 2019, par **Acte de cession**, la SCSM a cédé et transféré avec effet au 1^{er} janvier 2020, l'ensemble de ses immeubles et biens meubles à la Ville de Montréal, **D-VDM-26**;
119. Le 31 décembre 2019, l'entente entre la Ville de Montréal et la SCSM a été résiliée, le tout tel qu'il appert de l'**Avis de résiliation du 3 octobre 2019**, pièce **D-VDM-27**;
120. Depuis le 1^{er} janvier 2020, la Ville de Montréal a confié à l'AMD, la gestion, le développement et la promotion du stationnement tarifé et lui a cédé les biens meubles nécessaires à la gestion et à l'exploitation des stationnements, notamment les bornes de stationnement, tel qu'il appert de l'**Entente**, pièce **D-VDM-28**;

VI- LES DOMMAGES

121. Les dommages réclamés par les demandeurs ne sont pas dus ou sont, subsidiairement, grossièrement exagérés;
122. Les demandeurs n'ont subi aucun préjudice qui puisse se rattacher à la conduite ou aux actions de la Ville de Montréal;

VI- PRESCRIPTION

123. Si tant est que la Ville de Montréal ait commis une faute ou un abus, ce qui est expressément nié, faute de contrat la liant aux Demandeurs, la prescription de six mois de l'article 586 de la Loi sur les cités et villes s'applique de sorte que toute indemnisation liée au présent recours ne débiterait qu'aux transactions effectuées à partir du 21 décembre 2017.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la présente défense modifiée;

REJETER la demande introductive d'instance;

LE TOUT avec frais de justice y compris des frais d'expertise;

Montréal, le 15 juin 2023

Gagnier Guay Biron

GAGNIER GUAY BIRON

Me Chantal Bruyère

Me Anne-Marie Lemieux

775, rue Gosford, 4e étage

Montréal (Québec) H2Y 3B9

Téléphone : 514 872-6881 / 514 872-0136

Télécopieur : 514-872-2828

chantal.bruyere@montreal.ca

anne-marie.lemieux@montreal.ca

notification@montreal.ca

Avocats de la défenderesse

Ville de Montréal

N/D: 18-002354



Stephanie LEMIEUX <stephanie.lemieux@montreal.ca>

NOTIFICATION : Défense modifiée de la défenderesse Ville de Montréal // Catherine Bergeron-Duchesne c. Ville de Montréal et al (C.S. : 200-06-000223-183; N/D : 18-002354)

1 message

Stephanie LEMIEUX <stephanie.lemieux@montreal.ca>

15 juin 2023 à 14 h 10

À : m.ouellette@garnierouellette.com, dbourgoin@bga-law.com, notification.giassonetassocies@ville.quebec.qc.ca, rlescop@imk.ca, emlevesque@imk.ca

Cc : Chantal BRUYERE <chantal.bruyere@montreal.ca>, Anne-Marie LEMIEUX <anne-marie.lemieux@montreal.ca>, benoit.lussier@ville.quebec.qc.ca, sylvie.garneau@ville.quebec.qc.ca

<p>CANADA</p> <p>PROVINCE DE QUÉBEC</p> <p>District de Québec</p>	<p>COUR SUPÉRIEURE</p> <p>(Action collective)</p>
<p>No : 200-06-000223-183</p>	<p>Toutes les personnes physiques, associations et personnes morales, ayant utilisé, depuis le 15 juin 2015, un stationnement contrôlé par un parcomètre appartenant à l'une des défenderesses ou dont l'une d'elles a l'usage, la gestion ou la possession, dont le paiement du coût d'utilisation doit être effectué à une borne de péage ou par le biais d'une application mobile et qui ont vu leur temps amputé par un paiement subséquent ou qui n'ont pu bénéficier du temps restant d'un utilisateur précédent</p> <p style="text-align: right;">Le Groupe</p> <p>CATHERINE BERGERON-DUCHESNE</p> <p style="text-align: right;">Représentante</p> <p>(ci-après collectivement désignés les "Demandeurs")</p> <p>c.</p> <p>VILLE DE QUÉBEC</p> <p>-et-</p> <p>VILLE DE MONTRÉAL</p> <p>-et-</p> <p>SOCIÉTÉ EN COMMANDITE STATIONNEMENT DE MONTRÉAL</p> <p>-et-</p> <p>VILLE DE MONTRÉAL, en reprise d'instance de la Société en commandite Stationnement de Montréal</p> <p style="text-align: right;">Défenderesses</p>
<p>Notification par courriel</p> <p>Bordereau de transmission</p> <p>(art. 133 et 134 C.p.c.)</p>	

