

**CANADA**

**PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE QUÉBEC**

**COUR SUPÉRIEURE  
(Recours collectif)**

---

**N° : 200-06-000115-090**

**CHARLES CARRIER**, résidant et domicilié  
au [REDACTED]

et

**MAURICE FILION**, résidant et domicilié au  
[REDACTED]

et

**RÉAL MALTAIS**, résidant et domicilié au  
[REDACTED]

Requérants

---

**REQUÊTE POUR AUTORISATION D'EXERCER UN RECOURS  
COLLECTIF ET POUR ÊTRE REPRÉSENTANT AMENDÉE  
(Articles 1002 et ss. C.p.c.)**

---

**À L'HONORABLE JUGE DE LA COUR SUPÉRIEURE, AGISSANT COMME JUGE  
COORDONNATEUR DES RECOURS COLLECTIFS POUR LA DIVISION DE  
QUÉBEC, LES REQUÉRANTS EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**I. LE GROUPE**

1. Les requérants **Charles Carrier, Maurice Filion et Réal Maltais** désirent exercer un recours collectif pour le compte des personnes faisant partie du Groupe ci-après décrit, dont ils sont eux-mêmes membres, à savoir :

**AMENDÉ**

« *Toutes les personnes physiques qui résident ou ont résidé, au cours des trois (3) [...] années précédant l'introduction de la présente procédure*



(1<sup>er</sup> mai 2009), dans le quadrilatère borné à l'ouest par l'autoroute Laurentienne direction nord (A73 nord), à l'est par une délimitation se trouvant à 300 mètres à l'est de l'autoroute Laurentienne direction nord (A73 nord), au nord par le boulevard Jean-Talon et au sud par le boulevard de l'Atrium, aux adresses suivantes :

- 9175 à 9415 et 8330 à 9380, avenue Trudelle;
- 9445 à 9495, avenue Grondin;
- 8924 à 8936, 8885 à 8939 et 8888 à 8908, rue Place Le Marsan;
- 785 à 995 et 800 à 930, rue De Nanteuil;
- 8615 à 8685 et 8620 à 8700, avenue Jacques-Prévert;
- 8615 à 8725 et 8770 à 8610, avenue De Beauvoir;
- 765 à 965 et 730 à 960, rue Clairval;
- 695 995 à et 760 à 960, rue Bienvenue;
- 8505 à 8585 et 8510 à 8580, avenue De Choiseul;
- 570 à 780 et 595 à 585, rue Valdôme;
- 8480 à 8490 et 8485 à 8495, rue de Chambéry;
- 575 à 635 et 540 à 580, rue De Chantelle;
- 8135 à 8325 et 8170 à 8340, rue Place Colombelles;
- 605 et 615, 81<sup>e</sup> Rue Ouest;
- 7670 à 7850 et 7615 à 7955, avenue Paiment;
- 7620 à 7970 et 7635 à 7945, avenue Beaudry;
- 625 à 665 et 620 à 660, rue Proteau;
- 7150 à 7880 et 7161 à 7895, avenue Doucet;
- 585 à 635 et 574 à 624, 76<sup>e</sup> Rue Ouest;
- 7140 à 7320 et 7115 à 7325, avenue Germain;
- 7023 à 7115, 7018 à 7080 et 7009 à 7121, avenue du Mont-Clair;
- 7005 à 7095 et 7100 à 7140, boulevard Cloutier;
- 7210 à 7410 et 7225 à 7365, avenue Verchères;
- 7100 et 7115, avenue Paul-Comtois;
- 6353 à 6505 et 6500 à 6560, rue Place Mirande;
- 6425 à 6455 et 6380 à 6430, rue Clairbonne;
- 585 à 615 et 570 à 620, rue Barraute;
- 555 à 615, rue de Caraquet;

ci-après « le Groupe » et tel qu'il appert plus amplement du plan du quadrilatère visé aux présentes, ci-après « le quadrilatère », produit au soutien des présentes comme pièce **R-1**;



2. Les requérants se réservent le droit de modifier la description du groupe qu'ils désirent représenter en tout temps avant l'audition de la présente requête;

## **II. LES REQUÉRANTS**

3. Le requérant, **Charles Carrier**, est un médecin retraité, spécialiste en pédiatrie et néonatalogie; il réside depuis 1968 au 8645, rue Trudelle, à Québec situé dans le quadrilatère visé par la présente;
4. Le requérant, **Maurice Filion**, a occupé le poste de directeur-gérant d'une équipe de hockey professionnelle de la LNH et de préfet de discipline pour la LHJMQ, maintenant à la retraite; il réside depuis 1974 au 8655 rue Trudelle à Québec, situé dans le quadrilatère visé par la présente;
5. Le requérant **Réal Maltais**, est un homme d'affaires à la retraite; il réside depuis 1968 au 8535, rue Trudelle, à Québec, situé dans le quadrilatère visé par la présente;
6. Les requérants ont élevé leurs familles respectives dans ces résidences sises sur la rue Trudelle;
7. Depuis le début des années 1980, les requérants se sont impliqués personnellement dans la défense des droits des résidants du quadrilatère visé par la présente requête;

## **III. L'INTIMÉE**

8. L'intimée est la Procureure générale du Québec, agissant pour le ministère des Transports du Québec, en vertu de l'article 4 b) de la *Loi sur le ministère de la justice*, L.R.Q., c. M-19;

## **IV. LES FAITS QUI DONNENT OUVERTURE AU RECOURS INDIVIDUEL DES REQUÉRANTS CONTRE L'INTIMÉE**

### **A. Historique**

9. Les faits qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part des requérants contre l'intimée sont les suivants :
10. En 1958, le ministère des Transports a procédé à l'expropriation des lots qui ont servis d'assise à la construction de l'autoroute 73, tel qu'il appert de l'index aux immeubles pour les lots pertinents produits en liasse au soutien des présentes comme pièce **R-2**;



11. Vers 1963, l'autoroute 73 direction nord (jusqu'à la sortie Notre-Dame) était inaugurée;
12. Le requérant **Carrier** a acheté sa résidence en 1968, le requérant **Filion** en 1974 et le requérant **Maltais** en 1968, tel qu'il appert des index aux immeubles pour leurs lots respectifs, produits en liasse au soutien des présentes comme pièce **R-3**;
13. Dès le début des années 1980, les requérants ont commencé à subir plusieurs inconvénients résultant de leur situation de proximité avec l'autoroute 73;
14. En 1985, des résidents du quadrilatère ont demandé l'intervention de la Ville de Charlesbourg afin que des travaux d'insonorisation soient exécutés par le gouvernement provincial le long de l'autoroute 73, tel qu'il appert d'une pétition datée du 6 octobre 1985 produite au soutien des présentes comme pièce **R-4**;
15. Le 7 octobre 1985, la Ville de Charlesbourg adoptait une résolution par laquelle elle s'engageait à transmettre la pétition (R-4) au ministère des Transports, tel qu'il appert de la résolution 85/24319, produite au soutien des présentes comme pièce **R-5**;
16. Le 11 novembre 1985, le ministère des Transports informait la Ville de Charlesbourg que la politique du ministère est de contribuer à 50% des coûts de construction des murs anti-bruits ou écrans d'insonorisation lorsque les études techniques le justifient, tel qu'il appert d'une lettre de M. Jean Normand du 11 novembre 1985, produite comme pièce **R-6**;
17. Le 25 novembre 1985, la Ville de Charlesbourg refusait de contribuer à la construction du mur d'insonorisation « *considérant que la pollution par le bruit est causée par le boulevard Laurentien, lequel est la propriété du ministère des Transports* », tel qu'il appert de la résolution CE-85-11278, produite comme pièce **R-7**;
18. En 1987, une étude de pollution sonore pour l'autoroute 73 a été effectuée par le ministère des Transports et a révélé des niveaux équivalents de 24 heures entre 55 dB(A) et 68 dB(A) pour les quartiers résidentiels longeant l'autoroute, tel qu'il appert d'une étude de pollution sonore datant de 1987 produite au soutien des présentes comme pièce **R-8**;
19. Cette étude révélait également que certaines résidences étaient situées dans une zone fortement perturbée où furent constatés des « *niveaux équivalents 24 heures* » de plus de 65 dB(A), soit dans la zone résidentielle à l'est de l'autoroute 73, entre la 76<sup>e</sup> rue et le boulevard Jean-Talon, tel qu'il appert de l'étude R-8 :



