

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N° : 200-06-000223-183

DATE : 8 septembre 2025

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MARIE COSSETTE, J.C.S.

« Toutes les personnes physiques, associations et personnes morales, ayant utilisé, entre le 15 juin 2015 et le 31 décembre 2019, un stationnement contrôlé par un parcomètre appartenant à l'une des défenderesses ou dont l'une d'elles a l'usage, la gestion ou la possession, dont le paiement du coût d'utilisation doit être effectué à une borne de péage ou par le biais d'une application mobile et qui n'ont pu cumuler leur temps lors d'un paiement subséquent (à l'exception des utilisateurs de l'application *Copilote* à Québec qui peuvent le faire) ou qui n'ont pu bénéficier du temps restant d'un utilisateur précédent »

Le Groupe

et

CATHERINE BERGERON-DUCHESNE

Demanderesse

(ci-après collectivement désignés les « demandeurs »)

c.

VILLE DE MONTRÉAL

et

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE
STATIONNEMENT DE MONTRÉAL**

Défenderesses

et

VILLE DE MONTRÉAL

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

JUGEMENT (SUR UNE ACTION COLLECTIVE)

1. L'APERÇU

[1] Le 21 janvier 2021, l'honorable Éric Hardy, siégeant alors à la Cour supérieure, autorise l'exercice d'une action collective en dommages-intérêts contre les défenderesses alléguant le non-respect de leurs obligations contractuelles, de fausses représentations et de l'abus¹.

[2] Le groupe visé par l'action collective (« **Groupe** ») est décrit comme suit, après la modification apportée en cours d'audition sur le fond :

Toutes les personnes physiques, associations et personnes morales, ayant utilisé, entre le 15 juin 2015 et le 31 décembre 2019, un stationnement contrôlé par un parcomètre appartenant à l'une des défenderesses ou dont l'une d'elles a l'usage, la gestion ou la possession, dont le paiement du coût d'utilisation doit être effectué à une borne de péage ou par le biais d'une application mobile et qui n'ont pu cumuler leur temps lors d'un paiement subséquent (à l'exception des utilisateurs de l'application *Copilote* à Québec qui peuvent le faire) ou qui n'ont pu bénéficier du temps restant d'un utilisateur précédent.

[3] Les questions en litige identifiées par le jugement d'autorisation et dans l'exposé d'audience convenu par la suite n'ont pas toutes été reprises par les parties. Lors des représentations, il fut admis que seules les questions suivantes demeurent à être tranchées par le Tribunal :

1. Les défenderesses ont-elles contrevenu à leurs obligations en ne permettant pas le cumul du temps lors de l'utilisation d'un emplacement de stationnement?
2. Les défenderesses ont-elles perçu en trop des sommes pour l'utilisation des parcomètres informatisés (bornes) servant à payer les espaces de stationnement et si oui, quelles sommes ainsi perçues en trop doivent être remises aux membres du Groupe?

¹ *Bergeron Duchesne c. Ville de Québec*, 2021 QCCS 187.

3. Les décisions politiques de la Ville de Montréal (« **Ville** ») peuvent-elles être contestées par la voie d'une action collective?
4. Le fonctionnement des parcomètres informatisés (bornes) et leur mode de tarification sont-ils visés par une immunité réglementaire ou politique dont bénéficie la Ville?²
5. Les constatations faites par l'honorable Suzanne Courteau, j.c.s., dans son jugement dans le dossier *Pierard c. Montréal (Ville de)*³, bénéficient-elles d'une présomption de validité simple et dans l'affirmative, cette présomption a-t-elle été repoussée par les demandeurs?

[4] Le Tribunal doit analyser ces questions en les abordant sous l'angle des deux (2) types de chevauchement que les demandeurs voudraient voir permis, soit celui qui rendrait possible de bénéficier du temps non utilisé payé par un utilisateur précédent pour un espace de stationnement et celui qui permettrait de prolonger l'utilisation d'un espace de stationnement en acquittant les frais pour ce temps additionnel avant l'expiration de la période initiale payée par un même utilisateur.

2. LE CONTEXTE

2.1 La trame factuelle chronologique

[5] La trame factuelle n'est pas contestée par les parties. Les points saillants peuvent se résumer comme suit, tels que présentés dans leur exposé d'audience.

[6] Le 21 janvier 1994, la Division des transports de la Ville édicte les Principes directeurs en matière de stationnement. On y mentionne notamment qu'une des réflexions sous-jacentes mise sur le fait que « *[d]e façon générale, les comportements de transport pourront être changés par le biais des conditions de stationnement* »⁴.

[7] De 1995 jusqu'au 31 décembre 2019, la Ville confie l'exploitation des espaces de stationnement tarifés sur rue et hors rue à la Société en commandite Stationnement de Montréal (« **SCSM** »)⁵.

² Cette question implique de qualifier la nature juridique de la relation entre les membres du Groupe et les défenderesses et, en présence d'une relation contractuelle, de déterminer les effets de la règle de la relativité des contrats en l'espèce.

³ 2007 QCCS 3467.

⁴ Pièce D-VDM-17 (1), p. 25.

⁵ Art. VIII-A de l'entente du 12 avril 1995, pièce D-VDM-1 (B), et modifiée le 9 juin 1996, pièce D-VDM-7 (B). Les ententes conclues par la Ville avec la SCSM sont expressément autorisées par la loi : art. 2, al. 1 de l'annexe C de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec*, RLRQ, c. C-11.4, pièce

[8] SCSM s'engage notamment à « *assurer une gestion optimale des activités reliées au stationnement tarifé dans la Ville dans le respect de la réglementation municipale en matière de stationnement* »⁶. Dans le cadre de cette entente, la Ville vend 22 terrains de stationnement à SCSM et lui en loue 44 autres⁷.

[9] À compter de 1999, SCSM travaille à l'adaptation des bornes de stationnement situées sur les rues en vue de les faire fonctionner en mode « Payez-Partez », sans affichage sur le tableau de bord du véhicule⁸.

[10] Dans sa présentation à la Ville en novembre 2000, SCSM indique que le nouveau concept permettra la récupération du temps résiduel, ce qui représente environ 3,6 M\$⁹.

[11] Le 18 décembre 2000, la Ville modifie le *Règlement sur la circulation et le stationnement*¹⁰ (« **Règlement** »)¹¹ afin de permettre le paiement du stationnement tarifé à une borne. Cette modification est nécessaire pour réaliser un projet pilote visant à tester six (6) bornes positionnées sur la rue Sainte-Catherine, entre les rues Guy et Crescent, selon le concept « Payez-Partez »¹².

[12] Le 7 février 2001, la Ville et SCSM annoncent conjointement le lancement du projet pilote¹³.

[13] Le 1^{er} janvier 2002, les 28 municipalités de l'île de Montréal fusionnent pour former une seule municipalité¹⁴.

[14] En octobre 2002, SCSM lance un appel d'offres pour la fourniture des composantes du concept « Payez-Partez »¹⁵. L'appel d'offres est remporté par le consortium Cale Systems – 8D Technologies¹⁶.

D-VDM-11. SCSM n'exerce aucune compétence de nature réglementaire et n'a qu'un pouvoir de recommandation : art. 2, al. 3 et 220.1, al. 2 de l'annexe C de la *Charte de la Ville de Montréal*, préc.

⁶ Pièce D-VDM-1 (B), art. VIII (A), p. 8.

⁷ Pièces D-VDM-1, D-VDM-3 et D-VDM-4.

⁸ Pièces D-VDM-20, p. 5 et D-VDM-21, p. 33.

⁹ Pièce D-VDM-20, p. 21.

¹⁰ R.R.V.M., c. C-4.1.

¹¹ Pièce D-VDM 8. Le Tribunal référera au « Règlement » comme incluant ceux adoptés par les arrondissements au même effet.

¹² Pièces D-VDM-10 et D-VDM-20.

¹³ Pièces DSM-5 et DSM-35, p. 31, 32 et 45-48.

¹⁴ La Ville de Montréal, comme on la connaît actuellement, est alors créée en vertu de la *Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais*, L.Q. 2000, c. 56, art. 1. Par souci de commodité, le Tribunal réfère à l'appellation « Ville » pour la période qui précède la fusion de 2002 et celle qui suit.

¹⁵ Pièce DSM-29.

¹⁶ Interrogatoire de Guy Des Roches du 23 janvier 2020, p. 12-14, et du 18 décembre 2021, p. 10.

[15] En mai et octobre 2003, l'arrondissement Ville-Marie autorise SCSM à réaliser la Phase 2 du projet pilote du concept « Payez-partez », soit l'installation de vingt-six (26) bornes dans le quadrilatère des artères De Maisonneuve, de la Montagne, René-Lévesque et Guy, ainsi que vingt-deux (22) bornes dans le Quartier International de Montréal¹⁷.

[16] En août 2004, l'arrondissement Ville-Marie autorise SCSM à déployer graduellement 500 bornes au centre-ville de Montréal¹⁸. En 2005, SCSM lance une campagne d'information à ce sujet¹⁹.

[17] En 2008, la Ville adopte son Plan de transport 2008²⁰. Une section est consacrée au stationnement, sous le titre « *Le stationnement : un outil pour réduire la dépendance à l'automobile* »²¹. On y traite, notamment, de l'importance du stationnement de courte durée pour assurer la vitalité des rues commerciales.

[18] Le 2 septembre 2009, SCSM lance un appel d'offres pour la mise en place d'une stratégie mobile²². L'appel d'offres est remporté par TC Media²³. Le 28 juin 2012, SCSM et TC Media annoncent conjointement le lancement de l'application *P\$ Service mobile*²⁴.

[19] Le 9 mai 2016, SCSM lance un appel d'offres pour l'acquisition d'une solution clés en main pour le paiement mobile du stationnement²⁵. L'appel d'offres est remporté par Passport Parking, qui est le gestionnaire de l'application depuis 2017²⁶. Celle-ci permet le paiement des tarifs de stationnement à partir de tout appareil technologique doté d'une connexion interne. Comme pour les bornes sur rue, il n'est pas possible d'ajouter du temps avant l'expiration de la durée initiale payée.

[20] En juin 2016, la Ville adopte sa Politique de stationnement²⁷ à la suite de son examen public par la Commission sur le transport et les travaux publics²⁸. On y mentionne notamment que « *[l]a vision de la Politique de stationnement illustre la complexité du stationnement dans le système de transport d'une ville* »²⁹.

¹⁷ Pièces D-VDM-22 et D-VDM-23.

¹⁸ Pièce D-VDM-24.

¹⁹ Pièces DSM-6, DSM-7 et DSM-35, p. 29-30 et 34-57.

²⁰ Pièce D-VDM-18.

²¹ *Id.*, p. 55 et 141-148.

²² Pièce DSM-31.

²³ Interrogatoire de Guy Des Roches du 23 janvier 2020, p. 30-33, et du 18 décembre 2021, p. 13.

²⁴ Pièce DSM-45.

²⁵ Pièce DSM-36.

²⁶ Interrogatoire de Guy Des Roches du 18 décembre 2021, p. 14.

²⁷ Pièces D-VDM-19 (1) et D-VDM-48.

²⁸ Pièces D-VDM-19 (2), D-VDM-45, D-VDM-46 et D-VDM-47.

²⁹ Pièce D-VDM-19 (1), p. 8.

[21] Le 17 septembre 2018, suivant une mesure prévue à la Politique de stationnement 2016³⁰, la Ville autorise la résiliation de l'entente avec SCSM conditionnellement à la création de l'Agence de mobilité durable³¹.

[22] Le 28 septembre 2018, SCSM lance un appel d'offres pour la modernisation des bornes de paiement³². L'appel d'offres est remporté par J.J. MacKay Canada Limited, qui fournit les bornes de paiement depuis 2019³³.

[23] Le 1^{er} janvier 2020, l'entente entre la Ville et SCSM est résiliée. La gestion et le développement du stationnement tarifé sont confiés par entente à l'Agence de mobilité durable³⁴. SCSM n'a plus aucune implication et a été éventuellement dissoute.

