



Belmamoun c. Brossard (Ville de), 2015 QCCS 2913 (CanLII)

[Texte intégral -- Jurisprudence]

Québec - Cour supérieure-QC

Date : 2015-06-25
Dossier : 505-06-000019-138

[Suivi / Historique](#)



[Accueil](#) > [Québec](#) > [Cour supérieure](#) > 2015 QCCS 2913 (CanLII)

Belmamoun c. Brossard (Ville de)
J.J.0304

2015 QCCS 2913

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL

N° : 505-06-000019-138

DATE : 25 juin 2015

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE CAROLE JULIEN, J.C.S.

MOHAMED BELMAMOUN
et
GAÉTAN L'HEUREUX
Parties requérantes
c.

VILLE DE BROSSARD
et
VILLE DE LONGUEUIL
Parties intimées

JUGEMENT

AVANT-PROPOS

La discussion judiciaire sur la présente requête en autorisation d'un recours collectif n'a pas permis de

réconcilier les allégations de celle-ci avec la preuve documentaire déposée à son soutien par les Requérants eux-mêmes.

L'analyse du syllogisme juridique proposé par eux se heurte à cette contradiction opposant d'une part, une solide rédaction des allégations avec, d'autre part, la fragilité de la preuve déposée à leur soutien.

Le Tribunal sait que son rôle est limité à l'examen des critères de l'article 1003 C.p.c. tel que discuté à la section Droit du présent jugement. Il sait aussi que cet examen ne doit pas préjuger du jugement au fond.

Cela dit, et avec égard pour la sincérité et le dévouement des Requérants à leur cause, il faut constater qu'ils s'en remettent, à la preuve documentaire disponible auprès de la Ville de Brossard. Or cette preuve contredit l'opinion des Requérants sur la vocation et l'utilisation du chemin des Prairies et les inconvénients normaux qui en découlent.

Le Tribunal rejettera la présente requête en autorisation au motif principal et déterminant que le critère de l'article 1003 b) C.p.c. n'est pas respecté au vu des allégations de la requête en autorisation et de la preuve offerte à ce stade et à laquelle renvoient ces mêmes allégations.

Même si cette analyse emprunte sur le fond du dossier, elle est voulue par le Tribunal dans les paramètres de l'article 1003 b) C.p.c. Autrement, le recours aurait été autorisé car les autres critères de l'article 1003 C.p.c. sont respectés.

1. LA PROCÉDURE

1.1 LE RECOURS

[1] Les Requérants demandent l'autorisation d'instituer un recours collectif contre les intimées en raison des inconvénients anormaux résultant de la circulation automobile sur le chemin des Prairies à Brossard.

[2] Ces inconvénients seraient imputables à la faute et à la négligence de la Ville de Brossard (ci-après « Brossard ») dans la planification, l'exécution et la gestion des voies routières dans cette portion de son territoire. Ces inconvénients relèveraient aussi du régime de responsabilité sans faute relié aux troubles de voisinage au sens de l'article 976 C.c.Q.

[3] Les mêmes reproches sont formulés contre la Ville de Longueuil (ci-après « Longueuil ») qui, en vertu des processus de fusion et de défusion territoriales survenus au cours des années 2002 à 2005, serait imputable des lacunes constatées dans le développement de ce territoire. Toutefois, les Requérants renoncent à invoquer contre Longueuil la notion de trouble de voisinage[1].

[4] Les membres visés par le Groupe auraient subi une atteinte à leur droit à la qualité de l'environnement, à la libre jouissance de leur propriété et des inconvénients anormaux de voisinage (au para. 2 de la Requête pour autorisation).

[5] Le Groupe visé est décrit ainsi[2] :

Toutes les personnes, résidant ou ayant résidé, au cours des trois (3) années précédant l'introduction de la présente procédure, à titre de propriétaire, de locataire ou d'occupant, en bordure du tronçon du chemin des Prairies délimité, à l'ouest, par le boulevard Taschereau, et à l'est, par le boulevard du Quartier, dans la Ville de Brossard, aux adresses suivantes :

- 2280 à 4305 chemin des Prairies;
- 4355, 4405, 4435, 4445, 4455, 4465 et 4685 du chemin des Prairies (rue privée);
- 2460 et 2620 Place Olivine;
- 2400 et 2405 Outremont;
- 3625 rue Oslo;
- 3650 rue Orléans;
- 8260 Louisbourg;
- [...], 8800, [...] 8805, 8810, 9165, 9180, 9182, 9184, 9186, 9188, 9190, 9192 et 9194 Croissant du Louvre;

- 9005 rue Le Corbusier;

ci-après le «Groupe» et tel qu'il appert d'une carte de ce tronçon du chemin des Prairies, à Brossard, (pièce R-1) CITATION

Les membres du Groupe projeté résident tous dans les secteurs O et L en front du chemin des Prairies à Brossard (RV-5).

[6] Initialement, les intimées s'opposaient aux amendements apparaissant à la requête pour autorisation ré-amendée déposée par les Requérants le 8 mai 2014. À l'issue de l'audition, elles ont retiré leur opposition à ces amendements et le Tribunal les a autorisés[3].

[7] Les intimées admettent avec raison, le caractère de représentativité des Requérants au sens de l'article 1003 (d) C.p.c.[4].

