

500-09-030772-230
COUR D'APPEL DU QUÉBEC
(Montréal)

En appel d'un jugement de la Cour supérieure, district de Longueuil, rendu le 10 octobre 2023 par l'honorable juge Dominique Poulin

No 505-06-000019-138 C.S. (Longueuil)

VILLE DE BROSSARD

APPELANTE
(Défenderesse)

c.

MOHAMED BELMAMOUN

GAÉTAN L'HEUREUX

INTIMÉS
(Demandeurs / représentants)

et

UNION DE MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

INTERVENANTE

EXPOSÉ DE LA PARTIE INTERVENANTE
UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC
En date du 20 novembre 2024

500-09-030772-230
COUR D'APPEL DU QUÉBEC
(Montréal)

PFD

AVOCATS / LAWYERS

PRÉVOST FORTIN D'AOUST S.E.N.C.R.L.

Me Mathieu Quenneville

Me Axel Fournier

55, rue Castonguay, bureau 400

Saint-Jérôme (Québec) J7Y 2H9

Tél : 450.436.8244

Télec. : 450.436.9735

M.Quenneville@pfdavocats.com

A.Fournier@pfdavocats.com

Avocats de la partie intervenante
Union des municipalités du Québec

MILLER THOMSON S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Me Adina-Cristina Georgescu

Me Roxane Nadeau

1000, rue De La Gauchetière Ouest, bur. 3700

Montréal (Québec) H3B 4W5

Tél. : 514 875-5210

Télec. : 514 875-4308

acgeorgescu@millerthomson.com

rnadeau@millerthomson.com

Avocates de l'appelante Ville de Brossard

GONTHIER AVOCATS

Me Marie Elaine Guilbault

200, avenue Laurier Ouest, bur. 300

Montréal (Québec) H2T 2N8

Tél. : 438 380-3255

meg@gonthier-avocats.ca

Avocate des intimés Mohamed Belmamoun et Gaétan l'Heureux

VOLUME 1

ARGUMENTATION DE LA PARTIE INTERVENANTE

PARTIE I : FAITS	1
PARTIE II : QUESTIONS EN LITIGE	2
A. Est-ce que la Juge a erré en concluant à l'existence de troubles de voisinage? Les obligations fiduciaires des villes à l'égard de leurs voies publiques les empêchent d'être responsables de troubles de voisinage.	2
B. Est-ce que la Juge a erré en concluant à l'absence d'immunité relative pour la Ville?	2
PARTIE III : MOYENS	3
A. Les obligations fiduciaires des villes à l'égard de leurs voies publiques les empêchent d'être responsables de troubles de voisinage	3
B. L'immunité relative de la Ville	6
PARTIE IV : SOURCES	11
Législation	11
Jurisprudence	11
Jurisprudence (suite)	12
Doctrines et autres sources	12
ATTESTATION DE L'AUTEUR DE L'EXPOSÉ	13

ARGUMENTATION DE LA PARTIE INTERVENANTE

PARTIE I : FAITS

1. Compte tenu des avantages et des inconvénients qu'elle génère, la circulation automobile constitue l'un des grands enjeux du XXI^e siècle. En apparence simple, la planification des transports en milieux urbains est complexe. Elle contraint les organismes municipaux à sopeser des considérations diverses et souvent contradictoires, comme celles qui sont de nature politique, environnementale, juridique, sociale, économique et de sécurité. S'ajoutent à cela les responsabilités imposées aux villes en raison de leur rôle de fiduciaire à l'égard des voies publiques municipales, qui les oblige à permettre les déplacements sans entrave des citoyens sur celles-ci. L'atteinte d'un juste équilibre pour le bénéfice l'ensemble de la population est donc une tâche pharaonique, alors que les intérêts personnels des citoyens sont fréquemment en opposition avec ceux du public en général.
2. C'est ce qui arrive ici. Les intimés, résidents du secteur du chemin des Prairies, participent à l'urbanisation de leur milieu. Ils se plaignent toutefois des désagréments causés par la circulation automobile, dont ils sont pourtant eux-mêmes en partie responsables. Incapables d'obtenir des ordonnances de nature injonctive pour obliger la Ville de Brossard (« **Ville** ») à adopter des mesures réglementaires répondant à leurs doléances, les intimés recherchent des dommages-intérêts pour être compensés des troubles qu'ils disent subir.
3. Le jugement de première instance, s'il est maintenu, constituerait un dangereux précédent à la reconnaissance d'un droit à l'indemnisation pour les résidents qui habitent en bordure d'une voie de circulation municipale, dont le débit automobile augmente en raison notamment de développements urbains. Or, les fonctions législatives des municipalités ne peuvent être exercées sous la menace d'une condamnation, dès qu'une voie de circulation devient plus achalandée qu'avant, pour des raisons à l'égard desquelles, bien souvent, elles n'ont aucun contrôle