[24] Le 29 novembre 2022, l'Agence de mobilité durable annonce que tous les volets du projet de modernisation de bornes de paiement, débuté en 2019, sont réalisés³⁵.

2.2 Les orientations de la Ville et le cadre réglementaire applicables entre le 15 juin 2015 et le 31 décembre 2019 inclusivement

[25] Le conseil municipal de la Ville a compétence en matière de voirie, de signalisation, de contrôle de la circulation et de stationnement sur le réseau artériel³⁶. Pour le réseau de voirie locale, cette compétence est attribuée aux conseils d'arrondissement³⁷.

[26] Toutefois, ce sont les conseils d'arrondissement qui adoptent les règlements sur la circulation et le stationnement pour l'ensemble du réseau (artériel et local). Le conseil municipal en assure l'application et fixe les tarifs de stationnement³⁸. Ce fut le cas pour toute la période visée par l'action collective.

[27] Il ressort des divers documents adoptés par la Ville que les Principes directeurs en matière de stationnement de 1994, le Plan de transport de 2008, la Politique de

³⁰ Pièce D-VDM-19, p. 63.

³¹ Pièce D-VDM-25.

³² Pièce DSM-37.

³³ Interrogatoire de Guy Des Roches du 18 décembre 2021, p. 11.

³⁴ Pièces D-VDM-26, D-VDM-27, D-VDM-28 et D-VDM-28.1.

³⁵ Pièce DSM-41.

³⁶ Art. 105 de la *Charte de la Ville de Montréal*, préc., note 5.

³⁷ *Id.*, art. 142.

³⁸ *Id.*, art. 85.5 et 186 de l'annexe C, et art. 2 du *Règlement du conseil de la Ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement*, 08-055, pièces D-VDM-13 et D-VDM-13.1. Voir aussi les résolutions adoptées à cet effet, pièces D-VDM-14 (1) à (9). Enfin, voir les règlements sur la circulation et le stationnement adoptés par les conseils d'arrondissement, pièces D-VDM-8 et D-VDM-8.1, ainsi que les règlements sur les tarifs adoptés par le conseil municipal, pièces D-VDM-15, D-VDM-33, D-VDM-33.1 et D-VDM-33.2.

stationnement 2016 et le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 s'inscrivent dans le cadre de la planification de l'aménagement du territoire³⁹.

[28] Ces divers documents illustrent sans équivoque que le stationnement est un outil de gestion du territoire et de la mobilité qui découle du pouvoir politique de la Ville⁴⁰. Il ressort également que la gestion du stationnement implique de trouver un équilibre entre l'accessibilité, le développement économique local, la mobilité durable, la qualité de vie urbaine et le bon usage de l'espace public⁴¹. À cette fin, l'importance accordée à ce que les espaces de stationnement de courte durée soient utilisés conformément à leur vocation, en favorisant la rotation des véhicules et l'accessibilité aux commerces, y est clairement indiquée⁴².

[29] De façon plus spécifique, rappelons que le 23 décembre 2000, dans le but de réaliser le projet pilote visant à remplacer les parcomètres sur rue par des bornes informatisées, la Ville a modifié en conséquence son Règlement, plus particulièrement l'article 2 (définition de la borne) et l'article 55, al. 2 (description d'un paiement à la borne)⁴³.

[30] Ces dispositions se lisent comme suit :

Article 2. «borne de stationnement» ou «borne»:

un compteur de stationnement ayant la propriété :

1° d'enregistrer le numéro de la place de stationnement occupée par le véhicule de l'utilisateur, tel que ce dernier l'indique;

2° d'accepter uniquement le paiement en monnaie canadienne ou par carte de crédit;

³⁹ Respectivement, pièces D-VDM-17 (1), D-VDM-18, D-VDM-19 (1) et D-VDM-52, dont la figure 1 du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, p. 10. Voir aussi les témoignages de Claude Carette, Jean Bertrand et Pascal Lacasse.

⁴⁰ Ce que les témoins Claude Carette et Jean Bertrand ont aussi confirmé.

⁴¹ Confirmé par les témoignages de Luc Couillard, Jean Bertrand et Pascal Lacasse.

⁴² Même en 1994, à l'époque des parcomètres, la Ville se questionnait sur la façon de s'assurer que le stationnement de courte durée soit utilisé à cette fin : Principes directeurs de 1994, pièce D-VDM-17 (1), p. 12. Voir aussi Politique de stationnement 2016, pièce D-VDM-19 (1), p. 35, 48 et 54-55. Au même effet, les témoignages de Claude Carette et Jean Bertrand.

⁴³ Pièce D-VDM-20 pour le règlement modificatif entré en vigueur le 23 décembre 2000. Voir également les pièces D-VDM-22, p. 9, et D-VDM-23, p. 3, où l'on constate que les sommaires décisionnels joints aux résolutions de l'arrondissement Ville-Marie autorisant le déploiement des bornes dans le cadre de la phase 2 du projet pilote confirment le respect du Règlement. Enfin, voir les pièces D-VDM-8 et D-VDM-8.1 pour les règlements d'arrondissement.

3° d'indiquer à l'écran l'heure à laquelle la transaction débute et, au fur et à mesure du paiement par insertion de monnaie ou débit sur carte, l'heure limite correspondant à la période de stationnement payée;

4° de délivrer un ticket attestant le paiement du tarif du stationnement;

5° de transmettre au central le numéro de la borne à laquelle la transaction a été faite, le numéro de la place enregistrée par l'utilisateur, la date, l'heure et le montant du paiement effectué ainsi que l'heure limite à laquelle la période de stationnement payée prend fin;

[...]

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

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

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

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

[31] Il s'agit des mêmes dispositions qui se trouvent aujourd'hui dans les règlements d'arrondissement.

3. L'ANALYSE

3.1 La première question en litige : Les défenderesses ont-elles contrevenu à leurs obligations en ne permettant pas le cumul du temps lors de l'utilisation d'un emplacement de stationnement?

3.2 La deuxième question en litige : Les défenderesses ont-elles perçu en trop des sommes pour l'utilisation des parcomètres informatisés (bornes) servant à payer les espaces de stationnement et si oui, quelles sommes ainsi perçues en trop doivent être remises aux membres du Groupe?

[32] Le Tribunal réunit les deux (2) premières questions puisqu'elles sont intimement liées. Il les abordera conjointement pour chacun des volets de l'action collective.

A) Le premier sous-groupe - les usagers qui ont chevauché leur propre temps⁴⁴

[33] Les demandeurs soutiennent que le Règlement permet qu'un même usager puisse ajouter du temps à une transaction antérieure qu'il a effectuée, lorsque celle-ci est toujours en cours, s'il désire prolonger son utilisation de l'espace occupé⁴⁵. À tout le moins, rien n'y interdirait le cumul demandé.

[34] De surcroît, en ne permettant pas ce cumul, les défenderesses se trouvent à « surtarifer », puisque le tarif final payé par l'usager pour une période donnée est alors plus élevé que ce que le *Règlement sur les tarifs* prévoit⁴⁶.

[35] Les demandeurs invoquent le régime de la répétition de l'indu pour réclamer le remboursement des tarifs perçus en trop⁴⁷. Ils font aussi valoir que l'immunité politique ne peut leur être opposée puisque leur recours relèverait d'un fondement contractuel et de la sphère opérationnelle liée à la gestion du stationnement tarifé⁴⁸. De toute façon, cette mesure ne vise qu'à générer des revenus supplémentaires, sans objectif légitime de « politique générale fondamentale », comme favoriser la rotation des véhicules⁴⁹.

[36] Pour les motifs exposés ci-après, le Tribunal est d'avis que l'interprétation donnée au Règlement par les demandeurs ne peut être retenue.

[37] Il note qu'aucune disposition dans celui-ci ne reconnaît expressément à un usager le droit d'ajouter du temps à une transaction en cours avant son expiration ou encore, de pouvoir réclamer un « remboursement » comme ce que les demandeurs souhaitent⁵⁰.

[38] Il faut donc procéder à une interprétation du texte afin de déceler si le Règlement prévoit cette possibilité.

[39] À cette fin, le Tribunal reprend à son compte les diverses étapes proposées en défense puisqu'elles reprennent adéquatement le cadre d'analyse requis.

⁴⁴ Les demandeurs ont désigné ainsi, dans leur argumentaire, ce premier sous-groupe et celui visant les chevauchements entre usagers distincts, comme le second sous-groupe. Dans les rapports d'expert de KPMG produits par les défenderesses, pièces DSM-23 et DSM-27, les experts ont procédé à l'inverse pour la désignation des sous-groupes.

⁴⁵ Par. 11-17 de l'argumentaire en demande.

⁴⁶ Argument invoqué lors des représentations orales. Par exemple, voir pièces D-VDM-15, en liasse, D-VDM-33.1 et D-VDM-33.2.

⁴⁷ Par. 40-111 de l'argumentaire en demande.

⁴⁸ Par. 50-62 et 63-77 de l'argumentaire en demande.

⁴⁹ Par. 78-111 de l'argumentaire en demande.

⁵⁰ Précisons que les dispositions pertinentes dans les règlements des arrondissements sont toutes identiques pour la période visée par l'action collective, sauf pour l'arrondissement Verdun : pièces D-VDM-8.1 et D-VDM 8.1 (J), p. 37 et 49, en ce qui concerne l'arrondissement Verdun.

Les principes généraux en matière d'interprétation des règlements

[40] Le sens d'une disposition législative est établi « *en fonction de son texte, de son contexte et de son objet* »⁵¹. Il faut lire les termes de la loi « *dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'économie de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur* »⁵².

[41] Comme la Cour suprême du Canada le rappelle, « *[l]e point de départ de toute opération d'interprétation est le texte de la disposition* »⁵³. Le sens ordinaire et grammatical du texte est « *le sens naturel qui se dégage à la simple lecture de la disposition dans son ensemble* »⁵⁴.

[42] Plus spécifiquement pour le domaine qui nous occupe, il faut « *préconiser une approche fondée sur l'intention municipale [...] afin de favoriser l'intérêt collectif et de permettre à la municipalité d'atteindre ses objectifs* »⁵⁵.

[43] L'intention du législateur doit être établie au moment de l'adoption du règlement⁵⁶. Les tribunaux doivent ainsi se garder d'« *outrépasser leur rôle institutionnel en se penchant sur des questions de nature politique soulevées par des changements postérieurs à l'édiction de la loi, auxquelles le législateur est plus à même de répondre* »⁵⁷.

Le texte du Règlement

[44] En l'espèce, il se dégage de l'analyse du texte du Règlement que celui-ci prévoit une tarification du stationnement par borne sur la base d'une transaction par transaction, chacune étant indépendante de celle qui la précède.

[45] D'une part, l'article 55 du Règlement prévoit que l'utilisateur doit payer le stationnement « *pour la période **qu'il entend réserver*** » (notre emphase).

⁵¹ *Telus Communications Inc. c. Fédération canadienne des municipalités*, 2025 CSC 15, par. 30.

⁵² *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.C.S. 27, par. 21.

⁵³ *Québec (Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse) c. Directrice de la protection de la jeunesse du CISSS A*, 2024 CSC 43, par. 28.

⁵⁴ *Telus Communications Inc. c. Fédération canadienne des municipalités*, préc., note 51, par. 43.

⁵⁵ *Viens & Frères (1980) inc. c. Batrie*, 2024 QCCA 1425, par. 7. Au même effet : *Développements Bois Franc inc. c. Ville de Montréal*, 2025 QCCS 39, par. 33 (en appel : 500-09-031356-256), citant *Ville de Montréal c. Propriétés Cons 9 inc.*, 2023 QCCA 529, par. 43.

⁵⁶ Pierre-André CÔTÉ et Mathieu DEVINAT, *Interprétation des lois*, 5e éd., Montréal, Éditions Thémis, 2021, p. 24 et 1000.

⁵⁷ *Telus Communications Inc. c. Fédération canadienne des municipalités*, préc., note 51, par. 32.