1.2 LES PARTIES

1.2.1 Les Requérants

[8] Le requérant Mohamed Belmamoun (ci-après « M. Belmamoun ») est analyste-programmeur en technologie de l'information. Il est titulaire d'un diplôme d'ingénieur en informatique, d'un diplôme de deuxième cycle en technologie de l'information et poursuit présentement des études de deuxième cycle en génie logiciel.

[9] Il réside depuis 2008 en bordure du chemin des Prairies, entre le boulevard Taschereau et le boulevard du Quartier, dans le secteur «O» de Brossard, avec sa conjointe et ses trois enfants (R-2).

[10] Le requérant Gaétan L'Heureux (ci-après «M. L'Heureux ») est un gestionnaire retraité du secteur de l'éducation et depuis 2002, il réside avec sa conjointe en bordure du chemin des Prairies dans le secteur «O» de Brossard. (R-3).

1.2.2 Les Intimées

[11] Brossard et Longueuil sont des personnes morales de droit public régies par les lois qui leur sont applicables et qui déterminent leurs compétences.

[12] Brossard a été fondée en 1957 sur le territoire de la Municipalité de la paroisse de La Prairie de la Magdeleine.

[13] Lors de la réorganisation municipale de 2002, Brossard est fusionnée à Longueuil, formant l'un de ses arrondissements de 2002 à 2005.

[14] Le 19 octobre 2005, elle est reconstituée comme municipalité par le Décret 967-2005. Son territoire est toutefois inclus à l'agglomération de Longueuil (ci-après « l'Agglomération ») conformément à l'article 6 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (L.R.Q., c. E-20.001)* (ci-après « la *Loi sur les défusions*»). Elle est donc une municipalité liée à l'Agglomération en vertu de l'article 15 de la Loi et le maire de Brossard est membre du conseil d'Agglomération.

[15] Longueuil devient ainsi une municipalité centrale de l'Agglomération en vertu des articles 6 et 15 de la *Loi sur les défusions*.

[16] La *Loi sur les défusions* a rendu possible, sur le plan juridique, la reconstitution de certaines municipalités en déterminant les compétences dites « d'agglomération » et celles exercées localement par chacune des municipalités.

[17] Les compétences d'agglomération comprennent les compétences municipales portant sur différentes matières énumérées dans la *Loi sur les défusions* dont celles concernant les voies de circulation du réseau artériel, la réglementation, la gestion et le financement des équipements, les infrastructures ou activités intéressant à la fois la municipalité centrale et au moins une municipalité reconstituée.

[18] En vertu de la *Loi sur les défusions*, seule la municipalité centrale peut agir sur les compétences dites d'agglomération, et ce, par l'intermédiaire de son conseil d'Agglomération. En l'espèce, Longueuil exerce les compétences de l'Agglomération.

1.3 LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

[19] Les Requérants réclament :

- **des dommages compensatoires** (10 000\$ par année à chacun des membres du Groupe pour chacune des trois années précédant l'introduction du présent recours et jusqu'à ce que cesse l'atteinte illicite à leurs droits et les inconvénients anormaux de voisinage);
- **des dommages exemplaires** (5 000\$ par année, à chacun des membres du Groupe pour la même période);
- **une injonction** enjoignant à Brossard à prendre les mesures nécessaires pour faire cesser les inconvénients anormaux subis par les membres du Groupe;
- **de réserver** aux Requérants et aux membres du Groupe le droit de réclamer toute somme liée à la perte de valeur immobilière et aux dommages futurs;
- **de réserver** aux Requérants le droit de réclamer des honoraires spéciaux.

[20] Les reproches formulés par les Requérants contre les intimées sont contenus aux paragraphes 107 à 112 de la Requête pour autorisation, qui se lisent comme suit :

107. Lorsque Longueuil devient propriétaire du boulevard Lepage en 2004 et qu'elle entreprend la construction du tronçon du boulevard Lepage, entre le boulevard Leduc et le boulevard Matte, elle [...] ne respecte pas les étapes de construction et le délai prévu pour compléter ce tronçon [...];

108. Ni Ville de Longueuil ni Ville de Brossard, en tant que municipalité liée, ne pouvaient ignorer qu'en ce faisant, la circulation de transit, en provenance du Quartier Dix30 et des nouveaux secteurs résidentiels, serait détournée vers le tronçon du chemin des Prairies visé par la présente procédure, causant une perte de la qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidants en bordure de ce chemin;

109. [...]