4. Le chemin des Prairies est une voie de circulation historique qui existe depuis au moins 1815, bien avant la création de la Ville¹. De caractère initialement rural, cette voie de circulation s'est urbanisée au fil du temps, notamment en raison du développement du secteur L, du Quartier DIX 30 et du boulevard Taschereau². La Cour supérieure a retenu que le développement du secteur autour du chemin des Prairies a entraîné une augmentation de la circulation automobile sur cette artère³.
5. Sauf à l'approche du centre commercial sur le boulevard Taschereau, le débit journalier est assez homogène et a été calculé par la firme Axor entre 4 000 et 6 000 véhicules par jour⁴. Plusieurs lignes d'autobus du Réseau de transport de Longueuil circulent aussi sur le chemin des Prairies, à savoir les lignes 33 et 44, de même que, depuis l'entrée en fonction du REM, la ligne 47⁵.
6. Des résidents ont institué une action collective tant sur la base de la responsabilité civile extracontractuelle que sur la notion de trouble de voisinage. La juge de première instance a jugé que la Ville n'avait pas commis de faute, mais l'a quand même condamnée sur la base d'un trouble de voisinage.

PARTIE II : QUESTIONS EN LITIGE

7. L'intervention de l'UMQ porte uniquement sur les deux questions suivantes, proposées par la Ville :
 - A. Est-ce que la Juge a erré en concluant à l'existence de troubles de voisinage?** Les obligations fiduciaires des villes à l'égard de leurs voies publiques les empêchent d'être responsables de troubles de voisinage.
 - B. Est-ce que la Juge a erré en concluant à l'absence d'immunité relative pour la Ville?**

¹ Pièce P-10, M.A., vol. 3, p. 817.

² Jugement, M.A., vol. 1, p. 41 et 42.

³ Jugement, M.A., vol. 1, p. 81, par. 240

⁴ Pièce D-31, M.A., vol.12, p. 4437 et 4438.

⁵ Pièce D-38, M.A., vol. 13, p. 4599 et 4600.

PARTIE III : MOYENS

A. Les obligations fiduciaires des villes à l'égard de leurs voies publiques les empêchent d'être responsables de troubles de voisinage

8. Pour déterminer si la circulation sur le chemin des Prairies constitue un trouble de voisinage, il est nécessaire d'examiner la nature du fonds⁶, ici une voie publique.
9. La Ville est propriétaire de l'emprise de ses chemins publics, dont celui du chemin des Prairies. Elle ne possède pourtant pas tous les droits et attributs ordinairement reconnus par le droit civil sur les biens qui lui appartiennent. Comme municipalité, elle est assujettie aux règles de *common law* publique, qui lui imposent des restrictions et limitent son champ d'action⁷. En particulier, à l'égard de ses voies publiques, elle doit agir comme un fiduciaire pour le bénéfice du public en général.
10. Ce concept, aussi appelé *trustee of the highway*, est reconnu en droit canadien depuis le XIX^e siècle⁸. Il est toujours d'actualité⁹. À propos du rôle de fiduciaire des municipalités par rapport à leurs voies publiques, la Cour suprême du Canada affirme :

We are unable to accede to the proposition which would, in that respect, assimilate the municipality to an ordinary land-owner or make a trespasser of the unlicensed chauffeur. Under statutes where the fee simple is vested in them, the municipalities are in a sense owners of the streets. **They are not, however, owners in the full sense of the word, and certainly not to the extent that a proprietor owns his land.** The land-owner enjoys the absolute right to exclude anyone and to do as he pleases upon his own property. It is idle to say that the municipality has no such rights upon its streets. It holds them as trustee for the public. The streets remain subject to the right of the public to " pass and repass "; and that character, of course, is of the very essence of a street. So that the municipality, in respect of its streets, does not stand in the same position as a landowner with regard to his property¹⁰. [Nos soulignements en emphases]

⁶ Code civil du Québec, [L.Q. 1991, c. 64](#), art. 976; *Trasler c. Chalati*, [2018 QCCA 623](#), par. 77.