[46] Selon les dictionnaires courants, la notion d'« entendre réserver » dénote une volonté arrêtée de réserver une période déterminée⁵⁸. La « période » que « l'utilisateur entend réserver » est fixe.

[47] Le Tribunal partage la position de la Ville soutenant que le libellé fige donc, en quelque sorte, l'intention de l'usager au moment du paiement.

[48] De plus, rien dans le Règlement ne réfère à la possibilité d'« ajouter du temps », de « prolonger une transaction » ou de « cumuler du temps ». Le Règlement ne prévoit aucun mécanisme permettant d'étendre la durée du stationnement avant la fin de la première transaction⁵⁹.

[49] D'autre part, la définition même de la « borne », contenue à l'article 2 du Règlement, confirme que chaque transaction est indépendante des précédentes. Les caractéristiques qui y sont prévues n'édicte pas qu'il soit possible d'ajouter du temps à celui restant pour une transaction antérieure du même utilisateur. Pour ce faire, il faudrait que l'usager puisse déterminer l'heure de début d'une deuxième transaction, alors que la première n'est pas expirée, ce qui ne fait pas partie des attributs définis.

[50] En effet, seule la borne (et non l'utilisateur) a la propriété « *d'indiquer [...] l'heure à laquelle la transaction débute* », comme le prévoit la définition. Suivant le paragraphe 3 de celle-ci, l'utilisateur a uniquement le pouvoir de déterminer « *l'heure limite correspondant à la période de stationnement payée* », laquelle est établie « *au fur et à mesure du paiement par insertion de monnaie ou débit sur carte* ».

[51] En somme, le texte du Règlement, pris dans son sens ordinaire, prévoit que la borne fonctionne transaction par transaction, chacune étant traitée indépendamment, ce qui est incompatible avec l'interprétation proposée par les demandeurs.

⁵⁸ LAROUSSE, « entendre », en ligne : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/entendre/29878>
Vouloir quelque chose, avoir l'intention bien arrêtée de : J'entends qu'on m'obéisse. Synonymes : exiger - prétendre - vouloir. Au même effet : LE ROBERT, « entendre », en ligne, <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/entendre> (idée d'intention) littéraire Entendre que (+ subjonctif), entendre (+ infinitif) : avoir l'intention, le dessein de. → vouloir. J'entends qu'on m'obéisse ; j'entends être obéi. Faites comme vous l'entendez.

⁵⁹ Ce que confirme d'ailleurs le témoignage de Claude Carette.

Le contexte immédiat du Règlement confirme que le cumul demandé n'est pas permis

[52] Les dispositions d'un même texte législatif ou réglementaire doivent être lues les unes par rapport aux autres, afin de dégager le sens qui découle de l'ensemble, dans un esprit « *cohérent et logique sur le plan interne* »⁶⁰.

[53] En l'espèce, le Règlement prévoit diverses sous-sections, dont selon que le stationnement soit contrôlé par une borne ou par un parcomètre. Or, les dispositions de ces sous-sections comportent des distinctions importantes qui reflètent le fonctionnement de chaque instrument de contrôle.

[54] D'abord, contrairement à l'article 55 du Règlement, l'article 46 traitant du stationnement régulé par parcomètre prévoit un paiement en fonction de la « place » de stationnement, sans référence au « véhicule » de l'utilisateur ni à la période que l'utilisateur « entend utiliser » :

SOUS-SECTION 1

STATIONNEMENT CONTRÔLÉ PAR PARCOMÈTRE

Article 46. Aucun véhicule routier ne peut être stationné dans une place de stationnement contrôlée par un parcomètre sans que le tarif du stationnement pour cette place n'ait été payé pour la durée du stationnement.

Ce paiement se fait par le dépôt, dans le parcomètre, de pièces de monnaie canadienne dont la valeur faciale correspond aux numéraires indiqués au parcomètre, en nombre suffisant pour totaliser la somme requise.

Si ce paiement n'est pas fait, le parcomètre indique ce défaut par un signal visuel relié à une horloge mécanique ou électronique.

[Notre soulignement]

[55] De plus, le Règlement ne contient aucune définition rattachée à cette sous-section comparable à celle définissant la « borne » et décrivant le processus de « transaction », avec une heure de début et une heure de fin, comme pour la sous-section traitant du stationnement contrôlé par borne.

[56] Cette distinction s'explique puisque les parcomètres ne sont pas conçus pour fonctionner transaction par transaction, indépendamment de celles qui précèdent. Ils

⁶⁰ *Terrebonne (Ville de) c. Desaulniers*, 2015 QCCS 4374, par. 17 : « Lorsque cela est possible, il faut adopter une interprétation du texte qui concilie ses diverses dispositions plutôt qu'une interprétation qui dénote des contradictions ».

cumulent simplement le temps résiduel déjà payé par un même utilisateur ou par un usager précédent.

[57] Ainsi, contrairement à la disposition portant sur le stationnement contrôlé par parcomètre, le conseil municipal a choisi, lors du déploiement des bornes, d'ajouter une définition pour ces dernières et un deuxième alinéa à l'article 55 du Règlement afin de prévoir expressément qu'un utilisateur paie « *pour la période de stationnement [qu'il] entend réserver pour son véhicule* ».

[58] Il s'agissait d'un changement d'approche pour la Ville en matière de tarification afin de miser sur le concept de transaction par transaction ainsi que de l'utilisateur-payeur⁶¹.

[59] Le Tribunal est d'avis que si le conseil municipal de la Ville avait voulu permettre les modalités revendiquées en demande, il lui aurait été loisible d'adopter le même texte réglementaire pour régir les bornes que pour les parcomètres, ce qu'il n'a pas fait.

[60] Il ne peut retenir la position des demandeurs affirmant que le premier alinéa de l'article 55 du Règlement permet le cumul du temps ou, du moins, ne l'interdit pas, sans égard aux autres éléments contenus à cette disposition, à la définition de borne et à la facture différente des sous-sections (bornes et parcomètres).

[61] Le Tribunal partage l'avis des défenderesses que l'on ne peut lire le premier alinéa de l'article 55 de manière décontextualisée et isolée. Cette interprétation priverait de sens le deuxième alinéa de l'article 55 ainsi que la définition de borne, contrairement au principe bien établi voulant que le législateur « *ne parle pas pour ne rien dire* »⁶².

[62] Un autre élément de contexte milite en faveur de cette interprétation.

[63] En effet, l'article 51 du Règlement prévu dans la sous-section portant sur le stationnement contrôlé par distributeur (soit le mode « payez-affichez ») reflète lui aussi le fonctionnement de l'instrument qu'est le distributeur. La période payée par l'utilisateur est attestée par le « ticket » de stationnement devant être apposé contre le pare-brise :

Article 51. Aucun véhicule routier ne peut être stationné dans une place de stationnement contrôlée par un distributeur de tickets de stationnement sans que le tarif du stationnement pour cette place n'ait été payé pour la durée du stationnement.

⁶¹ Témoignage de Jean Bertrand.

⁶² *Sanimax Lom inc. c. Communauté métropolitaine de Montréal*, 2022 QCCS 1685, par. 18 (demande pour permission d'appeler rejetée : 2022 QCCA 1029).

Ce paiement se fait par le dépôt, dans le distributeur, de pièces de monnaie canadienne dont la valeur faciale correspond aux numéraires indiqués au distributeur, en nombre suffisant pour totaliser la somme requise.

Pour attester ce paiement, le ticket de stationnement émis par le distributeur et indiquant la période pour laquelle le tarif du stationnement a été payé doit être placé à l'intérieur du véhicule, contre le pare-brise avant, du côté gauche, de façon qu'il soit visible et entièrement lisible de l'extérieur.

[Nos soulignements]

[64] Cette fois encore, le Règlement est conforme à la technologie offerte par le distributeur qui produit un « ticket » en fonction de la période payée par l'utilisateur. Un utilisateur ne peut ajouter du temps à une transaction en cours. Le Tribunal note, incidemment, que les demandeurs n'en tirent pas une source de recours, bien que le libellé du premier paragraphe de l'article 51 soit presque identique à celui de l'article 55 sur lequel leur argumentaire est principalement fondé.

[65] Le Règlement tient donc manifestement compte des fonctionnalités et des limitations propres aux outils servant à la gestion du stationnement (parcomètres, distributeurs, bornes, terminaux des agents) qui sont à la disposition de la Ville. Le Tribunal en conclut que le Règlement doit être interprété à la lumière de ce contexte technologique et que si des distinctions ont été prévues justement pour en tenir compte, il faut leur donner un sens.

[66] Permettre le cumul revendiqué par les demandeurs pour les bornes reviendrait à faire fi de la distinction voulue par le conseil municipal de la Ville dans le traitement du stationnement contrôlé par borne et celui contrôlé par parcomètre, en plus de contredire la cohérence du Règlement.

Le contexte législatif prévoit de vastes pouvoirs pour la Ville en matière de contrôle du stationnement et de tarification

[67] La Ville jouit de vastes pouvoirs pour contrôler le stationnement sur les artères et les voies publiques sous sa juridiction⁶³. Elle peut édicter les balises qu'elle juge appropriées en fonction de ses objectifs de politiques publiques, tels que financiers, de perspectives économiques, de mobilité durable, de protection de l'environnement, etc. Elle peut choisir le type d'instruments à cette fin de façon discrétionnaire.

[68] Or, cette latitude se reflète dans le contexte législatif du Règlement en cause.

⁶³ Elle jouissait de tels pouvoirs lors de l'adoption des modifications du Règlement en 2000, lesquelles sont toujours en vigueur aujourd'hui : *Loi révisant et refondant la charte de la cité de Montréal* (L.Q. 1960, c. 102), par. 522 (10), pièce D-VDM-9, qui prévoit, notamment, que le choix de l'instrument (parcomètre, borne) fait partie des pouvoirs de la Ville.

[69] Pour les fins de la période visée par l'action collective, les arrondissements jouissent d'une compétence en matière de contrôle de la circulation et de stationnement, à la fois sur le réseau local et sur le réseau artériel⁶⁴. Ni la *Charte de la Ville de Montréal* ni les résolutions du conseil municipal ne limitent le pouvoir des arrondissements en matière de contrôle du stationnement quant aux manières de percevoir les tarifs et aux modalités souhaitées.

[70] Par ailleurs, toujours dans le cadre du contexte législatif à prendre en compte, la Ville dispose de vastes pouvoirs en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*⁶⁵ pour déterminer les tarifs qu'elle adopte annuellement⁶⁶.

[71] Le Tribunal est d'avis qu'elle jouit de la discrétion nécessaire afin de prévoir un Règlement qui ne permet pas le cumul pour un même usager. Le fait qu'au final, le tarif effectif payé à une borne par un utilisateur puisse être plus élevé que le tarif horaire édicté par le Règlement sur les tarifs s'inscrit dans cette discrétion et n'emporte donc pas nécessairement qu'il y ait eu surtarification, comme le prétendent les demandeurs. D'ailleurs, un principe d'interprétation veut qu'entre divers textes législatifs adoptés par une même autorité, il y a lieu de favoriser leur harmonisation plutôt que leur contradiction. En cas de conflit, ce qui serait le cas selon la théorie des demandeurs, il faut donner effet à la loi spéciale (en l'occurrence le Règlement) pour les cas particuliers qu'elle vise et à la loi générale, pour les autres cas⁶⁷.

[72] Enfin, le fait que le Règlement ne prohibe pas expressément, voire clairement, le cumul ne saurait être déterminant. C'était la volonté des instances de prévoir une structure pour la « sous-section borne » libellée en fonction d'un schéma de transaction par transaction. Interpréter le Règlement dans le sens recherché, sur la base que le cumul n'y est pas interdit, reviendrait à dénaturer cet objectif, alors qu'elles jouissaient de la discrétion pour actualiser le contrôle du stationnement de cette façon.

[73] En réclamant le remboursement du trop-perçu allégué, les demandeurs cherchent à contester le mode de tarification choisi par les instances politiques. Le Tribunal partage l'avis de la Ville qu'il s'agit là de matières relevant de son vaste pouvoir réglementaire et de celui des arrondissements.