*« En se référant à la cartographie du climat sonore actuel et à la norme d'intervention du ministère des Transports du Québec (niveau équivalent de 24 heures égal ou supérieur à 65 dB(A)), la zone résidentielle, à l'est de l'autoroute, entre la 76<sup>e</sup> rue et le boulevard Jean-Talon a été identifiée comme zone problématique, avec en moyenne un niveau équivalent de 24 heures dans les cours arrières de la première rangée de maisons de 66,0 dB(A) »; (p. 14)*

20. En octobre 1988, des résidents du quadrilatère, dont les requérants, réclamaient à nouveau l'intervention de la Ville de Charlesbourg afin de faire progresser le dossier, le tout tel qu'il appert d'une pétition du 3 octobre 1988, produite au soutien des présentes comme pièce **R-9**;
21. En décembre 1988, le ministère des Transports complétait l'étude entamée en 1987 relativement à la mise en place d'écrans acoustiques en bordure est de l'autoroute 73, entre la 76<sup>e</sup> rue et le boulevard Jean-Talon, tel qu'il appert d'une étude de pollution sonore pour l'autoroute 73 révisée en décembre 1988 produite au soutien des présentes comme pièce **R-10**;
22. Le 5 février 1990, la Ville de Charlesbourg acceptait le principe de participer à 50% du coût de financement de la construction d'un mur antibruit le long du boulevard Laurentien, tel qu'il appert de la résolution 90/27045, produite au soutien des présentes comme pièce **R-11**;
23. Malgré cet accord de principe, aucun mur antibruit ou écran acoustique ne fut construit le long de l'autoroute 73, entre la 76<sup>e</sup> rue et le boulevard Jean-Talon;
24. En 2007, la Ville de Québec demandait au ministère des Transport de réaliser une étude de pollution sonore du tronçon de l'autoroute 73 entre les boulevards de l'Atrium et Jean-Talon;
25. Le 25 avril 2007, la firme Dessau Soprin, mandatée par le ministère des Transports pour effectuer l'étude de pollution sonore, a produit son rapport final lequel concluait comme suit :

*« (...) 9% des résidences du secteur à l'étude subissent actuellement un niveau de gêne acoustique qualifié de « fort », soit des niveaux de bruit continu équivalent sur une période de 24 heures (Leq<sub>24h</sub>) supérieurs à 65 dBA (à 1,5 mètre du sol). Par ailleurs, 11% subissent un niveau de gêne qualifié de « moyen », 22% de ces résidences sont actuellement situées dans un environnement sonore qualifié de « faible » et finalement, 58%*



*des résidences subissent un niveau de gêne qualifié « d'acceptable », soit  $Leq_{24h} < 55$  dBA.*

*Ainsi, comme les niveaux de bruit  $Leq_{24h}$  sont supérieurs à la limite d'intervention à certaines des résidences, soit un  $Leq_{24h}$  de 65 dBA, il est recommandé d'aménager des mesures d'atténuation sonore. » (p. 41)*

le tout tel qu'il appert de l'étude de pollution sonore Autoroute Laurentienne entre les boulevards de l'Atrium et Jean-Talon datée du 25 avril 2007 et produite comme pièce **R-12**;

26. Selon l'étude réalisée en 2007, il appert que la mise en place des écrans antibruit proposés permettrait de diminuer les inconvénients sonores pour les résidents de la zone étudiée dans la mesure suivante :

*« En conséquence, en fonction des variantes d'écran antibruit emménagées, entre 73% et 75% des résidences de la zone d'étude acoustique devraient se retrouver dans un environnement sonore qualifié « d'acceptable » ( $Leq_{24h} < 55$  dBA), entre 18% et 22% des résidences seraient dans un environnement sonore qualifiée de « faible » ( $55dBA < Leq_{24h} < 60$  dBA) et de 5% et 7% dans un environnement sonore qualifié de « moyen » ( $60$  dBA  $< Leq_{24h} < 65$  dBA). Par ailleurs, aucune résidence ne devrait se retrouver dans un environnement sonore qualifié de « fort » ( $Leq_{24h} < 65$  dBA) »*

27. Or, malgré la connaissance des conclusions de l'étude réalisée en 2007, aucune mesure d'atténuation sonore ne fut mise en place afin que les résidents de la zone d'étude acoustique puisse retrouver un environnement sonore qualifié « d'acceptable » ( $Leq_{24h} < 55$  dBA);
28. De plus, il appert que le débit moyen des véhicules a augmenté de 19,4% sur l'autoroute 73, près de la sortie du boulevard Louis-XIV (anciennement sortie de la 80<sup>e</sup> rue) à Charlesbourg, sur une période de 11 ans, se situant à 80 000 véhicules par jour en été en 2007, tel qu'il appert d'un article de M. Pierre Pelchat du 16 mars 2009 et de relevés du ministère des Transports, produits en liasse comme pièce **R-13**;
29. Ainsi, en date de ce jour, les requérants subissent toujours plusieurs inconvénients anormaux résultant de la proximité de leurs résidences avec l'autoroute 73 nord, lesquels sont plus amplement décrit ci-après;



**B. Inconvénients anormaux et excessifs subis**

30. Les résidences des requérants sont situées dans une zone résidentielle;
31. Les requérants entendaient jouir de leurs propriétés pour les fins et usages prévus dans une telle zone;
32. Or, depuis les années '80, les requérants ne peuvent que constater que le flot de circulation a considérablement augmenté sur l'autoroute 73 et que les niveaux sonores qu'ils expérimentent actuellement sont d'une telle gravité qu'ils ne peuvent plus être tolérés;
33. Les requérants soumettent que l'intensité du bruit émanant de l'autoroute 73, auquel ils sont exposés, est devenu excessif au point de leur occasionner les inconvénients anormaux du voisinage suivants :
  - a) les requérants ne peuvent plus jouir de leurs terrains pour pratiquer les activités usuelles estivales qui sont habituellement le propre de tout quartier résidentiel;
  - b) les requérants ont dû renoncer à plusieurs activités estivales telles que la baignade, les repas au grand air, la réception d'invités et autres activités similaires en raison du bruit incessant et harcelant de l'autoroute 73;
  - c) ils ne peuvent engager une conversation à l'extérieur de leurs résidences sans devoir exagérément élever le ton de sa voix (ils doivent crier pour se parler);
  - d) ils doivent en tout temps conserver les fenêtres de leurs résidences fermées afin de ne pas être importunés par le bruit provenant de l'autoroute 73;
  - e) ils sont perturbés dans leur sommeil et ce, depuis plusieurs années;
  - f) que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de leurs résidences, les requérants doivent subir un bruit ambiant élevé comparable à un bourdonnement intense et constant;
  - g) la pollution sonore à laquelle ils sont exposés les rend impatients et/ou agressifs;



**V. LES FAITS QUI DONNENT OUVERTURE AUX RECOURS INDIVIDUELS DES MEMBRES CONTRE L'INTIMÉE**

34. Les faits qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du Groupe contre l'intimée sont les suivants;
35. Comme les requérants, les membres du Groupe subissent les inconvénients anormaux du voisinage en raison de la proximité de leur résidence avec l'autoroute 73 comme suit :
- a) ils ne peuvent jouir de leur terrain pour pratiquer les activités usuelles estivales qui sont habituellement le propre de tout quartier résidentiel;
  - b) ils ont dû renoncer à plusieurs activités estivales telles que la baignade, les repas au grand air, la réception d'invités et autres activités similaires en raison du bruit incessant et harcelant de l'autoroute 73;
  - c) ils ne peuvent engager une conversation à l'extérieur de leurs résidences sans devoir exagérément élever le ton de sa voix;
  - d) ils doivent conserver les fenêtres de leur résidence fermées afin de ne pas être importuné par le bruit provenant de l'autoroute 73;
  - e) ils sont perturbés dans leur sommeil;
  - f) que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de leurs résidences, ils doivent subir un bruit ambiant élevé comparable à un bourdonnement intense et constant;
  - g) la pollution sonore à laquelle ils sont exposés affectent leur humeur et peuvent les rendre impatients et/ou agressifs;