110. Ville de Brossard a commis une faute ou a été négligente en ne terminant pas le tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte sans délai, et ce, dès qu'elle le pouvait, à compter de 2008;

111. Ville de Brossard a été négligente en ne prenant pas toutes les mesures à sa disposition pour que cessent le bruit et les autres inconvénients anormaux sur le chemin des Prairies;

112. Tous les membres du Groupe ont subi une perte de qualité de leur environnement et des inconvénients anormaux liés à la faute et/ou à la négligence de Ville de Brossard et sont en droit d'être dédommagés;

(nos soulignés)

[21] Les Requérants demandent donc au Tribunal de les autoriser à exercer un recours collectif en leur nom et au nom des membres du Groupe afin de leur permettre d'entreprendre les recours suivants :

- Autoriser l'exercice d'un recours collectif ci-après :
 - o Une action en injonction contre les intimées;
 - o Une action fondée sur le régime de protection du droit à la qualité de l'environnement (article 19.1 suiv. et 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement) (ci-après « L.Q.E. »)
 - o Une action en responsabilité civile (art. 1457 C.c.Q.);
 - o Une action en responsabilité sans faute pour troubles de voisinage et inconvénients anormaux (art. 976 C.c.Q.);
 - o Une action fondée sur la Charte québécoise des droits et libertés de la personne [L.R.Q. c. C-12](#) (ci-après la « [Charte québécoise](#) »);

- o Une action en dommages-intérêts compensatoires et en dommages exemplaires;

2. LES FAITS

2.1 LES ALLÉGATIONS DE LA REQUÊTE POUR AUTORISATION

[22] Le Tribunal résume les faits tels que présentés par les Requérants sans discuter du bien-fondé de la description qu'ils adoptent.

2.1.1 Le chemin des Prairies

[23] Le chemin des Prairies se déploie dans un axe est-ouest dans le segment visé par le présent recours entre le boulevard Taschereau, à l'ouest, et le boulevard du Quartier (désigné « boulevard Lepage » jusqu'en 2008), à l'est. Sur une distance d'environ un kilomètre, il est bordé par des résidences unifamiliales, une garderie, un salon de coiffure et de nouveaux condos orientés nord-sud.

[24] Le chemin des Prairies croise les boulevards du Quartier et Taschereau parallèlement aux boulevards Rome et Matte à Brossard (RV-1, RV-2, RV-4).

[25] Le chemin des Prairies comporte une voie dans chaque direction. Depuis des travaux réalisés en 2002, la largeur moyenne de la chaussée est de 11 mètres. L'emprise totale est de 18 mètres. Les intersections qui le jalonnent sont protégées par des signaux d'arrêt mais non par des feux de circulation. Un trottoir est construit du côté sud.

[26] La largeur de son emprise fait du chemin des Prairies une route locale résidentielle selon la *Guide de conception géométrique des routes canadien* (R-3.2). Le débit autorisé ne devrait pas excéder 3 000 véhicules par jour (R-3.2) permettant un accès prioritaire aux propriétés, un écoulement de la circulation d'importance secondaire et un service de transport en commun généralement évité (R-3.2).

[27] Il n'existe aucune norme provinciale sur les dimensions d'une rue publique.

[28] Le chemin des Prairies est une voie collectrice principale selon la carte de hiérarchie routière de Brossard (R-1). Ouvert par les colons français en 1717, il a un caractère patrimonial mais il a subi des modifications importantes au fil du temps.

[29] En effet, en 1860, dans le contexte de l'ouverture du pont Victoria, le CN construit deux voies de chemin de fer sectionnant le chemin des Prairies en deux endroits distincts localisés aujourd'hui dans les secteurs O et L à Brossard.

[30] Au XX^e siècle, le parcours du chemin des Prairies est modifié par la construction des autoroutes 10 et 30 (ci-après désignées « A-10 » et A-30 »).

2.1.2 Le boulevard Lepage (du Quartier)

[31] Au début des années 1990, Brossard projette l'élargissement et la construction des boulevards dans les secteurs C, J et L de son territoire.

[32] En août 1995, Brossard transmet au ministre de l'Environnement du Québec (ci-après « le Ministre ») une *Étude d'impact sur l'environnement pour l'élargissement du boulevard Matte et pour la construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et L-01* (aujourd'hui connu sous le nom de boulevard Leduc) (ci-après « l'Étude d'impact »), concernant ces nouveaux secteurs de développement (R-4).

[33] Le boulevard Lepage projeté par Brossard, d'une longueur d'environ 5 km, est un axe routier nord-sud reliant les boulevards Grande-Allée et Matte et traversant au passage le chemin des Prairies (R-4, p. 66).

[34] Le tronçon du boulevard Lepage, entre le boulevard Leduc et le chemin des Prairies, est complété en 2005 sous l'égide de la ville fusionnée de Longueuil.

[35] La dernière portion du boulevard du Quartier, entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte, s'ouvre à la circulation en octobre 2012.