⁷ *Laurentide Motel Ltd. c. Beauport (Ville)*, [\[1989\] 1 R.C.S. 705](#), 721; *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. 18.

⁸ *Sarnia (Town) v. Great Western Railway Co.*, (1861) 21 U.C.R. 59.

⁹ Ian MacFee ROGERS, *The Law of Canadian Municipal Corporations*, Toronto, Thomson Reuters, 3^e éd., 2024, par. 30.21.

¹⁰ *City of Vancouver v. Burchill*, [\[1932\] R.C.S. 620](#), p. 625.

11. Même si le droit civil applicable au Québec fait en sorte que les municipalités ont un droit de propriété sur les voies publiques, le Conseil privé a néanmoins retenu que les municipalités québécoises agissent à leur égard à titre de fiduciaires (*trustee*) pour l'usage public en général¹¹.
12. Par conséquent, le droit de propriété de la Ville sur le chemin des Prairies n'est pas un droit de propriété comme les autres : il s'agit d'un droit de propriété qui implique une obligation de permettre le passage du public. Elle a donc l'obligation de laisser passer le public et ne peut restreindre son accès, que dans les mesures permises par la loi¹². Cela signifie qu'elle peut :
 - a) Réglementer l'accès à une voie publique par le biais des pouvoirs prévus à la *Loi sur les compétences municipales*¹³;
 - b) Restreindre la circulation par l'exercice des pouvoirs réglementaires attribués par le *Code de la sécurité routière*¹⁴; ou encore
 - c) Imposer d'autres mesures par le biais de pouvoirs de signalisation prévus par le *Code de la sécurité routière*¹⁵. La Ville exerce de tels pouvoirs par règlement, dont celui d'installer divers panneaux de signalisation¹⁶, même si le *Code de la sécurité routière* n'oblige pas cette formalité.
13. En d'autres mots, les restrictions apportées par la Ville à la circulation sur les voies publiques sous sa compétence peuvent uniquement l'être par l'adoption de décisions de nature politique, c'est-à-dire des mesures réglementaires. C'est le

¹¹ *De la Chevrotière v. La Cité de Montréal*, (1887) 12 A.C. 149, 159.

¹² *Re J. F. Brown & Co. Ltd. v. City of Toronto*, (1916) D.L.R. 618, 655 (ONCA), décision confirmée par la Cour suprême dans l'arrêt *The City of Toronto v. J.F. Brown Co.*, (1917) 55 S.C.R. 153.

¹³ RLRQ, c. C-47.1, art. 68.

¹⁴ RLRQ, c. C-24.2, art. 291 (restriction aux véhicules lourds), 292.1, (restriction aux véhicules sans système de ralentissement prévu par règlement), art. 293.1 (restrictions pour des motifs de sécurité et matières dangereuses), art. 299 (limite de vitesse) et 359.2 (restrictions concernant le virage à droite au feu rouge).

¹⁵ Ex. *Code de la sécurité routière*, RLRQ, c. C-24.2 art. 295 (différentes interdictions par le biais de la signalisation) et 296 (interdire la circulation de certains véhicules routiers).

¹⁶ Pièce D-18, art. 14 à 33, M.A., vol. 12, p. 4045 à 4048.

cas du *Règlement numéro 300-Règlement relatif à la circulation et au stationnement*, qui a pour objet de réguler la circulation routière sur l'ensemble des voies publiques du territoire de la Ville¹⁷. Toute décision d'imposer ou non des mesures réglementaires au chemin des Prairies s'avère donc être des décisions prises par le conseil municipal de Brossard dans le cadre d'une politique globale concernant la gestion de la circulation automobile sur son territoire.