**VI. LE DROIT APPLICABLE**

**A. Responsabilité sans faute : article 976 C.c.Q.**

**Reconnaissance du principe**

36. Le présent recours est fondé sur le principe que si des voisins subissent des inconvénients anormaux qui excèdent les limites de la tolérance, il y aura responsabilité, même en l'absence de faute;



37. L'article 976 du *Code civil du Québec* prévoyait déjà que:

*976. Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux.*

38. Dans le jugement récent *Ciment du Saint-Laurent Inc. c. Barrette* (2008 CSC 64), les honorables juges Lebel et Deschamps reconnaissent l'existence d'une responsabilité sans faute en matière de troubles de voisinage comme suit :

*« [37] Outre le régime général de la responsabilité civile fondée sur la faute, il faut également considérer la possibilité d'une responsabilité dans des situations où des voisins subirait des inconvénients anormaux sans que le propriétaire à l'origine des dommages ait commis une faute. »*

#### **Notion de « voisin »**

39. Sur la notion de « *voisin* », la Cour suprême analyse l'interprétation de la juge de première instance et conclut qu'il faut donner à ce terme une interprétation libérale :

*« [96] Signalons, en terminant, que la juge Dutil n'a pas commis d'erreur dans l'interprétation du terme « voisin » utilisé à l'art. 976 C.c.Q. lorsqu'elle a conclu que tous les membres habitant les quartiers contigus à la cimenterie sont les voisins de celle-ci pour l'application de cette disposition, parce qu'ils demeurent à proximité suffisante de l'usine (par. 354-359). L'article 976 C.c.Q. ne définit pas la portée de la notion de voisin. Il est évident que le demandeur doit prouver une certaine proximité géographique entre l'inconvénient et sa source. Cependant, ce terme doit recevoir une interprétation libérale. »;*

40. Dans le jugement *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire «Petit train du Nord» c. Émond et als*, (C.S., AZ-50283396), l'honorable juge Langlois s'est également penchée sur la notion de « *voisin* » et conclut comme suit :

*« [354] Le terme « voisin » au sens de l'article 976 C.c.Q. est interprété largement; ce peut être un propriétaire, locataire, occupant, usager, usufruitier, possesseur ou détenteur d'un fonds.*

*[355] Cette disposition assujettit non seulement toutes les personnes qui ont un droit réel dans un fonds, mais aussi celles qui ont un droit de jouissance ou d'usage. En d'autres termes, le trouble de voisinage*



*susceptible d'entraîner une responsabilité doit avoir un lien avec le fait de l'occuper ou d'en avoir l'usage. »*

41. La *Loi sur la voirie*, L.R.Q. c. V-9, prévoit que le ministre des Transports peut, par décret, déterminer les routes dont la gestion lui incombe :

*« 2. [Ministre responsable] Le gouvernement détermine, par décret publié à la Gazette officielle du Québec, les routes dont le ministre est responsable de la gestion. »*

*[Gestion par la municipalité] Toute autre route qui ne relève pas du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un de ses organismes est gérée conformément au chapitre I et à la section I du chapitre IX du titre II de la Loi sur les compétences municipales (chapitre C-47.1) »*

42. De fait, le ministre des Transports a déterminé que certaines sections de l'autoroute 73 sont soumises à sa gestion à compter du 1er avril 1993, tel qu'il appert des décrets D. 292-93 (1993) II G.O. 1419 et D. 1607-93 (1993) II G.O. 8433, produits en liasse au soutien des présentes comme pièce **R-14**;

43. L'intimée, en tant que gestionnaire de l'autoroute 73, est donc le voisin des requérants et des membres du groupe;

44. La *Loi sur la Voirie* circonscrit également l'étendue des responsabilités assumées par le gestionnaire d'une autoroute :

*« 6. [Propriété des municipalités] Les routes construites ou reconstruites par le gouvernement en vertu de la présente loi ou de la Loi sur la voirie (chapitre V-8) sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités locales sur le territoire desquelles elles sont situées.*

*[Gestion par le ministre] Toutefois, le ministre peut, à l'égard d'une route dont il n'est pas propriétaire mais dont il a la gestion, poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire; il est investi des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations y afférentes. »*

45. Conséquemment, outre l'exercice de tous les droits d'un propriétaire dont le ministre est investi de par la *Loi sur la voirie*, il doit également assumer les obligations et responsabilités qui incombent à un propriétaire;



**Notion d' « inconvénients anormaux et excessifs »**

46. Le libellé de l'article 976 C.c.Q. n'exige aucune preuve de comportement fautif pour établir la responsabilité d'un propriétaire ayant causé des inconvénients excessifs en matière de voisinage (par. 73 *Ciment du St-Laurent*);
47. Le régime de responsabilité sans faute est donc axé sur le résultat de l'acte et non sur le comportement d'un propriétaire (par. 74 *Ciment du St-Laurent*);
48. Il faut donc rechercher l'existence de troubles de voisinage anormaux, malgré l'absence de faute prouvée ou présumée (par. 75 *Ciment du St-Laurent*);
49. En l'espèce, le ministre des Transports, à titre de gestionnaire de l'autoroute 73, impose à ses voisins de supporter des inconvénients anormaux et excessifs résultant du bruit occasionné par l'utilisation de l'autoroute, alors que des mesures d'atténuation propres à amoindrir ces inconvénients existent;
50. Dans l'examen de ce que constituent des inconvénients anormaux et excessifs, plusieurs critères sont évalués : la nature et la gravité des inconvénients, le caractère des lieux, la légalité de l'activité, l'occupation antérieure, le bien-être de la collectivité et la conduite du défendeur;
51. Quant à la nature et la gravité des inconvénients subis par les requérants et les membres du groupe énumérés aux paragraphes 30 à 35 de la présente, ces inconvénients vont au-delà des ennuis ou de l'embarras qui est le lot normal de voisins d'une route passante;
52. En l'espèce, les inconvénients subis dépassent ce qui constitue le seuil normal des inconvénients qui peuvent être subis dans une situation de proximité avec une autoroute (examen subjectif);
53. Quant au caractère des lieux (situation du fond et usages locaux), bien que les requérants et les membres du groupe n'habitent pas la campagne et ne prétendent pas au niveau de tranquillité qu'on peut y retrouver, leurs résidences se trouvent tout de même en zone résidentielle;
54. Bien que les requérants et les membres du groupe résident dans une zone résidentielle en milieu urbain, ils subissent des inconvénients qui dépassent le niveau normal des inconvénients en matière de bruit, ce niveau de bruit étant devenu insupportable avec les années;



55. Quant à la légalité de l'activité mise en place et poursuivie par le ministère des Transports, soit la construction et l'utilisation d'une autoroute, il va de soi que la légalité de cette activité ne saurait légitimer les inconvénients anormaux et excessifs occasionnés et procurer une immunité au ministère des Transports;
56. La défense d'autorité législative découle d'une immunité accordée expressément ou implicitement par les autorités législatives et peut être invoquée à l'encontre d'une action fondée sur un problème de nuisance;
57. Ce principe existe de longue date et l'arrêt *City of Manchester c. Farnworth*, (1930 A.C. 171) l'expose comme suit:

*« Lorsque le Parlement a permis qu'une chose donnée soit faite à un endroit donné, il ne peut y avoir d'action fondée sur la nuisance causée par la chose qui est faite si la nuisance est le résultat inévitable de la chose autorisée. Le fardeau d'établir que le résultat est inévitable incombe à ceux qui désirent se dégager de leur responsabilité à l'égard de la nuisance. »* (p. 183)

58. La Cour suprême du Canada, dans sa décision *Tock c. St-John's Metropolitan Area Board*, (1989) 2 R.C.S. 1181 a cependant précisé que :

*« Si la loi donne une autorisation à l'organisme public et lui accorde également un pouvoir discrétionnaire non seulement pour décider de faire ou non la chose autorisée, mais également pour décider comment la faire et à quel endroit, et que l'organisme décide ensuite de faire la chose autorisée, il doit la faire d'une manière et à un endroit qui ne causeront pas de nuisance. Si l'organisme public fait la chose d'une manière ou dans un endroit qui cause une nuisance, il sera alors responsable, qu'il y ait négligence ou non. »* (p. 38/52) (notre soulignement)

59. Dans l'arrêt *Ciment du Saint-Laurent*, la Cour suprême traite de cette immunité comme suit :

*« [98] Le texte de loi qu'invoque CSL ne donne pas ouverture à ce moyen de défense. En effet, si la Loi spéciale de CSL autorise l'exploitation de la cimenterie en imposant l'usage des meilleurs moyens disponibles, elle ne soustrait nullement CSL à l'application du droit commun. Lorsque le législateur exclut l'application du droit commun, il le fait généralement de façon expresse (...). La Loi spéciale de CSL ne comporte pas de dispositions suffisamment précises pour permettre de conclure que le droit*



de la responsabilité civile est écarté à l'égard de toutes les conséquences des activités de la cimenterie. » (par. 98) (notre soulignement)

60. En ce qui a trait à l'antériorité de l'établissement de l'autoroute 73 par le ministère des Transports versus l'établissement des résidences des requérants et des membres du groupe, cette antériorité ne constitue pas un moyen de défense ou ne crée pas un droit acquis lorsque le trouble de voisinage dépasse la mesure normale des inconvénients;
61. Quant au bien-être de la collectivité, il appert que la présente requête ne porte aucunement atteinte au bien-être de la collectivité dans son utilisation de l'autoroute 73, laquelle peut être perçue comme un service d'utilité sociale;
62. À cet égard, les requérants et les membres du groupe soumettent simplement que leur bien-être doit également être soupesé dans la recherche d'un équilibre entre l'utilisation d'un service d'utilité sociale et la recherche d'une quiétude relative pour les personnes qui subissent les effets démesurés de l'utilisation d'un tel service;
63. Quant à la conduite du ministère des Transports, les requérants et les membres du groupe soumettent qu'il n'use pas de moyens à sa disposition afin de diminuer les inconvénients anormaux et excessifs subis par les requérants et les membres du groupe;
64. En effet, plusieurs remèdes à la disposition du ministère des Transport permettraient de pallier aux inconvénients anormaux et excessifs subis;

### **Politiques ministérielles sur le bruit**

65. Par ailleurs, il appert que le ministère des Transports a posé lui-même les balises de ce qu'il considère comme étant acceptable ou raisonnable en matière de niveau de bruit par le biais de politiques ministérielles sur le bruit;
66. Bien qu'en l'espèce les politiques examinées n'aient pas de statut juridique (en ce sens qu'elles ne sont pas des textes réglementaires), celles-ci ont une forte valeur incitative ou interprétative;
67. Ces politiques sont donc primordiales dans l'interprétation que doit recevoir la notion d' « *inconvénients anormaux et excessifs* »;
68. En 1994, le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec publia sa *Politique sur l'environnement* et officialisait ainsi son virage environnemental, tel qu'il appert de la *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec* (dépôt légal 1994), produite comme pièce **R-15**;



69. Le premier énoncé de principe de cette *Politique* (R-15) concernait les responsabilités environnementales du ministère des Transports et prévoyait les moyens envisagés pour respecter ces responsabilités, dont :

« (...)

- *Appliquer des mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour améliorer ou mettre en valeur l'environnement et élaborer des plans d'action à cet effet.*

(...)

- *Atténuer le bruit et les autres formes de pollution générés par la construction, l'utilisation et l'entretien des infrastructures de transport.*

(...) »

70. Le troisième énoncé de principe de la *Politique* portait sur l'aménagement du territoire et prévoyait notamment:

« (...)

- *Concevoir des infrastructures de transport de façon à favoriser la mise en valeur du milieu de vie.*

(...) »

71. En 1998, le Service de l'environnement du Ministère des Transports du Québec publiait une *Politique sur le bruit routier*, tel qu'il appert de ladite *Politique* produite comme pièce **R-16**;

72. Cette *Politique sur le bruit routier* (R-16) poursuivait l'objectif suivant :

*« La Politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier. Elle constitue un moyen de mise en œuvre de La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec et s'inscrit dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. » (p. 1)*



73. Cette politique est née du constat du ministère des Transports que :

*« Le nombre de véhicules qui circulent sur les routes du Québec a considérablement augmenté depuis quelques années. En outre, la population est davantage préoccupée par les répercussions de la circulation routière sur l'environnement. En conséquence, le ministère des Transports du Québec reçoit des plaintes relativement au bruit occasionné par la circulation routière »*

74. Dans cette *Politique* (R-16), le Ministère des Transports a élaboré deux approches en matière d'atténuation des impacts sonores;

75. La première approche dite « *corrective* », vise la correction des principaux problèmes de pollution sonore et est mise en œuvre par les éléments suivants :

- le Ministère des Transports reconnaît sa responsabilité concernant la pollution sonore générée par la circulation routière (p. 3, R-16);
- le MTQ veut corriger cette situation en prenant des mesures correctives dans les secteurs où le niveau de bruits est égal ou supérieur à 65 dBA Leq, 24 h (p. 3, R-16);
- les coûts de ces mesures correctives seront divisés entre les municipalités concernées (p. 3, R-16);
- les mesures correctives seront mises en œuvre en fonction des demandes de la population et des ressources financières disponibles (p. 3, R-16);
- seules les zones sensibles établies, où le niveau de bruits extérieur atteint le seuil de 65 dBA Leq, 24 h et se trouvant dans un secteur propice aux activités humaines pourront bénéficier de telles mesures d'atténuation (p.3, R-16);
- les mesures d'atténuation sont notamment les suivantes : écran antibruit (buttes, murs), végétation, nouveau revêtement de la chaussée, modification de la géométrie de l'infrastructure routière, autre mode de la circulation (p.3, R-16);
- les zones visées doivent comprendre 30 unités d'habitation au kilomètre linéaire de route et les zones résidentielles situées de part et d'autre d'une voie de circulation seront traitées différemment (p.4, R-16);



76. La deuxième approche dite de « *planification intégrée* » vise une meilleure planification des transports, la révision des schémas d'aménagement et la fixation d'une réglementation atténuant les impacts sonores ;

77. L'approche de planification intégrée prévoit surtout que :

*« Le ministère des transports préconise un niveau de bruit de 55 dBA Leq<sub>24h</sub>, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. » (p.8, R-16) (notre soulignement)*

78. En conséquence, il appert que le ministère des Transport considère qu'un niveau de bruit inférieur ou égal à 55 dBA constitue un niveau acceptable de bruit dans une zone résidentielle;

**Expertises et directives internes (reconnaissance des inconvénients anormaux et excessifs)**

79. Considérant les politiques dont il s'est doté, le ministère des Transports n'a d'autre choix que de reconnaître l'existence de situations constituant des dépassements du niveau acceptable (ou raisonnable) de bruit, dans une zone résidentielle, comme en l'espèce;

80. D'une part, le ministère des Transports a constaté l'existence de tels dépassements par les résultats d'études sonores qu'il a lui-même commandé à plusieurs reprises;