2.1.3 Planification du développement du boulevard Lepage (du Quartier)

- [36] En 1995, le zonage prévu en bordure du boulevard Lepage est de type industriel dans les secteurs J et L et de type mixte résidentiel et industriel dans le secteur C.
- [37] À la réception de l'Étude d'impact (R-4), le Ministre confie l'évaluation des impacts environnementaux à une enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui désigne la Commission (ci-après « le BAPE ») chargée de celle-ci. Elle produira en 1999 son Rapport numéro 135 intitulé *Élargissement et construction de boulevards à Brossard* (R-5).
- [38] Au cours des audiences du BAPE, Brossard déposera des relevés comparatifs des débits de circulation à l'égard de ces boulevards et du chemin des Prairies (R-6) pour la période 1992-1998. On y apprend qu'en 1992 la circulation de transit sur le chemin des Prairies en direction ouest atteignait jusqu'à 5000 véhicules entre le boulevard Taschereau et le chemin de fer (secteur visé par le présent recours) et plus de 1000 véhicules en direction est aux heures de pointe suivant la méthode dite « relevé de courte durée ». Dans cette étude, le chemin des Prairies est qualifié de voie « collectrice ».
- [39] Le débit observé en 1992 s'était réduit en 1998 notamment par une modification de la signalisation dans d'autres secteurs (boulevard Marie-Victorin et la route 132) et la construction du prolongement de l'autoroute 30 (R-6, aux pp 2-3 et 11).
- [40] Le rapport du BAPE souligne la fragilité du milieu lié au chemin des Prairies en regard d'une augmentation probable de la circulation de transit suite au développement futur du secteur L (R-5). Le rapport R-5 exige une réduction du gabarit du boulevard Lepage pour différents motifs, dont la surévaluation des populations visées par les développements projetés. Brossard se conforme à cette demande et modifie le gabarit et le programme de construction de Lepage (R-7.3 et au para 29 de la Requête en autorisation).
- [41] Dans ce document R-7.3, Brossard se serait engagée à construire le boulevard Lepage en une seule voie dans chaque direction avant 2005, et ce en trois étapes dont la troisième du boulevard Leduc au boulevard Matte (au para 30 de la Requête en autorisation).
- [42] Le 24 mai 2000, le Ministre autorise par le Décret 615-2000 (R-7), l'émission d'un certificat d'autorisation à l'égard des travaux souhaités par Brossard revus et corrigés selon les recommandations du BAPE et aux conditions prévues à ce décret.
- [43] En 2002, la nouvelle ville de Longueuil est créée par la [Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais](#) (L.Q. c.56 Annexe III, art.5) (ci-après « *Loi sur les fusions* ») incorporant le territoire de Brossard et succédant aux droits et obligations de celle-ci.
- [44] En 2004, Longueuil adopte le Règlement CM 2004-222 permettant la construction du boulevard Lepage dans le segment compris entre le boulevard Leduc et la voie ferrée du CN (R-26 et par. 32 de la Requête). Toutefois, Longueuil limite sa demande auprès du Ministère de l'Environnement à l'émission d'un certificat d'autorisation pour un segment moindre se terminant au chemin des Prairies plutôt qu'à la voie ferrée plus au sud (par.33 de la Requête). Le Ministre autorise ces travaux (R-8) sous réserve des conditions du Décret 615-2000 et le tronçon du boulevard Lepage entre Leduc et chemin des Prairies est ouvert en 2005.
- [45] Selon les Requéérants, Brossard et Longueuil sont en défaut d'avoir respecté le délai de construction prévu **avant** 2005 et de construire le boulevard Lepage en un seul tenant entre Leduc et Matte, tronçon prévu à la troisième étape de construction au Décret 615-2000 (R-7.3, à la p 1).
- [46] Après l'adoption de la *Loi sur les défusions*, Longueuil rétrocède la propriété du boulevard Lepage à Brossard, par son *Règlement CA-2006-48 modifiant la détermination des voies de circulation, des conduites d'aqueduc et des conduites d'égouts sanitaire et pluvial constituant les réseaux visés par les articles 34, 35 et 35 du Décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil pour l'exercice financier 2007* (R-27).
- [47] Une entente intermunicipale conclue en 2010 entre Brossard et l'Agglomération (R-28) permet de compléter en octobre 2012, les travaux sur le boulevard Lepage (devenu boulevard du

Quartier en 2008 (R-23)) dans sa portion entre le boulevard Matte et le chemin des Prairies.

[48] Dans l'intervalle toutefois, le zonage limitrophe au boulevard du Quartier a été modifié par comparaison à celui considéré par le BAPE à l'époque de ses audiences. En 2008, Brossard adopte un plan particulier d'urbanisme afin de développer le quartier Dix30. Au cours des années 2000, Brossard a modifié son zonage pour permettre la construction d'un centre commercial de type « milieu de vie urbain », et ce en conformité des modifications apportées auparavant au schéma d'aménagement et de développement de Longueuil. Les phases 1 et 2 sont inaugurées en 2007 et 2008, époque à laquelle Belmamoun acquiert sa propriété sur le chemin des Prairies.

[49] En 2013, au moment de la signification de la présente requête en autorisation, le quartier Dix30 est décrit comme suit :

Ce centre d'achat compte aujourd'hui près de 300 magasins, le centre d'entraînement du Canadien, un terrain de soccer synthétique où s'entraînent des centaines de jeunes de l'Association de Soccer de Brossard, des bars, discothèques et restaurants, un cinéma Cinéplex Odéon de 16 salles, des hôtels, une salle de spectacles de 900 places et plusieurs condos.

(au para 43 de la Requête en autorisation ré-amendée)

[50] Selon les Requérants, l'ouverture du boulevard Lepage dans sa portion entre les intersections du boulevard Leduc et du chemin des Prairies en 2005 aurait transformé celui-ci en voie de transit pour les véhicules en provenance ou en direction du centre commercial Dix30 et des nouveaux développements résidentiels.

2.1.4 Inconvénients, dommages et troubles de voisinage

[51] En 2008, Belmamoun et L'Heureux commencent à ressentir les inconvénients découlant de la circulation automobile accrue sur le chemin des Prairies en front de leurs propriétés.