14. En dehors de ces restrictions réglementaires, compte tenu de son rôle de *trustee of the highway*, la Ville est obligée de laisser circuler les membres du public sur le chemin des Prairies. Par conséquent, cette situation ne peut pas constituer un inconvénient anormal du voisinage. Une personne qui habite à proximité d'un chemin public doit nécessairement s'attendre à ce que celui-ci serve à la circulation automobile.
15. En ce qui concerne le passage des autobus sur le chemin des Prairies, il faut préciser que cela est sous la responsabilité du Réseau de transport de Longueuil, une société qui relève de l'agglomération de Longueuil et régie par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*¹⁸, dont la ville de Brossard ne nomme qu'un seul membre du conseil sur 12¹⁹. Quant au transport scolaire, même s'il peut parfois être opéré par le Réseau de transport de Longueuil, son exploitation et sa gestion relèvent du centre de services scolaire²⁰, la Ville n'ayant aucun droit de regard sur cette organisation. Une municipalité ne peut certainement pas être tenue responsable du fait que d'autres organismes publics ont choisi de faire passer des autobus sur une voie publique municipale. Conclure autrement équivaldrait à rendre les municipalités réticentes au développement du transport collectif.

¹⁷ Pièce D-18, M.A., vol. 12, p. 4042.

¹⁸ *Loi sur les sociétés de transport en commun*, [RLRQ, c. S-30.01](#), art. 1, al. 1 (4).

¹⁹ *Loi sur les sociétés de transport en commun*, [RLRQ, c. S-30.01](#), art. 1, al. 3 et 11; *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*, [RLRQ, c. E-20.001](#), art. 19 (2).

²⁰ *Loi sur l'instruction publique*, [RLRQ, c. I-13.3](#), art. 291 et 292.

16. En somme, les intimés, comme toute autre personne, ont le droit de circuler sur l'ensemble du réseau viaire municipal. Ils doivent tolérer que d'autres se prévalent du même droit qu'eux.

B. L'immunité relative de la Ville

17. Reconnue notamment par la Cour suprême dans l'arrêt *Entreprises Sibeca Inc.*²¹, l'immunité relative des municipalités québécoises pour l'adoption de décisions réglementaires est fondamentale, car elle permet d'accorder aux élus une marge de manœuvre considérable pour régler les conflits politiques²².
18. Le dossier met en cause deux catégories de décisions de politique générale fondamentale. Il y a d'abord celles qui portent sur l'adoption de règles encadrant la circulation. Il y a ensuite celles qui concernent l'aménagement du territoire municipal, qui incluent l'ouverture de voies publiques (sur lesquelles, de surcroît, les villes ont des droits limités). Or, s'il est reconnu qu'une ville bénéficie d'une immunité relative lorsqu'elle adopte une décision de politique générale fondamentale²³, comme un règlement, il serait illogique qu'elle perde cette immunité lorsqu'elle en adopte plusieurs.
19. Tel qu'expliqué précédemment, les décisions prises par une ville sur la circulation automobile impliquent l'obligation de balancer les intérêts et besoins de la population à se déplacer avec les impacts de tels déplacements sur les résidents des secteurs concernés. D'ailleurs, si elle prend des mesures pour déplacer la circulation vers une autre rue, la Ville s'expose alors à ce que d'autres citoyens se plaignent du fait que la circulation est déplacée chez eux.
20. Dans le cadre du processus d'adoption de règlements, les villes doivent donc sopeser des considérations diverses et opposées. Elles y parviennent grâce aux larges pouvoirs à caractère polycentrique attribués par la loi et reconnus par la

²¹ *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. 19.

²² *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. 24.

²³ *Nelson (Ville) c. Marchi*, [2021 CSC 41](#), par. 51.

jurisprudence. Or, en décidant dans l'intérêt public, cela fait « intervenir toute une gamme de considérations non juridiques, notamment sur les plans social, économique et politique »²⁴. À ce titre, il ne fait aucun doute que les règlements sont des décisions de politique générale fondamentale.