81. D'autre part, il admet implicitement, par le biais de documents ou directives qui émanent de son ministère, que certaines considérations relatives au bruit peuvent nécessiter la mise en place de mesures efficaces pour contrer les dépassements constatés;

82. En 1987, une étude de pollution sonore pour l'autoroute 73 révélait déjà des niveaux équivalents de 24 heures entre 55 dBA et 68 dBA pour les quartiers résidentiels longeant l'autoroute, tel qu'il appert d'une étude de pollution sonore datant de 1987 déjà produite comme pièce R-8;

83. En décembre 1988, le ministère des Transports complétait l'étude entamée en 1987 et examinait déjà la possibilité de mettre en place des écrans acoustiques en bordure est de l'autoroute 73, entre la 76<sup>e</sup> rue et le boulevard Jean-Talon, tel qu'il appert d'une étude de pollution sonore pour l'autoroute 73 révisée en décembre 1988 déjà produite comme pièce R-10;



84. En 1996, un groupe de travail réunissant les ministères des Affaires municipales, de l'Environnement et de la Faune et des Transports publiait un guide sur les différentes techniques visant à diminuer les impacts du bruit de la circulation routière, tel qu'il appert du document intitulé « *Combattre le bruit de la circulation routière* », produit au soutien des présentes comme pièce **R-17**;

85. Dans un chapitre portant sur les effets du bruit, le ministère des Transports reconnaît que l'exposition à un niveau sonore élevé peut causer :

« (...) »

- *des effets physiologiques comme une hausse de pression artérielle, un rythme cardiaque accéléré, etc.;*
- *des effets comportementaux comme des difficultés d'apprentissage, de conversation, de sommeil;*
- *des effets psychologiques comme la tension, le stress, l'anxiété, l'impatience. » (p. 10, R-17) »*

86. Le ministère y reconnaît par ailleurs que :

*« Ainsi, le bruit, au-delà de certains niveaux, perturbe la santé et le bien-être (conversation, sommeil, pratique d'activités extérieures, etc.) et il est perçu de façon générale par la population riveraine comme une gêne ou une nuisance. Le seuil maximal acceptable est de 55 dBA à l'extérieur (recommandation de la Société canadienne d'hypothèque et de logement). » (p. 11, R-17)*

87. En 2005, le Ministère des Transports du Québec produisait une analyse en complément à la *Politique sur le bruit routier* (R-17) de 1998 intitulée « *Le bruit routier sous observation* », tel qu'il appert du document « *Le bruit routier sous observation* », produit comme pièce **R-18**;

88. Dans ce document, le Ministère réitère qu'il préconise un niveau de bruit de 55 dBA, soit le niveau de bruit reconnu en Amérique du Nord et en Europe comme étant acceptable pour les zones sensibles (p. 9, R-18);

89. Ce document nous informe également sur l'analyse de l'environnement sonore lors de la préparation d'un projet routier;



90. Le ministère y mentionne que, dans le cadre de projets de construction ou de reconstruction visant à augmenter la capacité ou à changer la vocation d'une route, il applique les critères suivants afin de déterminer s'il doit intervenir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit:

« (...)

- *Jusqu'à 55 dBA Leq24h, les impacts appréhendés seront tout au plus faibles et ne seront pas atténués puisqu'un niveau de 55 dBA Leq24h et moins est reconnu comme étant acceptable;*
- *Au-dessus de 55 dBA Leq24h, les impacts faibles ne feront pas l'objet d'une intervention;*
- *Au-dessus de 55 dBA Leq24h, les impacts moyens ou forts feront l'objet de mesures d'atténuation. »*

91. En 2006, le ministère des Transports mandatait la firme Dessau Soprin pour réaliser une nouvelle étude de pollution sonore du tronçon de l'autoroute 73 entre les boulevards de l'Atrium et Jean-Talon, laquelle étude du 25 avril 2007, est déjà produite comme pièce R-12 et concluait que :

*« (...) 9% des résidences du secteur à l'étude subissent actuellement un niveau de gêne acoustique qualifié de « fort », soit des niveaux de bruit continu équivalent sur une période de 24 heures (Leq24h) supérieurs à 65 dBA (à 1,5 mètre du sol). Par ailleurs, 11% subissent un niveau de gêne qualifié de « moyen », 22% de ces résidences sont actuellement situées dans un environnement sonore qualifié de « faible » et finalement, 58% des résidences subissent un niveau de gêne qualifié « d'acceptable », soit Leq24h < 55 dBA.*

*Ainsi, comme les niveaux de bruit Leq24h sont supérieurs à la limite d'intervention à certaines des résidences, soit un Leq24h de 65 dBA, il est recommandé d'aménager des mesures d'atténuation sonore. » (p. 41)*

92. Considérant les études commandées par le ministère des Transports qui confirment le dépassement d'un niveau sonore acceptable ou raisonnable pour les requérants et les membres du groupe;



93. Considérant les politiques ministérielles et les documents de travail auxquels le ministère des Transports adhèrent confirment que le niveau sonore acceptable ou raisonnable préconisé est à moins de 55 dBA *Leq<sub>24h</sub>*;
94. Les requérants et les membres du groupe, voisins de l'autoroute 73, dont le ministère des Transports assure la gestion comme s'il était propriétaire, subissent des inconforts anormaux qui excèdent les limites de la tolérance, considérant la nature et la situation de leurs fonds;

**B. Responsabilité avec faute : article 1457 C.c.Q.**

**Le principe**

95. Si le Tribunal retenait que les requérants ne rencontrent pas les conditions propres à la mise en œuvre d'une responsabilité sans faute de l'intimée (976 C.c.Q.), il soumet que l'intimée a commis une faute extracontractuelle par omission;
96. L'article 1457 du *Code civil de Québec* énonce les règles générales de la responsabilité civile fondée sur la faute :

*« 1457. Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui.*

*Elle est, lorsqu'elle est douée de raison et qu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice qu'elle cause par cette faute à autrui et tenue de réparer ce préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel.*

*Elle est aussi tenue, en certains cas, de réparer le préjudice causé à autrui par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait des biens qu'elle a sous sa garde. »*

97. La norme de faute civile est constituée par l'écart séparant le comportement de l'agent de celui du type abstrait et objectif de la personne raisonnable, prudent et diligent (par. 21, *Ciment du St-Laurent*);
98. La norme de la faute civile correspond à une obligation d'agir raisonnablement, prudemment et diligemment et peut être qualifiée d'obligation de moyens (par. 21, *Ciment du St-Laurent*);



99. En matière de troubles de voisinage, la faute civile peut refléter soit l'exercice abusif d'un droit de propriété, soit la violation de normes de comportement souvent inscrites dans des normes législatives ou réglementaires concernant l'usage des propriétés (par. 22, *Ciment du St-Laurent*);
100. Quant à l'exercice abusif d'un droit de propriété, l'article 7 du *Code civil du Québec* prévoit ce qui suit:
- « 7. Aucun droit ne peut être exercé en vue de nuire à autrui ou d'une manière excessive et déraisonnable, allant ainsi à l'encontre des exigences de la bonne foi. »*
101. La constatation d'inconvénients anormaux ne suffira pas pour établir la commission d'une faute dans l'exercice d'un droit; cependant, si un propriétaire commet une faute, il pourra être tenu des dommages causés, même s'ils n'atteignent pas le niveau des inconvénients anormaux (par. 31 et 70-71, *Ciment du St-Laurent*);
102. Quant à la contravention de normes prévues par la loi et la réglementation, la violation d'une norme législative ne constitue pas en soi une faute civile; il faut encore que l'infraction constitue aussi une violation de la norme de comportement de la personne raisonnable au sens du régime général de la responsabilité civile de l'article 1457 *C.c.Q.* (par. 32-34, *Ciment du St-Laurent*);