[52] En septembre 2009, le Comité des citoyens du chemin des Prairies est formé (R-9) (ci-après « le Comité »). Il débute ses démarches afin de sensibiliser les autorités locales aux problèmes ressentis : pétition (R-24), manifestations, rencontres avec le maire, le conseiller du secteur, le directeur-général, les responsables des services des permis et inspection et de la sécurité publique, affiches pour sensibiliser les automobilistes aux inconvénients causés, rassemblements, lettres et demandes pour l'adoption de mesures permanentes de modération des impacts liés à la circulation automobile sur le chemin des Prairies (R-10).

[53] En marge ou en réponse à toutes ces démarches du Comité, Brossard accorde à divers experts différents mandats.

[54] En octobre 2009, Cegertec estime à près de 4 000 véhicules par jour le débit de circulation en direction ouest sur chemin des Prairies entre les intersections Ontario et Oslo. La vitesse moyenne excède 50 km/heure (R-12) (au para 58 de la Requête en autorisation).

[55] En juin 2010, Cegertec recense plusieurs centaines de camions légers et lourds par jour dans les deux directions dans la même portion du chemin des Prairies (R-13.1) (au para 58 de la Requête en autorisation).

[56] En 2010, Genivar procède à une *Étude de modération de la circulation sur le chemin des Prairies à Brossard* (R-13), les moyens proposés étant complémentaires à l'achèvement du boulevard Lepage dans sa portion manquante entre chemin des Prairies et boulevard Matte. Cet aspect aurait une conséquence directe sur l'existence des problèmes constatés. Genivar confirme également la problématique de transit vers l'autoroute 30 et le quartier Dix30 (aux para 60 à 62 de la Requête en autorisation).

[57] En avril, septembre et octobre 2011, de nouveaux comptages sont effectués qui totalisent 5 000 à 7 000 véhicules par jour dans les deux directions (R-14) sur le chemin des Prairies (au para 63 de la Requête en autorisation).

[58] Un an plus tard, en octobre 2012, CIMA constate un débit moyen de 5 000 à 11 000 véhicules quotidiennement dans les deux directions (R-15) (au para 64 de la Requête en autorisation).

[59] En janvier 2013, Brossard entreprend une démarche de planification participative avec l'aide du Comité d'écologie urbaine de Montréal (R-16) (aux para 65 à 69 de la Requête en autorisation).

[60] Le Comité dépose un mémoire (R-17) exigeant la création d'une impasse ou d'un cul-de-sac sur le chemin des Prairies.

[61] Plusieurs dizaines de riverains participeront à la démarche proposée par Brossard (R-18) mais au final, 150 citoyens se déclareront insatisfaits et signeront une pétition afin qu'un recours judiciaire soit entrepris (R-19).

[62] Au chapitre des inconvénients subis, les Requérants et les membres du Groupe allèguent qu'ils (para. 70 à 98 de la Requête en autorisation) :

- *vivent en otage dans leurs maisons;*
- *ne peuvent jouir de leurs terrains;*
- *doivent garder les fenêtres fermées et doivent acquérir un climatiseur en raison de la poussière et des gaz d'échappement;*
- *craignent pour la sécurité de leurs enfants;*
- *ont un sommeil perturbé;*
- *subissent des pertes de temps et connaissent des difficultés pour accéder à leurs propriétés;*
- *sont victime d'une expropriation déguisée;*
- *ressentent les vibrations résultant du passage des véhicules lourds;*
- *sont incapables de converser à l'extérieur de leurs résidences sans élever la voix;*
- *ont des problèmes de santé;*
- *subissent des épisodes de rage au volant et des manœuvres dangereuses de la part des automobilistes;*
- *craignent la dévaluation de leurs maisons.*

[63] Les Requérants citent les normes interdisant la pollution sonore dans les zones résidentielles au-delà de 55 décibels (R-19.1, R-20, R-21) alors qu'à l'été 2012 Radio-Canada aurait procédé à un relevé de 68 décibels sur le chemin des Prairies.

[64] D'ailleurs, Brossard aurait admis la réalité des inconvénients subis par le Groupe.

[65] Bref, la présente requête en autorisation s'articule sur des reproches ciblés :

1. *Longueuil n'a pas respecté les étapes de construction et le délai prévu pour les réaliser et compléter le tronçon manquant du boulevard Lepage (du Quartier) connectant le chemin des Prairies au boulevard Matte, violant ainsi la condition imposant de compléter la construction du boulevard Lepage **avant** 2005 (R-7.3, à la p 1) et reprise au décret d'autorisation 615-2000.*
2. *Cette faute ou omission a eu pour conséquence de faire dévier la circulation de transit provenant du quartier Dix30 vers le chemin des Prairies au lieu du boulevard Matte comme prévu initialement.*
3. *Elle a aussi fait dévier la circulation de transit provenant des nouveaux secteurs résidentiels vers le chemin des Prairies au lieu du boulevard Matte.*
4. *Brossard n'a pas complété ce tronçon manquant vers le boulevard Matte dès que possible après avoir récupéré ses pouvoirs à cet égard en 2008.*
5. *La circulation de transit sur le chemin des Prairies cause une perte de la qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidents en bordure de ce chemin selon les expertises complétées par les firmes Cegertec (2009-2010), Genivar (2010) et CIMA (2012).*

[66] Les Requérants veulent obtenir une injonction pour faire cesser ces inconvénients et visent l'établissement d'une impasse sur le chemin des Prairies (R-17). Ils réclament en outre des dommages compensatoires et exemplaires.