⁶⁴ Art. 142 de la *Charte de la Ville de Montréal* (pour le réseau local), préc., note 5, pièce D-VDM-11, et délégation du conseil municipal aux arrondissements (pour le réseau artériel), pièce D-VDM-13.

⁶⁵ RLRQ, c. F-2.1, art. 244.1 à 244.10, pièce D-VDM-16.

⁶⁶ Pièce D-VDM-15, en liasse, à titre d'exemple.

⁶⁷ Pierre-André CÔTÉ et Mathieu DEVINAT, préc., note 56, p. 381, 404, 407 et suiv.

L'objet du Règlement dans son contexte historique

[74] La recherche de l'objet d'une disposition législative ou réglementaire, en l'évaluant dans le contexte historique de son adoption, fait partie de la démarche interprétative afin de déceler des indices permettant d'établir l'objectif recherché en l'édicant.

[75] Le but est d'en identifier le sens, en se référant au contexte général au moment de l'adoption de la disposition en cause. Les travaux préparatoires (qui peuvent être reflétés dans le sommaire décisionnel soumis aux instances) ayant mené à l'adoption du texte sous étude peuvent être une source pertinente à cette fin⁶⁸.

[76] En l'espèce, le deuxième alinéa de l'article 55 et la définition de la borne à l'article 2 du Règlement furent adoptés lors du déploiement des bornes en 2000⁶⁹. Les règlements d'arrondissement en vigueur aujourd'hui découlent de ces ajouts pour ce qui concerne les enjeux en litige⁷⁰.

[77] Or, l'objet de ces modifications était de refléter les fonctionnalités et les limitations technologiques offertes par les bornes⁷¹. Rappelons que, selon la preuve entendue et qui ne fut pas contredire, celles-ci ne pouvaient permettre le cumul demandé par l'action collective⁷². Sylvain Hébert, concepteur de la borne, a expliqué qu'il ne lui aurait pas été possible de répondre à une telle commande si elle lui avait été formulée en raison du phénomène de latence dans les réseaux cellulaires.

[78] Retenir l'interprétation invoquée en demande reviendrait à dire que le conseil municipal a adopté un texte qui n'était pas en adéquation avec ce que les bornes permettaient d'accomplir, même si l'objectif était précisément de légaliser leur déploiement. C'est d'ailleurs ce que confirme la résolution du comité exécutif de la Ville

⁶⁸ *Id.*, par. 1356 et 1444, citant notamment *Rogers Communications Inc. c. Châteauguay (Ville)*, 2016 CSC 23. Voir également *1704604 Ontario Ltd. c. Pointes Protection Association*, 2020 CSC 22, par. 8, quant à la pertinence d'analyser le contexte législatif et historique d'une disposition. Voir aussi *Villeneuve c. Ville de Montréal*, 2018 QCCA 321, par. 45-47, en matière d'interprétation de règlements municipaux et de référence aux travaux préparatoires.

⁶⁹ *Règlement modifiant le règlement sur la circulation et le stationnement*, 00-256, adopté le 18 décembre 2000, pièce D-VDM-20, p. 3.

⁷⁰ Pièces D-VDM-8 et D-VDM-8.1.

⁷¹ Le sommaire décisionnel du 1^{er} décembre 2000 concernant l'adoption des modifications au Règlement indique expressément que l'ajout des dispositions qui sont au cœur de l'action collective visait à prendre en compte que « (...) *Les dispositions actuelles du règlement en vigueur sont insuffisantes face aux spécificités techniques du concept de bornes de SCSM et aux buts recherchés en matière d'application et de preuve.* » : pièce D-VDM-20, p. 6. Le témoin Jean Bertrand, qui était en fonction à l'époque, a aussi confirmé que le Règlement a défini la borne afin de pouvoir « *l'implanter dans la rue et l'opérer légalement* ». De même, il a expliqué que le texte du Règlement fut rédigé par le contentieux de la Ville afin qu'il « *réplique bien ce qu'on a demandé qui se fasse avec la borne* ».

⁷² Ce qui fut confirmé par les témoignages de Jean Bertrand, Sylvain Hébert, Guy Des Roches et Claude Carette. Sylvain Hébert a aussi expliqué que la définition de borne contenue au Règlement correspond au système de transaction par transaction mis en place lors du projet pilote.

adoptée dans la mouvance du projet pilote, dans laquelle il est explicitement indiqué que les bornes ne permettent pas à l'utilisateur d'ajouter du temps à une transaction avant l'expiration de la première⁷³.

[79] Le contexte historique révèle ainsi que la définition de borne et l'article 55 du Règlement doivent être interprétés comme ne permettant pas le cumul pour un même usager afin d'en respecter l'objectif. Conclure autrement prêterait au conseil municipal une volonté d'introduire une modalité qui n'était même pas réalisable sur le plan technologique à l'époque, alors que les principes d'interprétation examinent l'intention du législateur au moment de l'adoption de la mesure sous étude. Le Tribunal retient que l'évolution technologique postérieure ne peut altérer le sens original du Règlement⁷⁴.

[80] En ce qui concerne l'application mobile, la même décision de ne pas permettre le cumul fut reprise dans un souci de traiter ses utilisateurs de manière uniforme avec ceux ayant recours aux bornes sur rue⁷⁵. L'objectif était la « *neutralité technologique pour des raisons de compréhension, de conformité à nos règlements, de cohérence [et] d'équité* »⁷⁶.

[81] De fait, le Règlement prévoit le même traitement pour le paiement à la borne et le paiement réalisé avec l'application :

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

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

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

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

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

2) au moyen du service de paiement en ligne du stationnement tarifé, pour la période de stationnement que l'utilisateur entend réserver pour son véhicule à la place dont il a enregistré le numéro, en utilisant une carte de crédit au débit

⁷³ Résolution du comité exécutif du 20 décembre 2000, adoptée en vertu du Règlement, art. 4, par. 6, pièce D-VDM-21, p. 2. Le même texte est repris dans la résolution CA30 240332 adoptée le 6 mai 2003 par le conseil d'arrondissement de l'arrondissement Ville-Marie : pièce D-VDM-22, p. 3.

⁷⁴ *Telus Communications Inc. c. Fédération canadienne des municipalités*, préc., note 51, par. 32.

⁷⁵ Témoignage de Jean Bertrand : « *Et, après discussion, on s'est entendu, finalement, que l'application allait répliquer ce que la borne fait.* »

⁷⁶ Témoignage de Claude Carette.

de laquelle il inscrit un montant correspondant au tarif pour la totalité de cette période et aux frais du service de paiement en ligne.

[Nos soulignements]

[82] La borne et l'application se retrouvent d'ailleurs sous la même sous-section intitulée « *Stationnement contrôlé par borne* » dans le Règlement, confirmant que l'application est, en fait, une forme de borne numérique⁷⁷.

[83] Le désir de la Ville de traiter indistinctement l'application et la borne fait partie du contexte historique à prendre en compte. Si la borne ne devait et ne pouvait pas permettre le cumul, il en va de même pour l'application afin de respecter l'objectif recherché.

[84] La preuve révèle que les bornes et l'application, dans leurs versions actuelles, ne permettent toujours pas le cumul du temps réclamé en demande. Les changements technologiques qui seraient requis ne pourraient être mis en œuvre rapidement en raison de leur complexité et des autres « chantiers » en cours au sein de la Ville⁷⁸.

L'interprétation de la Ville de sa propre réglementation

[85] La jurisprudence reconnaît que l'interprétation par la municipalité de son propre règlement constitue un élément important à prendre en compte, requérant même d'identifier « *un motif valable pour rejeter un usage interprétatif qui n'est pas contraire au texte* »⁷⁹.

[86] En l'espèce, la preuve révèle que la Ville interprète depuis vingt-cinq (25) ans l'article 55 du Règlement et la définition de la borne comme instaurant un mode de tarification sur la base d'une transaction par transaction, chacune étant traitée indépendamment de celles qui précèdent.

[87] De tout temps, l'objectif a été que le texte réglementaire reflète les fonctionnalités de la borne et la Ville a jugé que le texte du Règlement introduit en 2000 était conforme à cet objectif⁸⁰. Le libellé des dispositions en litige est depuis demeuré inchangé.

⁷⁷ *Id.* Le même concept est repris dans le communiqué de presse de SCSM lors du lancement de l'application : pièce DSM-45.

⁷⁸ Pièces P-23, DSM-47 et DSM-48. Au même effet, le témoignage de Sylvain Gingras estimant à une durée de trois (3) à cinq (5) ans le temps qui serait requis pour effectuer les modifications à l'application.

⁷⁹ *Cayouette c. Boulianne*, 2014 QCCA 863, par. 15. Au même effet : *Bouchard c. Ville de Magog*, 2017 QCCA 332, par. 43-44, et *Lizotte c. Municipalité de Lantier*, 2023 QCCS 2627, par. 96.

⁸⁰ Pièce D-VDM-20, p. 6. Aussi, les témoignages de Jean Bertrand et Sylvain Hébert vont en ce sens. Ce fut repris en 2004, suivant la phase 2 du projet pilote : pièce D-VDM-24, p. 5. Pour l'application du Règlement dans le temps selon la même interprétation, voir les témoignages de Claude Carette, Jean Bertrand et Guy Des Roches.

[88] En 2007, la Cour supérieure a émis des commentaires renforçant cette interprétation dans le jugement *Pierard c. Montréal (Ville de)*⁸¹ ayant rejeté une demande d'autorisation d'action collective où les deux mêmes modalités (soit l'absence de cumul pour un même utilisateur et pour un usager subséquent) que celles en cause étaient attaquées⁸². La Ville en a conclu, à l'époque, que son Règlement reflète bien les fonctionnalités de la borne, conformément à son objectif, et qu'aucune modification n'était requise pour s'assurer qu'elles le soient⁸³.

[89] Le Tribunal est d'avis que l'interprétation constante de la Ville au sujet de l'article 55 du Règlement et de la définition de borne qui y est contenue est compatible avec le texte employé, le contexte dans lequel le Règlement s'inscrit ainsi que son objet.

[90] En l'absence d'un « motif valable » pour y déroger, au sens de l'arrêt *Cayouette*, précité, le Tribunal doit la maintenir.

La conclusion sur l'application des principes d'interprétation

[91] L'application des principes d'interprétation des lois et des textes réglementaires fait conclure au Tribunal que les dispositions en cause ne permettent pas le cumul visé par la réclamation du premier sous-groupe.

L'application d'un règlement valide ne peut fonder un recours en répétition de l'indu

[92] Les demandeurs n'ont pas attaqué la validité du Règlement et le Tribunal conclut que les défenderesses ne font qu'appliquer ses dispositions. De toute façon, l'action collective n'aurait pas été le moyen procédural approprié⁸⁴.

[93] Ainsi, les demandeurs ne peuvent obtenir un recouvrement pour les sommes qu'ils allèguent avoir payées en trop puisque, justement, le cumul n'est pas permis par la réglementation en vigueur.

[94] La perception de montants prévus par un règlement valide ne peut fonder un recours en répétition de l'indu ou en enrichissement injustifié, puisqu'ils n'ont pas été prélevés sans droit :

[59] L'enrichissement injustifié d'abord. Pour avoir gain de cause sur un tel fondement, l'appelant doit, il va sans dire, établir que Concession A25 s'est enrichie à ses dépens en l'absence de toute justification juridique. Or, une fois

⁸¹ Préc., note 3.

⁸² Pièces DSM-34, par. 8, 9, 19-21 et 45-46, et DSM-11, par. 35.

⁸³ Témoignage de Guy Des Roches.