### **Faute par omission**

103. En l'espèce, le ministère des Transports avait pleine connaissance des inconvénients liés au bruit subis par les personnes résidant à proximité de l'autoroute 73 et ce, pour avoir demandé des études sonores qui ont confirmé le dépassement de niveaux sonores acceptables ou raisonnables affectant ces personnes;
104. Le ministère des Transports reconnaît, tant dans ses politiques que dans ses documents de régie interne, qu'un niveau sonore de moins 55 dBA  $L_{eq24h}$ , est un niveau acceptable de bruit;
105. Le ministère des Transports reconnaît, tant dans ses politiques que dans ses documents de régie interne, que des mesures d'atténuation du bruit s'avèrent nécessaires en certaines circonstances considérant les impacts que peut causer cette pollution sonore sur les individus;
106. Or, malgré la connaissance des inconvénients subis par les personnes résidant à proximité de l'autoroute 73, malgré la reconnaissance de normes d'acceptabilité en matière de



niveau du bruit et malgré la preuve que la situation nécessitait une intervention, le ministère des Transport a omis de prendre des mesures d'atténuation du bruit qui s'imposaient en l'espèce;

107. Ce faisant, le ministère des Transport a commis une faute par omission, par son défaut d'agir ou de prendre les mesures qui s'imposaient afin de diminuer les inconvénients subis par les requérants et les membres du groupe dans les circonstances s'imposaient à lui, en tant que ministère responsable;
108. Enfin et sous réserve, il appert que lors de travaux d'élargissement de l'autoroute 73 nord vers 2006, des mesures d'atténuation auraient pu être mises en place pour pallier aux inconvénients subis, mais que le ministère des Transports n'en a rien fait;

### **C. Législation en matière d'environnement**

109. Outre le *Code civil du Québec*, le présent recours doit être analysé à la lumière du droit de toute personne à la qualité de l'environnement, protégé tant par les dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q. c. Q-2 que la *Charte des droits et libertés de la personne*, c. C-12;
110. L'article 19.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit le droit à la qualité de l'environnement :

*19.1. Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations et les autorisations délivrées en vertu de l'un ou l'autre des articles de la présente loi ainsi que, en matière d'odeurs inhérentes aux activités agricoles, dans la mesure prévue par toute norme découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1).*

111. Les articles 1 (5<sup>0</sup>) et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* permettent de protéger les personnes, notamment, des bruits qui sont susceptibles de porter atteinte au bien-être ou au confort de l'être humain :

« 1. (...) »

5° [contaminant] : une matière solide, liquide ou gazeuse, un micro-organisme, un son, une vibration, un rayonnement, une chaleur, une



*odeur, une radiation ou toute combinaison de l'un ou l'autre susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement;*

*20. [Émission d'un contaminant] Nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter ni permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévue par règlement du gouvernement.*

*La même prohibition s'applique à l'émission, au dépôt, au dégagement ou au rejet de tout contaminant, dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement du gouvernement ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens. »*

112. L'article 46.1 de la *Charte des droits et libertés de la personne* protège le droit de vivre dans un environnement sain comme suit :

*« 46.1. Toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité. »*

113. L'article 6 de la *Charte des droits et libertés de la personne* prévoit:

*« 6. Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi. »*

114. La réparation pour une atteinte illicite à un droit reconnu par la *Charte des droits et libertés de la personne* est prévu à l'article 49 de la *Charte* comme suit:

*49. [Réparation de préjudice pour atteinte illicite à un droit] Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral ou matériel qui en résulte.*

*[Dommages-intérêts punitifs] En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs;*

115. Bien que le présent recours ne soit pas fondé substantiellement sur une contravention à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, de l'un de ses règlements ou sur la violation d'un



droit protégé par la *Charte*, ces articles demeurent déterminants dans l'identification des droits auxquels peuvent aspirer les requérants et les membres de son groupe et se réserve le droit d'y référer;

## **VII. LES CONDITIONS REQUISES POUR L'EXERCICE D'UN RECOURS COLLECTIF**

116. L'article 1003 du *Code de procédure civile* énonce les conditions qui se doivent d'être rencontrées pour qu'un tribunal autorise un recours collectif :

*« 1003. Le tribunal autorise l'exercice du recours collectif et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que :*

*a) les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;*

*b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;*

*c) la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67; et que*

*d) le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres. »*

117. En l'espèce, les requérants soumet que le présent recours rencontre les caractéristiques nécessaires à un recours collectif;

### **A. Les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes**

118. Le recours des membres est une requête introductive d'instance avec conclusions déclaratoires et en dommages et intérêts;

119. Les questions de droit identiques, similaires ou connexes soulevées par les membres du groupe sont les suivantes:

- L'intimée contrevient-elle à l'article 976 *C.c.Q.* ?
- L'intimée contrevient-elle à l'article 1457 *C.c.Q.* ?



- L'intimée contrevient-elle aux articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ?
- L'intimée contrevient-elle aux articles 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ?
- L'intimée contrevient-elle à ses politiques et directives sur la pollution sonore causée par la circulation routière ?
- L'intimée a-t-elle commis une faute en omettant de prendre les mesures qui s'imposaient à elle pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ?

120. Les questions de faits identiques, similaires ou connexes soulevées par les membres sont les suivantes:

- L'intimée est-elle un « *voisin* » des membres du groupe ?
- Quel est le niveau de bruit subi par les membres du groupe du fait qu'ils sont voisins de l'autoroute 73 ?
- Quels sont les inconvénients subis par les membres du groupe du fait qu'ils sont voisins de l'autoroute 73 ?
- Les inconvénients subis par les membres du groupe peuvent-ils être considérés comme « *anormaux et excessifs* » ?
- Les inconvénients « *anormaux et excessifs* » sont-ils subis par tous les membres du groupe ?
- L'intimée a-t-elle omis de prendre les mesures qui s'imposaient pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ?

121. Tel qu'il appert des faits allégués à la présente requête, les membres du groupe vivent les mêmes problèmes, recherchent les mêmes solutions à ces problèmes et invoquent les mêmes textes de loi à l'encontre de l'intimée;



**B. Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées**

122. En l'espèce les faits identiques, similaires ou connexes allégués par les membres du groupe sont les suivants :

- ils ne peuvent jouir de leur terrain pour pratiquer les activités usuelles estivales qui sont habituellement le propre de tout quartier résidentiel;
- ils ont dû renoncer à plusieurs activités estivales telles que la baignade, les repas au grand air, la réception d'invités et autres activités similaires en raison du bruit incessant et harcelant de l'autoroute 73;
- ils ne peuvent engager une conversation à l'extérieur de leurs résidences sans devoir exagérément élever le ton de sa voix;
- ils doivent conserver les fenêtres de leur résidence fermées afin de ne pas être importunés par le bruit provenant de l'autoroute 73;
- ils sont perturbés dans leur sommeil;
- que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de leurs résidences, ils doivent subir un bruit ambiant élevé comparable à un bourdonnement intense et constant;
- la pollution sonore à laquelle ils sont exposés affectent leur humeur et peuvent les rendre impatients et/ou agressifs;

123. Les faits allégués paraissent justifier les conclusions suivantes :

- Déclarer que l'intimée contrevient à l'article 976 *C.c.Q.* ;
- Déclarer que l'intimée contrevient à l'article 1457 *C.c.Q.* ;
- Déclarer que l'intimée contrevient aux articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;
- Déclarer que l'intimée contrevient aux articles 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ;
- Déclarer que l'intimée contrevient à ses politiques et directives sur la pollution sonore causée par la circulation routière ;



- Déclarer que l'intimée a commis une faute en omettant de prendre les mesures qui s'imposaient à elle pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ;
- Ordonner à l'intimée de prendre les mesures qui s'imposent pour que diminue la pollution sonore dans le « quadrilatère » visé afin qu'il atteigne le niveau sonore acceptable de moins de 55 dBA<sub>Leq 24h</sub>, le tout à ses frais et dans les six mois du jugement à intervenir;
- Condamner l'intimée à payer aux membres du groupe une somme de dix mille dollars (10 000\$) par année, par membre, pour les trois dernières années sauf à parfaire, et jusqu'à ce que cesse le trouble du voisinage allégué aux présentes, avec intérêts au taux légal majoré de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du C.c.Q. calculés à compter de l'assignation;
- Le tout avec dépens incluant les frais d'expertises, d'enquêtes et de publication des avis aux membres;