2.2 LA PREUVE DOCUMENTAIRE

[67] Cette preuve fournie par les Requérants a été obtenue largement de Brossard qui, d'autre part, a été autorisée à la compléter[5] et à la préciser notamment par le dépôt des plans RV-1 à RV-4. Grâce à cette preuve, il est possible d'aborder les doléances des Requérants dans un contexte plus global aux plans historique, géographique et juridique. Cette approche globale contredit à plusieurs égards la version qu'ils en proposent dans les allégations de leur requête. Il est donc nécessaire d'y recourir afin de comprendre les faits du présent dossier et appliquer ensuite les critères prévus pour l'autorisation du recours.

2.2.1 Le contexte géographique

[68] Brossard fait partie de la MRC de Champlain sur la Rive-sud du Saint-Laurent en périphérie de Montréal. Le territoire de cette MRC occupe 17% de la superficie totale de sa région (R-4, à la p 2) tout en accueillant 60% de la population totale régionale.

[69] Brossard est devenue en moins de quarante ans, l'une des banlieues résidentielles « les plus peuplées de la Rive-Sud » (R-5, à la p 27).

[70] Elle a connu un taux de croissance de 12,7% de sa population de 1986 à 1991, près du double de celui de la MRC à laquelle elle appartient. Il s'agit d'un taux élevé par comparaison à celui de la Communauté urbaine de Montréal établi à 1,33% pendant la même période.

[71] Brossard est traversée par trois autoroutes (A-15, A-10 et A-30) et par une route nationale, le boulevard Taschereau. Le pont Champlain relie l'A-10 à Montréal et draine environ 107 000 déplacements quotidiens selon les calculs faits en 1991 (R-4), une augmentation de 32% par comparaison à ceux effectués dix ans plus tôt. Un grand nombre de ces véhicules traversent Brossard pour accéder au pont Champlain.

[72] Les différents secteurs de Brossard sont identifiés par des lettres et les rues d'un secteur sont identifiées à partir de cette lettre. Ainsi dans le secteur O, le chemin des Prairies croise notamment, les rues Océanie, Olivine, Orient et Orléans entre le boulevard Taschereau et le secteur L. Il faut savoir que le chemin des Prairies relie le boulevard Marie-Victorin en bordure du fleuve et l'actuel boulevard du Quartier. Interrompu par l'autoroute 30, il reprend son parcours au-delà de celle-ci vers l'autoroute 10 et la ville de Saint-Hubert. Il s'agit d'une voie intermunicipale.

[73] En 1995, Lepage est l'un des boulevards nécessaires au développement souhaité par Brossard dans les secteurs C, J et L, un vaste territoire de 7,8 km² constitué surtout de terres en friche (R-5, à la p 42). Certaines portions sont affectées à des usages agricoles bien que la zone agricole reconnue par la *Commission de protection du territoire agricole* (ci-après la « CPTAQ ») soit située à l'est de l'autoroute 30 une limite évidente entre les usages urbains et la zone agricole formelle. Ce territoire de 7,8 km² s'inscrit dans le périmètre formé par le boulevard Grande-Allée au nord, l'autoroute 30 à l'est, la rivière Saint-Jacques au sud et la voie du CN à l'ouest.

[74] Les secteurs C, J et L s'inscrivent dans le développement de la première couronne d'urbanisation, un facteur positif par comparaison à l'étalement urbain en deuxième et troisième couronne de Montréal (R-5, à la p 29).

[75] En 1995, Brossard constate que sa zone urbanisée atteint les limites des territoires disponibles à cette fin. Pour répondre à ses besoins de développement et compte tenu de la croissance de sa population, elle veut ouvrir les secteurs C, J et L et pour ce faire, construire un réseau routier. Ce réseau prévoit la construction ou le prolongement des boulevards Matte, Rome, Lapinière et Lepage rebaptisé du Quartier en 2008. Ces boulevards permettront des liens entre les nouveaux secteurs et ceux déjà construits (R-5, à la p 48).

[76] Le boulevard Matte est destiné au camionnage lourd. C'est un axe majeur desservant le sud de Brossard, du boulevard Marie-Victorin, en bordure du Saint-Laurent, jusqu'à l'A-30. Il croise le boulevard Taschereau. À l'est de celui-ci, il traverse les zones industrielles I et J et est bordé par des usages non résidentiels. Il s'approche toutefois de la partie sud de la zone résidentielle O (R-5, à la p 48).

[77] Le boulevard Rome est parallèle au boulevard Matte, au nord. Il relie l'A-15 et l'A30. Il s'agit de la principale voie d'accès au secteur L destiné à des usages résidentiels, industriels et d'affaires (R-5, à la p 48).

[78] Toutefois, la vocation résidentielle du secteur L a été remise en question par Brossard devant le BAPE. La partie sud du secteur L était déjà accessible par le chemin des Prairies reliant le sud-ouest de Brossard à sa zone agricole (R-5, à la p 49) :

[...] La partie sud du secteur L est déjà accessible par le chemin des Prairies qui existe depuis longtemps et qui relie le sud-ouest de Brossard à sa zone agricole.