21. La juge de première instance reconnaît implicitement ce fait en refusant d'émettre une injonction pour restreindre la circulation sur le chemin des Prairies, notamment en raison des divers intérêts que la Ville doit mettre en balance²⁵.
22. Le territoire municipal est aussi modifié et façonné par des décisions prises tant par la Ville que par des administrations publiques tierces, que la Ville est tenue de respecter et de mettre en œuvre. L'évolution d'un territoire municipal et l'augmentation de la population affecteront alors la densité de la circulation.
23. Par exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a comme responsabilité d'établir le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en vertu duquel est établi un périmètre métropolitain, de même que des seuils de densité minimaux applicables sur le territoire (35 logements à l'hectare à Brossard)²⁶. La CMM prévoit également une densité plus forte (60 logements à l'hectare) dans la zone *Transit-Oriented development* (TOD) qui est au niveau du Quartier Dix30²⁷. Il y a lieu de préciser que le premier PMAD est entré en vigueur après le début du développement du Quartier Dix30 et du secteur L, de sorte que les autres instruments d'urbanisme ont une importance particulière en l'espèce.
24. Un second palier gouvernemental pertinent est celui de l'agglomération de Longueuil, qui a compétence pour établir un schéma d'aménagement et de développement²⁸. Différents schémas ont été en vigueur au fil du temps²⁹ et ont

²⁴ *Catalyst Paper Corp. c. North Cowichan (District)*, [2012 CSC 2](#), par. 19.

²⁵ Jugement, M.A., vol. 1, p. 95 et 96.

²⁶ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 2.24 et Pièce D-37, M.A. vol. 13, p. 4570, 4571 et 4595.

²⁷ Pièce D-37, M.A. vol. 13, p. 4560.

²⁸ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 5 et 6 et 264.0.5.

²⁹ Pièce D-11, M.A., vol. 8, p. 2751; Pièce D-12, M.A., vol. 9, p. 2908; Pièce D-13, M.A. vol. 10, p. 3170; Pièce D-14, M.A., vol. 11, p. 3545.

- aussi fixé des paramètres, obligations et contraintes imposées à la Ville, ce qui s'est reflété dans le développement du secteur L et du Quartier Dix30.
25. La Ville de Brossard assume également des responsabilités en matière d'aménagement du territoire, lesquelles s'exercent par règlement, dont le règlement sur le plan d'urbanisme et le règlement de zonage³⁰.
26. L'adoption du plan d'urbanisme est précédée d'une proposition préliminaire³¹, laquelle est soumise à une consultation publique³², à l'issue de laquelle le plan d'urbanisme est élaboré³³. Par la suite, une nouvelle consultation publique se tient, selon des modalités encadrées par la loi³⁴, puis le plan est adopté par règlement³⁵, ce qui implique une adoption en séance publique du conseil.
27. Quant au règlement de zonage, il est adopté lui aussi selon une procédure spécifique qui implique, outre les étapes habituelles pour un règlement, l'adoption d'un premier projet de règlement, la tenue d'une consultation publique, en plus d'être susceptible d'approbation référendaire³⁶.
28. Compte tenu de leur procédure particulière et de leur contenu qui fait intervenir des considérations diverses, l'adoption de règlements sur le plan d'urbanisme et de zonage sont manifestement des décisions de politique générale fondamentale.
29. Ainsi, en tout temps pertinents aux fins des présentes, un plan d'urbanisme encadrerait le développement urbain à Brossard³⁷. La preuve au dossier démontre que le développement du Quartier DIX30 a fait l'objet, à l'intérieur du plan

³⁰ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 81 et ss et art. 113.

³¹ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 88.

³² *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 90 à 93.

³³ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 94.

³⁴ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 95 et 96.

³⁵ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 97.

³⁶ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 123 à 137.

³⁷ Pièces D-8 M.A., vol. 7, p. 2275 et ss.; Pièce D-9, M.A. vol. 7, p. 2392 et ss.; Pièce D-10, M.A., vol. 8, p. 2496.