⁸⁴ *Service d'entretien Optimum inc. c. Concession A25*, 2024 QCCS 2446, par. 121 (en appel : 500-09-031133-242), référant à *Marcotte c. Longueuil (Ville)*, 2009 CSC 43. Le jugement dans l'affaire *Pierard* a d'ailleurs conclu dans le même sens : *Pierard c. Montréal (Ville de)*, préc., note 3, par. 70-77.

encore, la LPMIT, à son article 12, et le Règlement, à son article 17, prévoient explicitement la possibilité de fixer des frais pour le recouvrement du péage et des frais d'administration d'au plus 45 \$. Si ces dispositions et la grille tarifaire adoptée sous leur égide sont valides, « l'enrichissement » de Concession A25 est dès lors justifié par celles-ci.

[60] Il en va de même du fondement de la réception de l'indu ou de la responsabilité civile. [...].

[61] Or, toutes ces fautes alléguées se rapportent, une fois encore, à la légalité de la grille tarifaire en regard du cadre législatif et réglementaire. S'il est possible de fixer des « frais pour le recouvrement de péage et des frais d'administration » de 35 \$, quels que soient les coûts réels, je ne vois pas comment l'on pourrait conclure que Concession A25 commet une faute en le faisant. Si cela n'est pas possible, alors l'analyse de la faute n'est ni nécessaire ni utile, la grille tarifaire est illégale, voilà tout. [...]

(...)

[66] [...] Le Règlement prévoit uniquement le respect d'un plafond de 45 \$. Il aurait pu certes en être autrement. Mais il s'agit là d'un choix du gouvernement par l'exercice de son pouvoir réglementaire prévu à l'article 11 LPMIT. Invoquer que les frais de recouvrement doivent présenter une corrélation avec les coûts réels individualisés, ou segmentés, c'est nécessairement ajouter au texte, lequel ne contient aucune exigence en ce sens. Or, à défaut de telles exigences, sur quelles bases un tribunal pourrait-il juger de ce qui constitue ou non une corrélation suffisante entre les coûts réels de recouvrement et ceux facturés? Comment sera-t-il possible d'établir si une telle corrélation doit se faire sur une base individualisée ou plutôt par types de débiteurs ou de coûts impliqués? Ce sont là des questions qui relevaient d'un choix d'opportunité que le gouvernement a exercé en retenant la norme unique du plafond. L'appelant tente ici, sous le couvert de l'interprétation des textes, de remettre en cause ce choix sans toutefois attaquer la validité du Règlement.

[67] La grille tarifaire respecte donc le cadre législatif et réglementaire ce qui implique que l'appelant ne peut en contester la validité sans s'attaquer au Règlement lui-même, ce qui aurait justifié un pourvoi en contrôle judiciaire. Ce seul élément suffit à sceller le sort de l'appel.⁸⁵

[Nos soulignements]

⁸⁵ *Poitras c. Concession A25*, 2021 QCCA 1182, par. 59-61 et 66-67 (demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 3 mars 2022, n° 39860). Au même effet, *Service d'entretien Optimum inc. c. Concession A25*, préc., note 84, par. 108-116 et 129-130 (dans cette affaire, les demandeurs prétendaient ne pas attaquer la grille tarifaire, mais plutôt comment celle-ci avait été appliquée. L'action collective n'a pas été accueillie). Voir aussi art. 1493 et 1494 C.c.Q. quant aux conditions applicables à un recours en répétition de l'indu.

[95] Le même raisonnement doit être retenu quant à la prétention d'une surtarification de la part des défenderesses. Si celles-ci ont appliqué une réglementation valide, il ne saurait être question de surtarification ou de facturation excessive⁸⁶.

[96] Rappelons que la simple adoption d'une réglementation⁸⁷, même si celle-ci se trouve invalidée ultérieurement, ou sa mauvaise interprétation⁸⁸ n'emporte pas que la Ville ait engagé sa responsabilité civile si elle a agi de bonne foi.

[97] En l'espèce, les demandeurs ne soutiennent pas que la Ville a agi de mauvaise foi en adoptant le Règlement en cause ou en l'interprétant comme elle l'a fait, du moins en fonction de la dernière mouture des questions en litige convenues entre les parties.

[98] À eux seuls, ces constats suffisent pour rejeter l'action collective pour ce premier sous-groupe.

[99] Même s'il devait pousser l'analyse plus loin, le Tribunal en viendrait à la conclusion que les conditions pour l'exercice d'un recours basé sur la répétition de l'indu, maintenant la seule assise des demandeurs sous ce premier volet de l'action collective⁸⁹, ne sont pas satisfaites.

[100] L'article 1491 du *Code civil du Québec* (« **C.c.Q.** ») encadre ce type de recours comme suit :

1491. Le paiement fait par erreur, ou simplement pour éviter un préjudice à celui qui le fait en protestant qu'il ne doit rien, oblige celui qui l'a reçu à le restituer.

Toutefois, il n'y a pas lieu à la restitution lorsque, par suite du paiement, celui qui a reçu de bonne foi a désormais une créance prescrite, a détruit son titre ou s'est privé d'une sûreté, sauf le recours de celui qui a payé contre le véritable débiteur.

[101] Il doit donc y avoir eu un paiement, alors qu'aucune dette n'existait entre les parties, et le paiement doit avoir été effectué par erreur ou pour éviter un préjudice⁹⁰.

[102] En l'espèce, les deux (2) dernières conditions ne sont pas présentes.

⁸⁶ Par analogie, *Mielenz c. Procureure générale du Québec*, 2018 QCCS 2178, par. 22, où les demandeurs prétendaient que des frais réclamés pour des photocopies étaient excessifs et il fut jugé, notamment, que l'application d'un tarif ne saurait donner ouverture à un recours en dommages.

⁸⁷ *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, 2004 CSC 61, par. 23-24, et *RNE Realty Ltd c. Dorval (Ville de)*, 2012 QCCA 367, par. 32. Au même effet, *Ludmer c. Attorney General of Canada*, 2020 QCCA 697, par. 45 (demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 4 mars 2021, n° 39334).

⁸⁸ *Warwick (Ville de) c. Carrières PCM (1994) Inc.*, 2007 QCCA 1270, par. 87-88, et *Lussier c. Ville de Rigaud*, 2023 QCCS 3538.

⁸⁹ Par. 40 et suivants de l'argumentaire en demande.

⁹⁰ *Montréal (Ville) c. Octane Stratégie inc.*, 2019 CSC 57, par. 68.

[103] L'existence d'une dette peut découler de dispositions législatives ou réglementaires, comme en vertu du Règlement, dont la validité n'a pas été remise en question⁹¹. L'impossibilité de cumuler du temps lors d'une transaction par un même usager résulte de l'application de cette réglementation. Si cela engendre une dette, elle est légitime et exigible.

[104] L'existence d'une erreur demeure aussi une condition essentielle au recours en répétition de l'indu, même si sa qualification n'est plus pertinente⁹². Il y aura absence d'erreur non seulement en présence d'une intention libérale, mais également de toute autre justification valable expliquant que le *solvens* ait effectué un paiement en l'absence de dette⁹³. Parmi ces justifications valables se trouve le paiement fait de manière volontaire, lequel est parfois assimilé à une libéralité :

[170] La juge de première instance ne retient pas l'argument de l'erreur : même en admettant que l'indemnité n'ait pas été due, QNSL l'a payée en toute connaissance de cause et ne peut invoquer maintenant la réception de l'indu pour en obtenir le remboursement. Et s'il y avait erreur, précise la juge au paragraphe 243, cette erreur, dans les circonstances, serait inexcusable [qualification qui n'est plus requise en vertu de la jurisprudence récente]. De l'avis de la Cour, la juge n'a pas erré en décidant ainsi.

[...]

[174] Quoi qu'il en soit et peu importe les raisons du paiement, la preuve prépondérante révèle que QNSL savait manifestement ce qu'elle faisait lorsqu'elle a versé ces 41 000 \$ à Sodexho. Cela fait obstacle à sa demande de répétition de l'indu, et ce, même si, sujet sur lequel nous reviendrons, les paragraphes 9.1a) et 10.1g) du Contrat ne mettaient par hypothèse pas à la charge de QNSL les indemnités de départ versées aux employés de Sodexho.⁹⁴

[105] Au vu de l'ensemble de l'information transmise aux usagers des bornes et du fonctionnement même de celles-ci⁹⁵ (tant la borne physique que sa version virtuelle avec l'application), le Tribunal conclut que les paiements en cause ont été effectués en toute connaissance de cause. Le chevauchement des transactions résulte d'un choix volontaire fondé sur des considérations personnelles propres aux membres du Groupe.

⁹¹ *Postras c. Concession A25*, préc., note 85, par. 29.

⁹² *Roy c. L'Unique, assurances générales inc.*, 2019 QCCA 1887.

⁹³ *Montréal (Ville) c. Octane Stratégie inc.*, préc., note 90, par. 83.

⁹⁴ *Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador inc. c. Sodexho Québec Itée*, 2010 QCCA 2408, par. 170 et 174 (demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 8 septembre 2011, n° 34129). Au même effet, voir *Sintra inc. c. Ville de Léry*, 2019 QCCS 2616, par. 633.

⁹⁵ Pour la borne physique : pièces DSM-4, par. 21-34, DSM-13, DSM-14, DSM-15, DSM-20 et DSM-38. Pour l'application mobile : pièces DSM-4, par. 35-47, DSM-17, DSM-18 et DSM-21. Voir aussi le témoignage de Guy Des Roches.

[106] Dans ce contexte, même si l'on devait considérer qu'il y a eu preuve en demande de l'inexistence d'une dette, les défenderesses auraient satisfait le fardeau qui leur incombait de démontrer une intention libérale ou une autre cause valable, ici manifestée par le choix des usagers de payer en toute connaissance de cause, en vertu du renversement qui s'opère alors⁹⁶.

[107] Par conséquent, le Tribunal ne peut faire droit au recours en répétition de l'indu pour le premier sous-groupe puisque les conditions d'exercice ne sont pas satisfaites.

[108] Il n'a donc pas à se prononcer sur l'utilisation de sa discrétion pour refuser d'accorder le remboursement demandé, comme l'invoquent les défenderesses.

B) Le deuxième sous-groupe - les usagers qui ne peuvent bénéficier du temps résiduel laissé par un usager précédent

[109] Les demandeurs invoquent que le Règlement permet qu'un usager puisse bénéficier du temps payé par un usager précédent qui n'a pas été utilisé (le temps résiduel)⁹⁷ ou du moins, qu'il ne l'interdit pas.

[110] Ils invoquent le régime juridique concernant les biens abandonnés pour réclamer le remboursement des tarifs ainsi chevauchés que la Ville aurait perçus. Le temps de stationnement inutilisé par l'usager précédent et le droit afférent d'occuper la place payée constitueraient un « bien meuble sans maître ». Celui-ci deviendrait la propriété de l'usager suivant au moment où il y stationne son véhicule⁹⁸. Ils se fondent sur le régime de la répétition de l'indu, de l'enrichissement injustifié ou de la restitution des prestations comme assise à leur réclamation⁹⁹.

[111] Or, le Tribunal ne peut faire droit aux prétentions des demandeurs. Il se réfère au raisonnement détaillé précédemment quant à la démarche interprétative, lequel permet de tirer les mêmes constats pour cet autre volet du litige.

[112] Il désire ajouter les motifs plus spécifiques suivants pour compléter son analyse.

La démarche interprétative

[113] D'abord, le Tribunal note qu'aucune disposition dans le Règlement ne reconnaît expressément à un usager le droit de bénéficier du temps résiduel de l'utilisateur précédent ni de pouvoir en demander le remboursement si ce ne fut pas possible.

⁹⁶ En lien avec le par. 42 de l'argumentaire en demande et *Montréal (Ville) c. Octane Stratégie inc.*, préc., note 90, par. 70.

⁹⁷ Par. 112-118 de l'argumentaire en demande.

⁹⁸ Par. 119-141 de l'argumentaire en demande.

⁹⁹ Par. 142-145 de l'argumentaire en demande.

[114] L'article 55 du Règlement prévoit explicitement que chaque utilisateur doit payer pour la période de stationnement qu'il « *entend réserver pour **son** véhicule* » (notre emphase). La définition ordinaire du déterminant possessif « son » incite, en soi, à conclure que l'utilisateur doit payer pour l'usage qu'il compte **lui-même** effectuer avec **son propre** véhicule¹⁰⁰.