DESTINATAIRES:

Me Maxime Ouellette


GARNIER OUELLETTE, AVOCATS
m.ouellette@garnierouellette.com

Me David Bourgoïn
BGA inc.
dbourgoïn@bga-law.com

Me Benoit Lussier
Me Sylvie Garneau
GIASSON & ASSOCIÉS
notification.giassonetassocies@ville.quebec.qc.ca
benoit.lussier@ville.quebec.qc.ca
sylvie.garneau@ville.quebec.qc.ca

Me Raphaël Lescop
Me Étienne Morin-Lévesque
IMK S.E.N.C.R.L. / IMK L.L.P.
rlescop@imk.ca
emlevesque@imk.ca

EXPÉDITRICES : Me Chantal Bruyère
Me Anne-Marie Lemieux

 Logo cabinet avec adresse.jpg

Téléphone : 514 872-6881 / 514 872-0136
Télécopieur : 514 872-2828

NATURE DE L'ACTE DE
PROCÉDURE : Défense modifiée de la défenderesse Ville de Montréal

DATE DE L'ENVOI : Le 15 juin 2023

HEURE D'EXPÉDITION : Voir feuille de transmission

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

L'information contenue dans le présent document et ceux qui y sont annexés est confidentielle et assujettie au secret professionnel. Elle est réservée exclusivement à son destinataire. Si le présent document vous est transmis ou remis par erreur, veuillez le détruire sans le reproduire et en aviser la personne sans délai dont le nom apparaît ci-dessus. Si la transmission est incomplète, veuillez communiquer avec Stéphanie Lemieux par courriel. et par téléphone.

Stéphanie Lemieux, adjointe juridique pour:
Me Chantal Bruyère
Me Jean-Nicolas Loiselle
Me Sarah Simard

Montréal 

Service des affaires juridiques
Direction des affaires civiles
Division Responsabilité
Téléphone: 514 872-9817 – Télécopieur: 514 872-2828
stephanie.lemieux@montreal.ca
notification@montreal.ca

**** PRÉSENTEMENT EN MODE HYBRIDE ****

GAGNIER
GUAY
BIRON
AVOCATS
NOTAIRES

775, rue Gosford
4^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 3B9



2023-06-15 - Défense MOD_VDM.pdf
521K

200-06-000223-183

**COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)
DISTRICT DE QUÉBEC**

**LE GROUPE -et- CATHERINE BERGERON-
DUCHESNE**

Représentante (ci-après collectivement
désignés les « Demandeurs »)

c.

**VILLE DE QUÉBEC
VILLE DE MONTRÉAL
SOCIÉTÉ EN COMMANDITE
STATIONNEMENT DE MONTRÉAL**

Défenderesses

**DÉFENSE MODIFIÉE DE LA
DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL**

ORIGINAL

GAGNIER 775, rue Gosford
GUAY 4^e étage
BIRON Montréal (Québec)
AVOCATS H2Y 3B9

Me Chantal Bruyère

Me Anne-Marie Lemieux

Tél. proc.: 514 872-6881 / 514 872-0136

Télec. : 514 872-2828

chantal.bruyere@montreal.ca

anne-marie.lemieux@montreal.ca

notification@montreal.ca

Notre  : 18-002354

BP0637