- d'urbanisme, d'un programme particulier d'urbanisme souhaitant une densification du secteur³⁸, signe que son développement était planifié par le conseil municipal.
30. Par ailleurs, le développement des secteurs O et L était encadré par la réglementation municipale en tout temps pertinent aux fins des présentes³⁹.
31. Dans la même veine, la décision de conclure ou non une entente relative aux travaux municipaux pour l'ouverture d'une rue constitue aussi une décision discrétionnaire qui relève du conseil municipal⁴⁰, tout comme l'est la décision de fermer une rue⁴¹.
32. En plus d'autoriser le développement de son territoire à travers la réglementation d'aménagement et d'urbanisme, la Ville a aussi un rôle dans l'autorisation de travaux d'infrastructures municipales. Encore une fois, il s'agit de décisions de politique générale fondamentale, car de tels travaux municipaux impliquent des emprunts qui doivent être autorisés par un règlement⁴², lequel doit même être approuvé par les personnes habiles à voter⁴³. C'est le cas de la construction du boulevard Lepage (aujourd'hui du Quartier), qui a permis le développement du Quartier DIX30, puisqu'il a fait l'objet de règlements d'emprunt du conseil de ville, puis de l'agglomération de Longueuil⁴⁴.
33. Par conséquent, l'achalandage sur le chemin des Prairies est la conséquence d'une série de décisions politiques valides et en vigueur. Reprocher à la Ville que le développement urbain a entraîné un achalandage accru sur le chemin des Prairies équivaut à lui reprocher d'avoir respecté les exigences de la *Loi sur*

³⁸ Pièce D-9, M.A., vol. 7, p. 2477; Pièce D-10, M.A., vol. 8, p. 2744.

³⁹ Pièce D-1, M.A., vol. 6, p. 1751 et ss.; Pièce D-2, M.A., vol. 6, p. 1877 et ss.; Pièce D-3, M.A., vol. 6, p. 1939 et ss.; pièce D-4, M.A., vol. 6, p. 2105 et ss.; Pièce D-5, M.A., vol. 7, p. 2136 et ss.

⁴⁰ *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, [2019 QCCA 2037](#), par. 8; *Municipalité de Saint-Colomban c. Boutique de golf Gilles Gareau inc.*, [2019 QCCA 1402](#), par. 91.

⁴¹ *Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)*, [2008 QCCS 1169](#), par. 35, décision confirmée en appel dans *Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)*, [2009 QCCA 2172](#), par. 39 et ss; *Beaconsfield c. Brunet*, (1920) 31 B.R. 196, 198.

⁴² *Loi sur les travaux municipaux*, [RLRQ, c. T-14](#), art. 1; *Loi sur les cités et villes*, [RLRQ, c. C-19](#), art. 544.

⁴³ *Loi sur les cités et villes*, [RLRQ, c. C-19](#), art. 556, al. 1.

⁴⁴ D-46, M.A., vol. 13, p. 4667 à 4716 et 4730 à 4746.

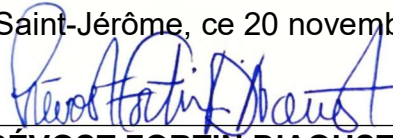
l'aménagement et l'urbanisme concernant les règlements adoptés par la CMM et l'agglomération de Longueuil et d'avoir développé une partie de son territoire à l'issue de divers processus démocratiques. Les intimés cherchent ainsi à attaquer de façon collatérale des décisions réglementaires de politique générale fondamentale, pourtant protégées par une immunité relative.

34. Les tribunaux doivent laisser les municipalités exercer leur rôle qui consiste à concilier les intérêts divergents dans la société et respecter les choix politiques en matière d'infrastructure et d'aménagement du territoire. C'est précisément en raison de cette séparation des pouvoirs que la Cour suprême reconnaît aux municipalités une immunité liée aux décisions de politique générale fondamentale, laquelle doit être protégée⁴⁵.

PARTIE IV – LES CONCLUSIONS

35. Les arguments soutenus par l'UMQ au présent exposé supportent la position de la Ville.
36. L'UMQ demande l'autorisation de faire des représentations lors de l'audition au mérite, pour une durée de 20 minutes.

À Saint-Jérôme, ce 20 novembre 2024



PRÉVOST FORTIN D'AOUST S.E.N.C.R.L.