[115] Dans le même sens, l'utilisateur doit payer le stationnement « *pour la période qu'il **entend réserver*** »¹⁰¹ (notre emphase).

[116] L'intention claire de la Ville, lors du déploiement des bornes en 2000, est donc une tarification selon le principe de l'utilisateur-payeur¹⁰².

[117] Aucune expression telle que « prolonger une transaction antérieure » ou « cumuler du temps » n'apparaît d'ailleurs dans le texte du Règlement. Celui-ci ne prévoit aucun mécanisme permettant d'identifier si du temps n'a pas été utilisé lors d'une dernière transaction en lien avec un espace de stationnement ou encore d'en tenir compte.

[118] De plus, la définition même de la borne contenue au Règlement confirme qu'il n'est pas possible de bénéficier du temps restant d'un autre utilisateur. Les caractéristiques qui y sont prévues n'édicte pas qu'il soit possible de reporter l'heure de début d'une nouvelle transaction à l'échéance de la première afin de comptabiliser le temps résiduel non utilisé par l'utilisateur précédent. Il est défini que la borne indique l'heure de début et l'heure de fin, pour chaque transaction distinctement. Le paiement permet de débiter une nouvelle période de stationnement à partir de l'heure à laquelle l'utilisateur se trouve devant la borne ou fait appel à l'application, sans qu'il soit prévu que celles-ci doivent vérifier ou tenir en compte si du temps résiduel d'un utilisateur précédent est disponible.

[119] La borne est définie comme un compteur ayant la propriété « *d'enregistrer le numéro de la place de stationnement occupée par le véhicule **de l'utilisateur*** » (notre emphase). Il n'y est pas question du véhicule de l'utilisateur précédent.

[120] Ces divers éléments émanant du texte du Règlement sont conformes aux fonctionnalités et aux limitations de la borne, tel qu'il fut déjà amplement relaté¹⁰³.

¹⁰⁰ Larousse, définition « Son, sa, ses », en ligne : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/son/73435>, conformément à l'arrêt *Glykis c. Hydro-Québec*, 2004 CSC 60, par. 13, où l'utilisation du déterminant « sa » dans l'expression « sa facture » a été jugée comme établissant un lien explicite entre un client et la facture, contrairement à une terminologie comme « la facture » qui aurait été plus générique.

¹⁰¹ Le Tribunal réitère l'analyse déjà faite de cette expression.

¹⁰² Voir les motifs énoncés pour le premier sous-groupe et le témoignage de Claude Carette : « *Donc, c'est assez clair dans nos règlements, qui disent que « c'est l'utilisateur, pour la période qu'il entend prendre ». Donc, ce n'est pas, dans le fond, « l'utilisateur, pour une autre période, pour quelqu'un d'autre », là. C'est pour son véhicule, à une place désignée* ».

¹⁰³ Le Tribunal réfère ici à la preuve déjà relatée au sujet des fonctionnalités et des limitations de la borne.

[121] Cette fois encore, le Tribunal est d'avis que le texte du Règlement, pris dans son sens ordinaire, prévoit que les bornes fonctionnent transaction par transaction, chacune étant traitée indépendamment des précédentes. Permettre qu'un usager puisse bénéficier du temps résiduel payé par un autre utilisateur, pour un tout autre véhicule, serait incompatible avec le libellé introduit spécifiquement par la Ville lors du déploiement des bornes.

[122] Un autre élément milite en faveur de cette interprétation.

[123] Les infractions prévues au Règlement sont tributaires du contrôle que les agents peuvent assurer, en fonction des instruments à leur disposition. Or, le terminal qu'ils utilisent ne leur permet pas de connaître l'identité d'un usager pour un espace donné. Il ne peut repérer que les emplacements qui n'ont pas fait l'objet d'un paiement¹⁰⁴. Il en résulte que, bien que l'obligation de payer soit propre à l'utilisateur pour « son » véhicule, en vertu de l'article 55 du Règlement, l'infraction est quant à elle liée au non-paiement de la place, peu importe qui en a acquitté le tarif :

Article 2. «terminal»:

appareil portable ou véhiculaire qui a la propriété :

1° de mémoriser l'information reçue du central;

2° d'indiquer à l'écran, par leur numéro, les places de stationnement pour lesquelles le tarif du stationnement a été payé et celles pour lesquelles aucun paiement n'a été fait;

3° d'indiquer à l'écran, sur commande, l'heure limite de validité du paiement fait pour une place de stationnement;

4° de vérifier sur commande, auprès du central, l'exactitude de l'information qu'il a en mémoire;

[...]

Article 56. Le fait de laisser un véhicule routier en stationnement en un endroit où le stationnement est contrôlé par borne au-delà de la période pour laquelle le tarif du stationnement à cet endroit a été payé constitue une infraction à l'article 55.

[124] Le Règlement reflète donc les fonctionnalités et les limitations des divers outils qui sont utilisés pour la gestion des stationnements (tels que les parcomètres, distributeurs, bornes, terminaux, etc.), ce qui confirme qu'il faut en faire une interprétation à la lumière de ce que cette technologie peut permettre.

¹⁰⁴ Interrogatoire de Guy Des Roches du 23 janvier 2020, p. 16 et 22, et pièce DSM-30. Voir aussi la définition de « terminal », art. 2 du Règlement.

[125] Par ailleurs, tel que vu précédemment, la Ville jouit de vastes pouvoirs en matière de tarification. En voulant bénéficier du temps résiduel, les demandeurs se trouvent à réclamer une réduction tarifaire, attaquant ce qui relève de la discrétion de l'autorité municipale, alors qu'ils n'ont pas remis en question la validité du Règlement. De toute façon, comme déjà mentionné, l'action collective ne serait pas le bon véhicule procédural pour soulever ce genre de débat.

[126] Enfin, le contexte et l'historique législatif entourant le Règlement dénotent une volonté non équivoque de la Ville de ne plus rendre possible à un usager de bénéficier du temps résiduel de l'utilisateur précédent, comme le permettaient, par la force des choses, les parcomètres vu leurs particularités technologiques. La Ville a expressément identifié cet aspect comme un avantage que le passage aux bornes permettrait de réaliser aux fins de générer des revenus supplémentaires en découlant¹⁰⁵. Cette modalité fut aussi identifiée comme favorisant la rotation des véhicules sur rue afin de répondre à un objectif de vitalité commerciale et de mobilité durable en empêchant les automobilistes de sillonner les rues à la recherche de places de stationnement déjà payées¹⁰⁶.

La conclusion sur l'application des principes d'interprétation

[127] Pour ces divers motifs, le Tribunal ne peut retenir la prétention des demandeurs voulant que la récupération du temps résiduel soit permise par le Règlement. Une telle interprétation irait à l'encontre de tous les indices dégagés en vertu des principes applicables en matière d'interprétation réglementaire ainsi que de la preuve non contredite démontrant qu'il s'agissait d'un des objectifs de la modification du Règlement liée au déploiement des bornes.

L'application d'un règlement valide ne peut fonder un recours en répétition de l'indu, pour enrichissement injustifié ou en restitution des prestations

[128] Les demandeurs soutiennent que les utilisateurs subséquents ont droit au temps payé qu'un usager précédent n'a pas utilisé en se fondant sur la théorie de la propriété par occupation des biens sans maître prévue à l'article 935 C.c.Q.¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Plusieurs documents introduits en preuve font état de cet avantage pour la Ville et ses arrondissements : Présentation contenue au sommaire décisionnel soumis au conseil municipal lors de l'approbation du projet pilote des bornes, pièce D-VDM-20, p. 21 ; Concept de borne multiplace « Payez, Partez » Analyse de faisabilité et de rentabilité, pièce D-VDM-21, p. 31 et 45 ; Rapport rédigé, notamment, par Sylvain Hébert (SCSM) et François Major (travaillant pour la Ville, dans l'équipe de Jean Bertrand), pièce D-VDM-21, p. 102; Évaluation et recommandation quant au projet pilote, en date de novembre 2002, soumis au conseil d'arrondissement de Ville-Marie, pièce D-VDM-22, p. 26, et Remplacement des équipements de perception mécanique, daté de décembre 2002, soumis au conseil d'arrondissement de Ville-Marie, pièce D-VDM-22, p. 31. Voir également pièce D-VDM-24, p. 4, et les témoignages de Jean Bertrand de même que de Sylvain Hébert.

¹⁰⁶ Témoignage de Sylvain Hébert.

¹⁰⁷ Par. 120-144 de l'argumentaire en demande.

[129] D'une part, cet argument est invoqué pour la première fois dans le cadre de l'argumentation des demandeurs. Il n'est donc pas soulevé régulièrement dans le contexte d'une action collective¹⁰⁸. Le jugement d'autorisation n'a jamais autorisé une cause d'action fondée sur cette théorie du bien sans maître¹⁰⁹. Ce constat suffit, en soi, pour rejeter cette assise au recours des demandeurs, d'autant qu'une partie ne peut « réimaginer une nouvelle cause d'action » une fois l'enquête terminée¹¹⁰.

[130] D'autre part, les conditions pour exercer un tel recours ne sont pas satisfaites.

[131] Les articles 934 et 935 C.c.Q. prévoient les balises suivantes à cet égard :

934. Sont sans maître les biens qui sont sans propriétaire ou qui ont été abandonnés.

Sont réputés abandonnés les meubles de peu de valeur ou très détériorés qui sont laissés en des lieux publics, y compris sur la voie publique ou dans des véhicules qui servent au transport du public.

935. Les meubles sans maître appartiennent à la personne qui se les approprie par occupation.

Les meubles abandonnés que personne ne s'approprie appartiennent aux municipalités qui les recueillent sur leur territoire ou à l'État.

[132] Le bien en cause doit donc être un bien **meuble**, sans maître, dont par abandon, et avoir fait l'objet d'une appropriation par occupation par celui qui en revendique la propriété.

[133] Pour qu'un bien meuble puisse être « abandonné », il doit être un bien corporel¹¹¹. Les demandeurs soutiennent que ce qui constitue le bien abandonné, en l'occurrence, est le « contrat de location » de l'espace de stationnement et le droit de l'occuper afférent, par opposition à l'espace lui-même. Or, le Tribunal est d'avis qu'un tel « bien » ne satisfait pas la première condition, puisqu'il n'est pas corporel.

¹⁰⁸ Où chaque cause d'action doit satisfaire l'étape du filtre de l'autorisation (art. 575 C.p.c.) et où chaque modification de la demande introductive d'instance doit être autorisée par le Tribunal (art. 585 C.p.c.) : *Turgeon c. Pharmacie Francis Gince inc.*, 2023 QCCA 971, par. 28, et *Poitras c. Concession A25*, préc., note 85, par. 41.

¹⁰⁹ *Lepage c. Société de l'assurance automobile du Québec*, 2019 QCCS 1195, par. 17-19 (appel rejeté : 2019 QCCA 1981).

¹¹⁰ Par analogie avec *Compagnie d'assurances générales Kansa internationale ltée c. Lévis (Ville de)*, 2016 QCCA 32, par. 19, où la question se posait au stade de l'appel. Le principe demeure le même, toutefois, puisque les défenderesses n'ont pu adéquatement se préparer en cours d'enquête pour y répondre.

¹¹¹ Denys-Claude LAMONTAGNE, *Biens et propriété*, 8^e éd., Montréal, Éditions Yvon Blais, 2018, par. 14. Voir aussi Denis VINCELETTE, *En possession du Code civil du Québec*, Montréal, Wilson & Lafleur, 2004, par. 13 et 15 : « (...) Aussi ne possède-t-on que des choses matérielles. ».

[134] Si le bien visé est plutôt l'espace de stationnement lui-même, alors, il ne peut être acquis par occupation, puisqu'il appartient à une personne morale de droit public¹¹², sans compter qu'il s'agit d'un bien immeuble au sens de l'article 900 C.c.Q. et que l'article 935 C.c.Q. ne s'applique qu'aux biens meubles.