À mesure que se développerait le secteur L, le boulevard Rome existant et le chemin des Prairies canaliserait de plus en plus de déplacements vers les autres quartiers de Brossard. Les résidents des secteurs M et N qui bordent l'actuel boulevard Rome et ceux du secteur O voisins du chemin des Prairies seraient susceptibles d'en subir l'impact. Le niveau de bruit aux abords du boulevard Rome existant serait sans doute supérieur à celui des rues locales. Cette question n'a cependant été abordée ni par la Ville ni par des citoyens qui s'inquiétaient des répercussions de l'augmentation de la circulation sur leur qualité de vie.

Selon le schéma d'aménagement de la MRC de Champlain et le plan d'urbanisme de la Ville de Brossard, c'est le boulevard Rome qui serait appelé à drainer la plus grande partie de la circulation intramunicipale générée par le secteur L. Le chemin des Prairies aurait une importance secondaire, et la circulation n'augmenterait pas de façon significative en regard du volume actuel. De fait, une circulation relativement faible contribuerait à maintenir la qualité de vie des riverains du chemin des Prairies et à en préserver le caractère champêtre, un aspect que la Commission aborde dans le chapitre 5 du rapport.

[...]

(nos soulignés)

[79] Le boulevard Lapinière au nord de Rome longe l'A-10 et rejoint le boulevard du Quartier.

[80] Le boulevard Lepage relie des secteurs au-delà de l'A-10 avec le boulevard Lapinière. Interrompu à cette croisée, il reprend son parcours à l'intersection du boulevard Leduc, à l'ouest de l'A-10, jusqu'au boulevard Matte. Entre les boulevards Leduc et Matte, le boulevard Lepage croise le boulevard Rome, le chemin des Prairies, la voie ferrée du CN et la rue Java. Le boulevard Lepage traverse le secteur L dans un axe nord-sud.

[81] Le territoire délimité par les boulevards Taschereau, Matte, Lepage et Rome est traversé par la voie ferrée nationale du CN et une autre voie ferrée secondaire, ces voies formant un « V » inversé à la hauteur du chemin des Prairies.

[82] Le secteur O est situé à l'intérieur du périmètre formé par le boulevard Taschereau, la rue Napoléon (secteur N), une voie ferrée et la rue Omer à proximité du boulevard Matte.

[83] Ainsi, le chemin des Prairies traverse, dans un axe ouest-est, à partir du boulevard Taschereau et de sa zone commerciale, le secteur O, le « V » inversé formé par les deux voies ferroviaires et le secteur L pour rejoindre le boulevard Lepage (du Quartier). Le secteur L débute à la deuxième voie ferroviaire et est borné par les A-10 et 30. Pour plus de clarté, le Tribunal reproduit le plan RV-4 en annexe au présent jugement.

2.2.2 Le contexte historique

[84] Brossard se dote, dès ses débuts, d'une réglementation d'urbanisme afin de contrôler son développement. Elle planifie soigneusement l'urbanisation des nouveaux secteurs C, J et L et des axes routiers nécessaires à cette fin. Le secteur O, où habitent les Requérants, est construit dans les années 1970 en front du chemin des Prairies. Le secteur L s'inscrit dans sa continuité.

[85] Le processus suivi par Brossard est transparent : études, conformité aux politiques de développement du territoire et plans provincial et régional, collaboration avec les instances concernées en matière de transport collectif, étude d'impacts environnementaux, etc.

[86] En 1999, le BAPE remet son rapport au Ministre.

[87] Le rapport d'enquête et d'audience publique #135 (R-5) précise d'entrée de jeu la notion d'environnement que le BAPE retient aux fins de son enquête et de son analyse :

La notion d'environnement

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est élargie considérablement. Il est maintenant accepté que cette notion ne se restreigne pas au cadre biophysique, mais tienne compte des aspects sociaux, économiques et culturels. La Commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée au présent dossier dans une perspective de développement durable. Cette conception trouve également appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, Friends of the Oldman River Society, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acception générale élargie. Par ailleurs, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision Bellefleur, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes et sur leur vie culturelle et sociale.

(R-5, à la page introductive)

[88] En transmettant son rapport au Ministre le 17 septembre 1999, le président du BAPE annonce en prémisses la conclusion de cette enquête : le projet de boulevards est justifié avec certaines réserves notamment quant au nombre de voies. Le gabarit des boulevards doit être revu « afin de le rendre conforme à la situation actuelle ». Brossard doit aussi s'assurer de l'« implantation efficace du transport collectif » (R-5, lettre introductive).

[89] Le président de la Commission (ci-après le « BAPE ») désignée pour procéder à l'enquête et aux auditions requises précise la nature des réserves exprimées : le gabarit des boulevards doit être revu afin de tenir compte « d'une importante réduction des prévisions de développement consécutive à une diminution du taux de croissance de la population ». Le gabarit retenu ne doit pas inciter au transport individuel. Brossard doit donner priorité au transport collectif. Des inquiétudes sont exprimées à l'égard du nouveau boulevard Lapinière (R-5, lettre introductive du 15 septembre 1999).