124. Concernant l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c., la Cour suprême, dans l'arrêt *Québec (Procureur général) c. Guimond*, ((1996) 3 R.C.S. 347), citant le juge Chouinard dans une autre affaire, précisa que :

*« Les mots «paraissent justifier» et «justifient» ne peuvent avoir la même portée à moins que dans la première expression l'on ne tienne pas compte de la présence du verbe paraître. Et c'est ici que le renvoi au passage cité de l'opinion du juge Brossard dans l'arrêt St-Léonard, précité, est utile sur le sens à donner au verbe paraître qui sied à mon avis tout aussi bien dans le contexte de l'art. 1003. Le législateur a voulu que le tribunal écarte d'emblée tout recours frivole ou manifestement mal fondé et n'autorise que ceux où les faits allégués dévoilent une apparence sérieuse de droit.*

*Je conclus donc que l'expression «paraissent justifier» signifie qu'il doit y avoir aux yeux du juge une apparence sérieuse de droit pour qu'il autorise le recours, sans pour autant qu'il ait à se prononcer sur le bien fondé en droit des conclusions en regard des faits allégués. » (par. 10)*

125. En l'espèce, les faits allégués par les requérants et les membres du groupe paraissent justifier les conclusions recherchées;



**C. La composition du groupe rend difficile ou peu probable l'application des articles 59 ou 67 du C.p.c.**

126. Le « quadrilatère » visé comporte notamment :

- 484 résidences unifamiliales;
- 7 immeubles à logements bi-familiaux, dont deux sont localisés sur l'avenue Doucet en bordure de l'autoroute, trois sur l'avenue Beaudry et deux sur l'avenue Paiement;
- 5 immeubles à logements multiples situés sur l'avenue Paiement;

127. Toutes ces résidences logent environ 1000 personnes;

128. Il est extrêmement difficile voir impossible de rejoindre tous les résidants (propriétaires, locataires, enfants des propriétaires ou locataires) actuels ou passés qui ont résidé dans le « quadrilatère » visé au cours des trois (3) dernières années, en effet, tel qu'il appert des fiches de transactions produites en liasse comme pièce **R-19** :

- Quarante (40) transactions furent enregistrées à la Chambre immobilière du Québec en 2006, 2007 et 2008 pour le « quadrilatère » visé;
- Ce nombre de transactions n'est toutefois pas exhaustif, car certains agents d'immeubles ne rapportent pas leurs transactions à la Chambre immobilière du Québec;
- Par ailleurs, les propriétaires qui vendent leur propriété sans l'intermédiaire d'agent d'immeubles ne transmettent aucune donnée à la Chambre immobilière;

129. Il s'avère donc pratiquement impossible d'obtenir un mandat de représentation personnel pour chacun des résidants du « quadrilatère » visé pour la période des trois (3) dernières années;

130. Dans un jugement récent *Aberback Patck c. Amex Bank of Canada* (A.E./P.C. 2007-5034 C.S.), le tribunal soulignait à cet égard que :

AMENDÉ



« (...) l'application des articles 59 ou 67 du C.p.c est impossible lorsqu'on ne peut identifier de façon certaine les noms et les adresses de tous les membres potentiels du groupe ».

« ... le nombre de membres n'est pas le seul facteur à considérer. Le coût des procédures individuelles eu égard au montant en jeu pour chaque membre constitue un facteur qui milite en faveur de l'autorisation d'exercer un recours collectif. »(notre soulignement)

131. Plus spécifiquement en matière de bruit, la Cour se prononce sur la nécessité de procéder par recours collectif, dans *Krantz c. Québec (Procureur général)* (2006 QCCS 2143) comme suit :

« [175] On l'a dit, le bruit est l'une des plus insupportables formes de nuisance et de pollution dans la vie en société. Pourtant, lorsqu'il crée des inconvénients et des dommages de façon répétée à un endroit, c'est le genre de situation où il est quasi impensable que chacun prenne un recours individuel. On peut même penser qu'il n'y a à peu près pas un seul citoyen qui serait en mesure d'intenter seul et pour lui-même un tel recours, avec tous les frais, l'énergie et le temps que cela implique.

[176] En réalité, les intimés tentent d'écarter tout recours collectif dans les cas de problèmes reliés à l'environnement, ainsi que le note justement le requérant. En effet, tout inconvénient relié à l'environnement est généralement ressenti de façon subjective par ses victimes. Or les recours collectifs sont particulièrement appropriés dans les cas reliés à l'environnement parce que les problèmes que l'on retrouve dans ces cas affectent un grand nombre de gens, qu'il est très difficile d'entreprendre un recours en ces matières, que la preuve est longue, complexe et souvent technique, qu'établir la responsabilité demande souvent des efforts considérables et une preuve élaborée, etc. Le fait que tout inconvénient relié à l'environnement soit souvent ressenti de façon subjective ne peut pas être une fin de non recevoir à l'encontre du recours collectif.

[177] De fait, la jurisprudence a reconnu que le recours collectif est possible dans le cas de problèmes environnementaux, entre autres pour les problèmes reliés au bruit. »

132. De plus, le réel avantage que procure aux requérants et aux membres la possibilité d'obtenir un financement du Fonds d'aide aux recours collectifs devrait être un facteur soupesé par le Tribunal afin de déterminer s'il devrait autoriser la présente;



133. Enfin, l'avantage procuré par l'article 1050.1 *C.p.c.* devrait également être un élément considéré dans l'analyse du Tribunal :

*« 1050.1 S'il y a condamnation aux dépens, les honoraires judiciaires sont calculés comme s'il s'agissait d'une action de la classe II-A du Tarif des honoraires judiciaires des avocats (R.R.Q., 1981, chapitre B-1, r. 13) et, dans ce calcul, l'article 42 de ce tarif ne s'applique pas (...). » ;*

134. Tous les facteurs susmentionnés militent donc fortement en faveur de l'exercice d'un recours collectif plutôt qu'en l'application des articles 59 ou 67 du *C.p.c.* ;

**D. Le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres**

135. MM. Charles Carrier, Maurice Filion et Réal Maltais qui demandent l'obtention du statut de représentants, sont en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe pour les motifs suivants :

136. Ils demeurent sur la rue Trudelle depuis plus de 35 ans;

137. Ils se sont impliqués personnellement dans la plupart de démarches ayant trait à la défense des droits des personnes affectées par les inconvénients dus à la proximité de l'autoroute 73 depuis 1988 ;

138. Ils ont participé à plusieurs réunions à l'hôtel de ville de Charlesbourg concernant la nuisance sonore causée par l'autoroute 73;

139. Ils ont participé à l'élaboration de deux pétitions (R-4 et R-9) dans le « quadrilatère » visé afin que des mesures soient prises pour que soit éliminée ou diminuée ladite nuisance;

140. Ils possèdent une connaissance suffisante des faits qui justifient le présent recours et celui des membres du groupe;

141. Ils comprennent la nature du recours et les enjeux soulevés dans la présente requête;

142. Ils ont la capacité et l'intérêt pour représenter adéquatement tous les membres du groupe;

143. Ils sont de bonne foi et désirent que la présente requête soit autorisée afin que soient reconnus et confirmés les droits des membres du groupe et qu'il soit remédié au préjudice que chacun d'eux a subi ou subi toujours;



144. Ils sont en mesure de collaborer avec ses procureurs et d'accomplir toutes les démarches nécessaires à l'accomplissement de leurs mandats;
145. Ils sont disposés à consacrer le temps nécessaire au litige et à collaborer avec les membres du groupe ;