[135] Par ailleurs, il doit y avoir la preuve d'une manifestation claire et non équivoque de la volonté du titulaire de renoncer à son droit¹¹³. Cette preuve n'a pas été administrée par les demandeurs.

[136] Enfin, il faut la démonstration de ce qui revient au « premier acte » à une prise de possession du bien en question (le *corpus*), avec l'intention d'en être propriétaire (*l'animus*)¹¹⁴. Ainsi, contrairement à ce que soutiennent les demandeurs, sans appui d'ailleurs, l'occupation ne constitue pas un simple « *geste unilatéral sans autres exigences ou formalités* »¹¹⁵. Cette preuve n'a pas davantage été présentée au Tribunal.

[137] Même si le Tribunal n'en venait pas à ce constat, il conclurait qu'il ne peut faire droit aux remèdes recherchés sur le second volet.

[138] Pour la restitution des prestations¹¹⁶, celle-ci ne constitue pas, en soi, un régime autonome. Il s'agit plutôt du mécanisme juridique permettant la mise en œuvre, entre autres, de la répétition de l'indu. Pour les mêmes raisons que celles déjà évoquées pour le premier sous-groupe, le Tribunal est d'avis que les conditions pour un tel recours ne sont pas satisfaites. En sus, la représentante du Groupe a admis spécifiquement qu'elle savait qu'elle ne bénéficiait pas du temps résiduel lorsqu'elle payait les tarifs pour un stationnement. Il n'y a donc clairement pas eu un paiement effectué par erreur, ce qu'elle reconnaît¹¹⁷.

[139] Pour le recours fondé sur le régime de l'enrichissement injustifié, l'article 1493 C.c.Q. en prévoit comme suit les conditions d'ouverture :

1493. Celui qui s'enrichit aux dépens d'autrui doit, jusqu'à concurrence de son enrichissement, indemniser ce dernier de son appauvrissement corrélatif s'il n'existe aucune justification à l'enrichissement ou à l'appauvrissement.

¹¹² Art. 916 C.c.Q.

¹¹³ Outre le cas des « *meubles de peu de valeur ou très détériorés qui sont laissés en des lieux publics* » (art. 934, al. 2 C.c.Q.), l'intention d'abandon ne se présume pas et doit être établie de façon manifeste : *Vachon c. Carrier*, 2012 QCCA 821, par. 34-37.

¹¹⁴ Mariève LACROIX, *Commentaire sur l'article 935 C.c.Q.*, coll. « Commentaires sur le Code civil du Québec (DCQ) », EYB2007DCQ996, La Référence, Juillet 2007, p. 2, par. 555. Voir aussi Pierre-Claude LAFOND, *Précis de droit des biens*, 2^e éd., Montréal, Éditions Thémis, 2007, par. 2335, et D.-C. LAMONTAGNE, préc., note 111, p. 3, par. 13.

¹¹⁵ Par. 123 de l'argumentaire en demande.

¹¹⁶ Art. 1699 C.c.Q.

¹¹⁷ Interrogatoire de Catherine Bergeron-Duchesne du 8 juillet 2021, p. 38 et 39.

[140] Il faut donc la démonstration d'un enrichissement, d'un appauvrissement, d'une corrélation entre les deux sans justification et d'une absence de fraude ou d'un autre recours¹¹⁸.

[141] Or, les conditions d'appauvrissement et d'absence de justification à l'enrichissement n'ont pas été démontrées.

[142] Le refus d'un fournisseur de services d'accorder une gratuité n'est pas constitutif d'un appauvrissement, sauf si le fournisseur s'est engagé à l'offrir, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Par ailleurs, l'« enrichissement » des défenderesses trouve sa justification¹¹⁹ dans l'obligation de payer les tarifs qui incombe aux usagers pour la totalité de la période de location d'un espace, sans égard à la transaction d'un usager précédent, tel que déjà explicité. Aussi, l'enrichissement est justifié par le fait que les usagers agissent dans leur intérêt personnel et exclusif en choisissant de privilégier le stationnement sur rue par opposition aux autres options disponibles, vu son coût moindre¹²⁰.

[143] Par conséquent, même si le régime des biens sans maître trouvait application et avait été autorisé comme assise à l'action collective, le Tribunal ne pourrait faire droit au recours des demandeurs pour le second sous-groupe.

C) La conclusion sur les deux (2) premières questions en litige

[144] En somme, en réponse aux deux (2) premières questions en litige, le Tribunal conclut que les défenderesses n'ont pas contrevenu à leurs obligations en ne permettant pas le cumul du temps lors de l'utilisation d'un emplacement de stationnement, que ce soit pour un même usager ou à l'égard du temps résiduel non utilisé par un usager précédent.

[145] Il est aussi d'avis que les défenderesses n'ont pas perçu en trop des sommes pour l'utilisation des parcomètres informatisés (bornes) servant à payer les espaces de stationnement, si bien qu'aucune somme ainsi perçue ne doit être remise aux membres du Groupe.

3.3 La troisième question en litige : Les décisions politiques de la Ville peuvent-elles être contestées par la voie d'une action collective?

3.4 La quatrième question en litige : Le fonctionnement des parcomètres informatisés (bornes) et leur mode de tarification sont-

¹¹⁸ *Cie Immobilière Viger c. L. Giguère Inc.*, [1977] 2 R.C.S. 67, p. 77.

¹¹⁹ En lien avec l'art. 1494 C.c.Q. pour « l'exécution d'une obligation », ici prévue par la réglementation.

¹²⁰ *Mac Rae c. Hammond*, 2014 QCCA 1359, par. 59. Le rapport d'expertise économique, pièce DSM-27, p. 40 au tableau 7, établit que, pour l'usager moyen, ce choix est motivé par des considérations économiques. L'utilisation d'un stationnement public sur rue revient moins chère que celle d'un stationnement privé, et ce, même sans bénéficier du temps résiduel d'un usager précédent. Cette preuve n'a pas été contredite.

ils visés par une immunité réglementaire ou politique dont bénéficie la Ville?

[146] Le Tribunal regroupe ces deux (2) nouvelles questions puisqu'elles se recoupent.

Les modalités contestées relèvent d'un choix politique de la Ville

[147] Même si les modalités visées par l'action collective n'étaient pas prévues par le Règlement, le Tribunal est d'avis qu'elles relèvent d'un choix politique de la Ville quant aux moyens requis pour assurer la gestion du stationnement et son fonctionnement. Or, en l'absence d'une preuve qu'elle a agi de mauvaise foi ou irrationnellement, ce type de décisions est protégé par une immunité.

[148] La détermination des bornes pour contrôler le stationnement sur rue, leur mode de fonctionnement et la tarification afférente implique « *la mise en balance de facteurs économiques, sociaux et politiques concurrents* », ainsi que des « *jugements de valeur* »¹²¹, répondant ainsi aux critères pour que l'immunité politique reçoive application¹²².

[149] Si les conditions sont satisfaites, l'autorité échappe aux règles générales de la responsabilité civile¹²³.

¹²¹ Dont concernant une préoccupation constante par rapport à la facilité de renouveler des transactions qui contrecarre la mission du stationnement de courte durée, d'où les mesures visant à créer une forme d'irritants chez l'usager afin d'orienter ses choix en matière de stationnement : pièce D-VDM-41, p. 10. Voir aussi les témoignages de Jean Bertrand, Antoine Sambin et Caroline Genest. Sur le principe, voir *Nelson (Ville de) c. Marchi*, 2021 CSC 41 et *Forcier & Frères Itée c. Ville de Malartic*, 2023 QCCA 746.

¹²² En fonction des facteurs suivants établis dans l'arrêt *Nelson (Ville de) c. Marchi*, préc., note 121 : **Facteur 1** : Les décisions en cause furent prises par le conseil municipal de la Ville et le conseil d'arrondissement de Ville-Marie (pièces D-VDM-20 à D-VDM-24) et elles reflètent les orientations de la Ville de favoriser le stationnement de courte durée pour assurer une vitalité économique (témoignage de Jean Bertrand qui était un des hauts cadres en poste au moment du passage aux bornes; voir aussi Résolution adoptant le Plan de transport 2008, pièce D-VDM-18-1; pièce D-VDM-19.3; résolutions adoptant la Politique de stationnement 2016, pièce D-VDM-19.4, et Projet du Plan d'urbanisme et de mobilité 2025, pièce D-VDM-52). **Facteur 2** : Ces décisions furent prises au terme d'un long processus d'évaluation (dont avec débats publics) et différentes alternatives ont été considérées (pièces D-VDM-20 à D-VDM-24 et témoignages de Sylvain Hébert ainsi que de Jean Bertrand). **Facteur 3** : Des motifs économiques ont été pris en considération par la Ville lors du choix de la borne comme nouvel instrument de gestion du stationnement sur rue (Analyse de faisabilité et de rentabilité de juillet 2000, pièce D-VDM-21, p. 29, et témoignage de Sylvain Hébert). **Facteur 4** : Les décisions reposent sur des « jugements de valeur » et la mise en balance d'intérêts divergents pour l'amélioration de la rotation des véhicules, la favorisation du transport en commun et l'amélioration de la gestion du stationnement tarifé (pièces D-VDM-17.1, p. 2 et 12, D-VDM-20 à D-VDM-22, D-VDM-24, D-VDM-40 et D-VDM-41 ainsi que les témoignages de Jean Bertrand, Sylvain Hébert, Guy Des Roches, Pascal Lacasse et Luc Couillard).

¹²³ *Forcier & Frères Itée c. Ville de Malartic*, préc., note 121, par. 21.

[150] L'État doit pouvoir agir dans le cadre de ses choix politiques sans craindre d'engager sa responsabilité civile ni de s'exposer à une supervision des tribunaux dans ce processus :

[44] Les décisions de politique générale fondamentale prises par les branches législative et exécutive nécessitent la mise en balance de facteurs économiques, sociaux et politiques concurrents, ainsi que la réalisation d'analyses contextualisées de données. Ces décisions ne reposent pas uniquement sur des considérations objectives, mais elles requièrent également des jugements de valeur — car des personnes raisonnables peuvent légitimement diverger d'opinions et de fait le font [...] Si les tribunaux intervenaient, ils remettraient en question les décisions de représentants gouvernementaux démocratiquement élus ou de représentantes gouvernementales démocratiquement élues, et ils ne feraient qu'y substituer leurs propres opinions [...]

[45] Dans le même ordre d'idées, la procédure contradictoire et les règles de procédure civile ne se prêtent pas au type de décisions polycentriques prises dans le cours du processus démocratique [...] Il en va de même du fait que, bien qu'une décision de politique générale fondamentale soit meilleure qu'une autre, cela ne saurait constituer une preuve analogue à celles que requièrent généralement les tribunaux [...]

[46] Qui plus est, si toutes les décisions gouvernementales étaient assujetties à la responsabilité délictuelle, cela risquerait de nuire à la bonne gouvernance en créant un effet paralysant [...] Les autorités publiques doivent être autorisées à « nuire en soi aux intérêts des particuliers », lorsqu'elles prennent des décisions de politique générale fondamentale, sans craindre d'engager leur responsabilité (Laurentide Motels Ltd. c. Beauport (Ville), 1989 CanLII 81 (CSC), [1989] 1 R.C.S. 705, p. 722).¹²⁴

[Nos soulignements]

L'argument d'une relation contractuelle entre les parties

[151] Le Tribunal ne retient pas l'argument des demandeurs voulant que l'immunité politique ne puisse s'appliquer en l'espèce, puisque la relation entre les parties serait régie par un contrat réglementé¹²⁵.

[152] Ils prennent appui, notamment, sur les conditions d'utilisation de l'application mobile qui réfèrent au fait qu'un contrat naît entre le SCSM et l'utilisateur lorsqu'elles sont acceptées¹²⁶. Comme l'application est une borne virtuelle, ils y voient un indice qu'un contrat s'instaure également lors de l'utilisation de la borne sur rue.

¹²⁴ *Nelson (Ville de) c. Marchi*, préc., note 121, par. 44-46.