Me Mathieu Quenneville & Me Axel Fournier

55, rue Castonguay, bureau 400

Saint-Jérôme (Québec) J7Y 2H9

Tél : 450.436.8244

Télec. : 450.436.9735

M.Quenneville@pfdavocats.com /

A.Fournier@pfdavocats.com

Avocats de la partie intervenante

Union des municipalités du Québec

⁴⁵ *Nelson (Ville) c. Marchi*, [2021 CSC 41](#), par. 67.

PARTIE IV : SOURCES

Législation	<u>Paragraphe(s)</u>
<i>Code civil du Québec</i> , L.Q. 1991, c. 64	8
<i>Loi sur les compétences municipales</i> , RLRQ, c. C-47.1	12 a)
<i>Code de la sécurité routière</i> , RLRQ, c. C-24.2	12 b) & 12 c)
<i>Loi sur les sociétés de transport en commun</i> , RLRQ, c. S-30.01	15
<i>Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations</i> , RLRQ, c. E-20.001	15
<i>Loi sur l'instruction publique</i> , RLRQ, c. I-13.3	15
<i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> , RLRQ, c. A-19.1	23, 24, 25, 26, 27 & 28
<i>Loi sur les travaux municipaux</i> , RLRQ, c. T-14	33
<i>Loi sur les cités et villes</i> , RLRQ, c. C-19	33
Jurisprudence	
<i>Trasler c. Chalati</i> , 2018 QCCA 623	8
<i>Laurentide Motel Ltd. c. Beauport (Ville)</i> , [1989] 1 R.C.S. 705	9
<i>Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)</i> , 2004 CSC 61	9 & 17

Jurisprudence (suite)	<u>Paragraphe(s)</u>
<i>Sarnia (Town) v. Great Western Railway Co.</i> , (1861) 21 U.C.R. 59	10
<i>City of Vancouver v. Burchill</i> , [1932] R.C.S 620	10
<i>De la Chevrotière v. La Cité de Montréal</i> , (1887) 12 A.C. 149, 159	11
<i>Re J. F. Brown & Co. Ltd. v. City of Toronto</i> , (1916) D.L.R. 618, 655 (ONCA) , conf. par, (1917) 55 S.C.R. 153	12
<i>Nelson (Ville) c. Marchi</i> , 2021 CSC 41	18 & 36
<i>Catalyst Paper Corp. c. North Cowichan (District)</i> , 2012 CSC 2	20
<i>Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal</i> , 2019 QCCA 2037	32
<i>Municipalité de Saint-Colomban c. Boutique de golf Gilles Gareau inc.</i> , 2019 QCCA 1402	32
<i>Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)</i> , 2008 QCCS 1169 , conf. par, 2009 QCCA 2172	32
<i>Beaconsfield c. Brunet</i> , (1920) 31 B.R. 196, 198	32

Doctrine et autres sources

Ian MacFee ROGERS, <i>The Law of Canadian Municipal Corporations</i> , Toronto, Thomson Reuters, 3 ^e éd., 2024, par. 30.21	10
---	----

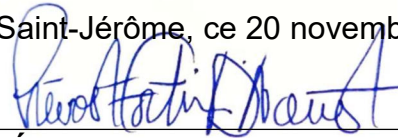
ATTESTATION DE L'AUTEUR DE L'EXPOSÉ

Nous, soussignés, Prévost Fortin D'Aoust, attestons que le présent exposé est conforme au *Règlement de la Cour d'appel en matière civile* et que sa version technologique respecte en tous points les exigences requises.

Nous n'avons pas à notre disposition de dépositions dont nous aurions fait transcrire l'enregistrement ou traduire les notes sténographiques.

Le temps souhaité pour notre plaidoirie est de 20 minutes.

À Saint-Jérôme, ce 20 novembre 2024



PRÉVOST FORTIN D'AOUST S.E.N.C.R.L.
Me Mathieu Quenneville & Me Axel Fournier
55, rue Castonguay, bureau 400
Saint-Jérôme (Québec) J7Y 2H9
Tél : 450.436.8244
Télec. : 450.436.9735
M.Quenneville@pfdavocats.com /
A.Fournier@pfdavocats.com
Avocats de la partie intervenante
Union des municipalités du Québec