### **VIII. NATURE DU RECOURS ET CONCLUSIONS RECHERCHÉES**

#### **A. Nature du recours**

146. Le recours que les Requérants désirent exercer pour le bénéfice des membres du groupe est une requête introductive d'instance avec conclusions déclaratoires, injonctives et en dommages et intérêts ;

#### **B. Conclusions recherchées**

147. Les conclusions que les requérants rechercheront par leur requête introductive d'instance seront :

**ACCUEILLIR** la requête des requérants;

**ACCUEILLIR** le recours collectif des requérants pour le compte de tous les membres du Groupe;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à l'article 976 *C.c.Q.* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à l'article 1457 *C.c.Q.* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient aux articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient aux articles 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à ses politiques et directives sur la pollution sonore causée par la circulation routière ;

**DÉCLARER** que l'intimée a commis une faute en omettant de prendre les mesures qui s'imposaient à elle pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ;



**ORDONNER** à l'intimée de prendre les mesures qui s'imposent pour que diminue la pollution sonore dans le « quadrilatère » visé afin qu'il atteigne le niveau sonore acceptable de moins de 55 dBA<sub>Leq 24h</sub>, le tout à ses frais et dans les six mois du jugement à intervenir;

**CONDAMNER** l'intimée à payer aux membres du groupe une somme de dix mille dollars (10 000\$) par année, par membre, pour les trois dernières années sauf à parfaire, et jusqu'à ce que cesse le trouble du voisinage allégué aux présentes, avec intérêts au taux légal majoré de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du C.c.Q. calculés à compter de l'assignation;

**LE TOUT** avec dépens incluant les frais d'expertises, d'enquêtes et de publication des avis aux membres.

148. La présente requête est bien fondée en faits et en droit;

**POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :**

**ACCUEILLIR** la présente requête des requérants;

**AUTORISER** l'exercice d'un recours collectif sous la forme d'une requête introductive d'instance avec conclusions déclaratoires, injonctives et en dommages et intérêts ;

**ACCORDER** aux requérants Charles Carrier, Maurice Filion et Réal Maltais, le statut de représentants aux fins d'exercer ce recours collectif pour le compte du groupe ci-après décrit :

**AMENDÉ**

*« Toutes les personnes physiques qui résident ou ont résidé, au cours des trois (3) [...] années précédant l'introduction de la présente procédure (1<sup>er</sup> mai 2009), dans le quadrilatère borné à l'ouest par l'autoroute Laurentienne direction nord (A73 nord), à l'est par une délimitation se trouvant à 300 mètres à l'est de l'autoroute Laurentienne direction nord (A73 nord), au nord par le boulevard Jean-Talon et au sud par le boulevard de l'Atrium, aux adresses suivantes :*

- 9175 à 9415 et 8330 à 9380, avenue Trudelle;
- 9445 à 9495, avenue Grondin;
- 8924 à 8936, 8885 à 8939 et 8888 à 8908, rue Place Le Marsan;
- 785 à 995 et 800 à 930, rue De Nanteuil;
- 8615 à 8685 et 8620 à 8700, avenue Jacques-Prévert;



- 8615 à 8725 et 8770 à 8610, avenue De Beauvoir;
- 765 à 965 et 730 à 960, rue Clairval;
- 695 995 à et 760 à 960, rue Bienvenue;
- 8505 à 8585 et 8510 à 8580, avenue De Choiseul;
- 570 à 780 et 595 à 585, rue Valdôme;
- 8480 à 8490 et 8485 à 8495, rue de Chambéry;
- 575 à 635 et 540 à 580, rue De Chantelle;
- 8135 à 8325 et 8170 à 8340, rue Place Colombelles;
- 605 et 615, 81<sup>e</sup> Rue Ouest;
- 7670 à 7850 et 7615 à 7955, avenue Paiment;
- 7620 à 7970 et 7635 à 7945, avenue Beaudry;
- 625 à 665 et 620 à 660, rue Proteau;
- 7150 à 7880 et 7161 à 7895, avenue Doucet;
- 585 à 635 et 574 à 624, 76<sup>e</sup> Rue Ouest;
- 7140 à 7320 et 7115 à 7325, avenue Germain;
- 7023 à 7115, 7018 à 7080 et 7009 à 7121, avenue du Mont-Clair;
- 7005 à 7095 et 7100 à 7140, boulevard Cloutier;
- 7210 à 7410 et 7225 à 7365, avenue Verchères;
- 7100 et 7115, avenue Paul-Comtois;
- 6353 à 6505 et 6500 à 6560, rue Place Mirande;
- 6425 à 6455 et 6380 à 6430, rue Clairbonne;
- 585 à 615 et 570 à 620, rue Barraute;
- 555 à 615, rue de Caraquet

Ou de tout autre groupe que le Tribunal pourra déterminer ;

**IDENTIFIER** comme suit les principales questions de droit et de faits qui seront traitées collectivement :

- L'intimée contrevient-elle à l'article 976 C.c.Q. ?
- L'intimée contrevient-elle à l'article 1457 C.c.Q. ?
- L'intimée contrevient-elle aux articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ?
- L'intimée contrevient-elle aux articles 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et*



*libertés de la personne ?*

- L'intimée contrevient-elle à ses politiques et directives sur la pollution sonore causée par la circulation routière ?
- L'intimée a-t-elle commis une faute en omettant de prendre les mesures qui s'imposaient à elle pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ?
- L'intimée est-elle un « *voisin* » des membres du groupe ?
- Quel est le niveau de bruit subi par les membres du groupe du fait qu'ils sont voisins de l'autoroute 73 ?
- Quels sont les inconvénients subis par les membres du groupe du fait qu'ils sont voisins de l'autoroute 73 ?
- Les inconvénients subis par les membres du groupe peuvent-ils être considérés comme « *anormaux et excessifs* » ?
- Les inconvénients « *anormaux et excessifs* » sont-ils subis par tous les membres du groupe ?
- L'intimée a-t-elle omis de prendre les mesures qui s'imposaient pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ?

**LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES** par le recours collectif à être institué sont les suivantes :

**ACCUEILLIR** la requête des requérants;

**ACCUEILLIR** le recours collectif des requérants pour le compte de tous les membres du Groupe;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à l'article 976 *C.c.Q.* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à l'article 1457 *C.c.Q.* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient aux articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;



**DÉCLARER** que l'intimée contrevient aux articles 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ;

**DÉCLARER** que l'intimée contrevient à ses politiques et directives sur la pollution sonore causée par la circulation routière ;

**DÉCLARER** que l'intimée a commis une faute en omettant de prendre les mesures qui s'imposaient à elle pour que cesse ou diminue la pollution sonore subie par les membres ;

**ORDONNER** à l'intimée de prendre les mesures qui s'imposent pour que diminue la pollution sonore dans le « quadrilatère » visé afin qu'il atteigne le niveau sonore acceptable de moins de 55 dBA<sub>Leq 24h</sub>, le tout à ses frais et dans les six mois du jugement à intervenir;

**CONDAMNER** l'intimée à payer aux membres du groupe une somme de dix mille dollars (10 000\$) par année, par membre, pour les trois dernières années sauf à parfaire, et jusqu'à ce que cesse le trouble du voisinage allégué aux présentes, avec intérêts au taux légal majoré de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du C.c.Q. calculés à compter de l'assignation;

Le tout avec dépens incluant les frais d'expertises, d'enquêtes et de publication des avis aux membres.

**DÉCLARER** qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à être rendu sur le recours collectif de la manière prévue par la loi ;

**FIXER** le délai d'exclusion à 30 jours de la date de publication de l'avis aux membres ;

**ORDONNER** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 1006 *C.p.c.* selon les modalités que le juge saisi du dossier déterminera ;

**LE TOUT** avec dépens, y compris les frais de l'avis aux membres.

Québec, le 3 février 2010

(S) GRAVEL BERNIER VAILLANCOURT

---

**GRAVEL BERNIER VAILLANCOURT**

(Me Michel C. Chabot)

Procureurs *ad litem* des requérants

BB 7553  
Réf. : 9498-01 /MCC/