¹²⁵ Par. 68 de l'argumentaire en demande.

¹²⁶ Pièce DSM-16.

[153] De l'avis du Tribunal, le libellé des conditions d'utilisation de l'application vise le « service » que celle-ci offre et non les modalités pour l'occupation même des espaces de stationnement.

[154] Le fait que des frais administratifs de 7 cents s'ajoutent au tarif pour le stationnement, frais qui sont perçus par le fournisseur pour chaque transaction effectuée, milite aussi en ce sens. L'utilisateur doit en accepter l'imposition s'il veut pouvoir recourir à l'application, ce qui démontre que le consentement alors donné est clairement lié à l'utilisation de l'application :

Conditions d'utilisation :

Le présent document, ainsi que les informations qu'il contient ou qui sont fournies par l'intermédiaire de l'application ou du site Web P\$ Service mobile (le « **service** »), constitue un contrat entre vous (« **l'utilisateur** ») et la Société en commandite Stationnement de Montréal (« **SCSM** ») concernant les conditions d'utilisation du service (l'« entente »)¹²⁷.

Frais et paiement

En plus du tarif horaire de stationnement, l'utilisateur doit payer des frais de service de 0,07 \$ (7 cents) par transaction effectuée par l'intermédiaire du service. [...]

[Nos soulignements et emphase]

[155] En outre, l'application ne fut introduite qu'en 2012. La qualification juridique de la relation entre les parties ne peut avoir ainsi changé subitement par la simple implantation de l'application, alors que les usagers ont eu recours aux bornes sur rue pendant douze (12) ans sans faire l'objet de telles conditions d'utilisation et sans qu'il n'y ait eu un amendement pour refléter ce contrat allégué dans la réglementation applicable.

[156] La jurisprudence récente a d'ailleurs rejeté deux (2) actions collectives en matière de tarification où il fut déterminé que l'imposition d'un tarif n'engendre pas la création d'un contrat, puisqu'il n'y a pas un échange de consentement et qu'il y a absence d'objet :

[10] Ces commentaires trouvent application ici. Non seulement il n'y a aucun échange de consentement, mais, en plus, le contrat est sans objet, puisque toutes les modalités du service sont prévues au Tarif.

[11] Comme pour tout autre règlement qui a force de loi, le Tarif lie les employés de l'État et s'applique à un nombre indéterminé de personnes, contrairement à un contrat. De plus, le préposé du greffe doit fournir une copie de document à quiconque le demande. Il ne peut écarter l'application du Tarif à un cas

¹²⁷ *Id.*, p. 1. Voir aussi le témoignage de Guy Des Roches au même effet.

particulier. Il n'a aucune discrétion pour refuser de rendre le service, lorsque le paiement est versé, ni aucun pouvoir de réduire le montant des frais.

[12] Le Tribunal en conclut que l'obligation de payer 3,10 \$ la page découle de la loi et non d'un contrat.¹²⁸

[Nos soulignements]

[157] En l'occurrence, les obligations de l'usager tirent leur source de la réglementation de la Ville et de celle des arrondissements. L'obligation de payer le tarif prescrit, avec les modalités en cause, pour l'entièreté de la période réservée incombe à l'utilisateur. En échange, la Ville a l'obligation corrélative de lui fournir un espace de stationnement¹²⁹, sans disposer d'un choix à cet égard¹³⁰.

[158] De plus, si le conducteur du véhicule n'est pas le détenteur du certificat d'immatriculation, en cas de non-respect du tarif, ce sera le détenteur du certificat d'immatriculation qui recevra le constat d'infraction, soit un tiers. Cet élément milite également en faveur de la thèse de l'absence d'une relation contractuelle¹³¹.

[159] Dans l'affaire *Poitras c. Concession A25*¹³², la Cour d'appel reconnaît la possibilité qu'une obligation de source légale puisse être contractualisée. Elle précise, cependant, qu'il faudrait, à tout le moins, une modification minimale des obligations en cause. Dans le présent cas, seul l'usage de l'application pourrait, en théorie, donner ouverture à une telle modification, mais le paiement par son entremise n'a aucun impact sur le tarif horaire applicable ou sur d'autres modalités¹³³.

[160] Pour ces motifs, le Tribunal écarte la thèse d'une relation contractuelle entre les parties.

¹²⁸ *Mielenz c. Procureure générale du Québec*, préc., note 86, par. 10-12, où les demandeurs réclamaient des dommages-intérêts compensatoires et punitifs pour les frais d'impression de 3,10 \$ par page applicables aux greffes des palais de justice du Québec, en vertu du *Tarif des honoraires pour la prise et la transcription des dépositions des témoins*. Au même effet, *Poitras c. Concession A25*, 2019 QCCS 3224, préc., note 85, par. 33-34 (confirmé en appel : 2021 QCCA 1182, par. 49 et 51), où les demandeurs alléguaient que les frais de recouvrement fixés par la grille tarifaire de la défenderesse, Concession A25, constituaient une clause abusive (thèse initialement avancée par les demandeurs en l'instance).

¹²⁹ Pièces D-VDM-8 et D-VDM-15.

¹³⁰ Ce que confirme le témoignage de Guy Des Roches.

¹³¹ Témoignage de Guy Des Roches et *Poitras c. Concession A25*, préc., note 85, par. 50.

¹³² *Id.*

¹³³ Témoignage de Guy Des Roches. Voir aussi les témoignages de Claude Carette et Jean Bertrand sur la neutralité technologique choisie entre la borne et l'application. Dans l'affaire *Poitras c. Concession A25*, préc., note 85, le choix de créer un compte client entraînait l'application d'une tarification différente pour chaque passage sur le pont ainsi que des modalités de paiement distinctes de celles de l'usager n'ayant pas un compte client.

L'argument que les modalités relèvent de décisions opérationnelles

[161] Cette immunité vise les décisions de politique générale fondamentale¹³⁴, par opposition aux décisions « opérationnelles » qui visent l'application d'une politique générale.

[162] Les demandeurs suggèrent que « *la mise en opération et le choix du fonctionnement des bornes relevaient de [SCSM] et se retrouvaient donc dans la sphère opérationnelle et non politique* »¹³⁵.

[163] Or, le Tribunal ne retient pas cet argument. Il faut se garder d'analyser chacune des modalités en silo afin de déterminer si elle est « opérationnelle ». Chacune participe à un ensemble et les décisions les concernant sont interreliées¹³⁶.

[164] Il ne reprend pas non plus la distinction que les demandeurs tentent d'introduire en invoquant ne pas contester le Règlement comme tel, mais plutôt son application par SCSM, ce qui tomberait dans la sphère opérationnelle. Comme l'a souligné la Cour supérieure dans *Mielenz c. Procureure générale du Québec*¹³⁷, une décision administrative « *ne peut être de politique générale et ne peut être opérationnelle à la fois* » :

[13] En s'appuyant sur les principes énoncés dans l'arrêt *Laurentide Motels*, la partie demanderesse soutient qu'elle ne remet pas en cause l'opportunité du législateur d'avoir adopté le Tarif (décision de politique générale), mais qu'elle se limite à attaquer la décision d'établir les frais à 3,10 \$ la page (décision de nature opérationnelle). Le Tribunal n'accepte pas cette distinction. L'établissement des frais de copies est une décision de politique générale et ne peut être opérationnelle à la fois. Pour paraphraser la Cour suprême du Canada, il n'appartient pas au Tribunal « de mettre en balance des considérations sociales, économiques et politiques pour en arriver à une ligne de conduite ». Si le Tribunal devait donner suite à la demande, il se trouverait à revoir le mérite de la décision prise par le législateur. Tel n'est pas son rôle.¹³⁸

[Nos soulignements]

¹³⁴ Tel que défini dans *Nelson (Ville de) c. Marchi*, préc., note 121, par. 68 : « (...) (1) le niveau hiérarchique et les responsabilités de la personne qui décide; (2) le processus suivi pour arriver à la décision; (3) la nature et l'importance des considérations budgétaires; et (4) la mesure dans laquelle la décision était fondée sur des critères objectifs (...) ».

¹³⁵ Par. 71 de l'argumentaire en demande.

¹³⁶ Ce que confirment les témoignages d'Antoine Sambin et Caroline Charest.

¹³⁷ Préc., note 86.

¹³⁸ *Id.*, par. 13.

La conclusion sur les questions en litige 3 et 4

[165] À la lumière de ce qui précède, le Tribunal est d'avis que le choix de la borne et de son fonctionnement ainsi que la décision de ne pas la modifier depuis son déploiement relèvent de décisions de la Ville fondées sur une mise en balance de considérations économiques, sociales et politiques.

[166] Ces décisions sont protégées par une immunité politique de droit public et ne sauraient donc être remises en question par le Tribunal, surtout dans le contexte d'une action collective qui n'est pas le moyen procédural approprié¹³⁹.

[167] Il importe peu qu'il n'y ait pas eu d'étude quant à l'efficacité des mesures adoptées¹⁴⁰ pour l'atteinte des objectifs fixés¹⁴¹, dans la mesure où ces décisions n'ont pas été prises de mauvaise foi ou de façon irrationnelle¹⁴².

[168] Or, la preuve en défense ne laisse aucun doute quant au fait qu'une réflexion poussée et de longue haleine a été réalisée en support des positionnements stratégiques de la Ville en matière de stationnement, incluant le fait de ne pas permettre ce que les demandeurs reprochent.

[169] Le Tribunal conclut donc qu'en sus des conclusions qui précèdent, l'action collective doit être rejetée puisqu'elle revient à un contrôle d'opportunité d'une décision réglementaire de la Ville, laquelle, de surcroît, ne peut engager sa responsabilité.

3.5 La cinquième question en litige : Les constatations faites par l'honorable Suzanne Courteau, j.c.s., dans son jugement dans le dossier *Pierard c. Montréal (Ville de)* bénéficient-elles d'une présomption de validité simple et dans l'affirmative, cette présomption a-t-elle été repoussée par les demandeurs?

[170] Compte tenu des constats qui précèdent, le Tribunal est d'avis qu'il n'a pas à répondre à cette question, d'autant plus qu'elle n'a pas fait l'objet de représentations dans le sens avec lequel elle est formulée.

¹³⁹ *Postras c. Concession A25*, préc., note 85, par. 64-67 et 72. Voir aussi *Service d'entretien Optimum inc. c. Concession A25*, préc., note 84, par. 121, référant à *Marcotte c. Longueuil (Ville)*, préc., note 84. Le jugement dans l'affaire *Pierard c. Montréal (Ville de)*, préc., note 3, par. 70-77, a aussi conclu dans le même sens.

¹⁴⁰ Ce qui ne relève pas d'une appréciation par les tribunaux : *Procureur général du Québec c. Ville de Drummondville*, 2024 QCCA 5, par. 71, et *Gianoulis c. Procureur général du Québec*, 2022 QCCS 369, par. 18.

¹⁴¹ Par. 97-99 et 106-109 de l'argumentaire en demande. D'ailleurs, aucune preuve n'a été présentée en demande pour permettre au Tribunal de qualifier de minime ou non la durée moyenne des chevauchements et encore moins que les chevauchements moyens sont loin de permettre un objectif de rotation.


¹⁴² *Forcier & Frères Itée c. Ville de Malartic*, préc., note 121, par. 35.

[171] Le Tribunal réfère à ses propos au sujet de ce qui fut décidé dans cette affaire, sans élaborer davantage.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[172] **REJETTE** l'action collective;

[173] **REPORTE** le débat quant aux frais, incluant les frais d'experts, à une nouvelle audition à être fixée.



MARIE COSSETTE, J.C.S.

M^e Maxime Ouellette
M^e David Bourgoïn
GARNIER OUELLETTE
Avocats des demandeurs

M^e Raphaël Lescop
M^e Étienne Morin-Lévesque
IMK S.E.N.C.R.L.
Avocats des défenderesses

Dates de l'instruction : 9, 12, 13, 14, 15, 16 mai, 2, 3, 4 et 5 juin 2025