[90] Pour conclure ainsi, le BAPE a examiné les projets de construction des boulevards visés, dont le boulevard Lepage, dans une perspective globale.

[91] En 1999, le secteur C ne comporte qu'une seule résidence, un terrain de golf, deux entreprises, des installations d'Hydro-Québec, un stationnement, des activités agricoles et des terres en friche. Le secteur J accueille un parc industriel utilisé à 25% et deux antennes de transmission. Le secteur L est traversé par le chemin des Prairies bordé par une quinzaine de résidences. La plupart des terres sont en friche, certaines sont cultivées (R-5, à la p 5).

[92] À cette époque, les boulevards Lapinière et Grande-Allée relient le secteur C aux autres secteurs de Brossard. Le secteur J est desservi par le boulevard Matte. Le secteur L voit le chemin des Prairies relié à un viaduc enjambant l'A30 et relié au boulevard Rome (R-5, à la p 42) et à la zone agricole à l'est de l'autoroute 30.

[93] Les trois secteurs C, J et L sont entièrement situés dans le périmètre d'urbanisation de Brossard. En 1990, le secteur L a été exclu de la zone agricole en conformité de la [Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles \(L.R.Q., c. P-41.1\)](#) pour passer en zone « blanche » (R-5, à la p 7).

[94] En 1999, ce secteur non urbanisé est donc déjà desservi par des infrastructures majeures de transport et comporte une ligne ferroviaire nationale et une ligne secondaire (R-4, à la p 42). Le modèle seigneurial a été clairement modifié au fil du temps.

[95] Brossard est propriétaire de 30% des terrains du secteur C, cette proportion atteignant 80% du secteur J, soit le quart du secteur non urbanisé. Deux groupes financiers se partagent la propriété de plus de la moitié des terres des secteurs visés (R-5, à la p 44). Les autres terres appartiennent à divers propriétaires. (R-4, à la p 44).

[96] Au terme du processus du BAPE, les autorisations gouvernementales seront données.

[97] Par la suite, de 2002 à 2010, le contexte municipal sera grandement modifié par les lois régissant les fusions et défusions municipales. Pendant cette période de turbulences, les pouvoirs, droits et obligations de Brossard, Longueuil et de l'Agglomération transiteront entre ces entités au gré des lois pertinentes, des décrets et des ententes intermunicipales. Le sort du boulevard Lepage, dans sa planification et sa construction, relèvera tantôt de l'une ou de l'autre de ces entités.

[98] Malgré ce contexte juridique particulier, Longueuil et Brossard adopteront les règlements nécessaires à la construction du boulevard Lepage qui se développera en quatre phases de 2003 à 2012.

[99] Un tronçon construit en 2005 reliera le boulevard Leduc et le chemin des Prairies sans atteindre le boulevard Matte. Tel que mentionné plus tôt, le tronçon manquant sera complété et ouvert à la circulation en octobre 2012.

[100] Dès 2008, les Requérants ressentent les effets néfastes de la circulation automobile sur le chemin des Prairies et qu'ils attribuent à la version atrophiée du boulevard Lepage. Selon eux, la circulation transitant entre les boulevards Taschereau et Leduc emprunte, par la force des choses, le chemin des Prairies pour atteindre le boulevard Lepage et inversement.

[101] Brossard procédera à plusieurs études pour évaluer le bien-fondé de ces doléances. Dans un rapport daté de janvier 2013, CIMA constate d'abord que l'achalandage véhiculaire sur le chemin des Prairies correspond à ce qui est attendu d'une voie collectrice commerciale et résidentielle. Le chemin des Prairies est ainsi qualifié au réseau hiérarchisé de Brossard. CIMA nie ensuite l'existence d'une problématique liée à la circulation de transit sur le chemin des Prairies :

Bilan du diagnostic de la situation actuelle

Les comptages et les analyses démontrent que les déplacements véhiculaires sur le chemin des Prairies correspondent à l'achalandage attendu sur un axe routier considéré comme une collectrice. De plus, environ 60 véhicules, soit 30 véhicules par direction font du transit via le chemin des Prairies. Selon les normes, un nombre de déplacements faible en transit sur une collectrice est acceptable. Ainsi, en considérant le nombre restreint de véhicules indésirables recensés, aucune problématique de déplacements en transit ne peut être diagnostiquée sur le chemin des Prairies entre les boulevards Taschereau et du Quartier.

(RV-7, à la p 8)

[102] Ce rapport contredit clairement les allégations de la Requête en autorisation quant à l'existence d'une problématique de transit sur le chemin des Prairies, du moins en 2012. Il faut se rappeler, toutefois, que cette étude a été réalisée après l'ouverture du dernier tronçon reliant les boulevards du Quartier et Matte en octobre 2012. Brossard a donc mis en œuvre l'une des recommandations de Genivar.

[103] Quoi qu'il en soit, en janvier 2013, Brossard demande au Centre d'écologie urbaine de Montréal d'animer une « *démarche de planification participative* » visant le chemin des Prairies dans le secteur O afin que les citoyens concernés puissent contribuer à l'élaboration des solutions de modération des impacts liés à la circulation automobile sur le chemin des Prairies (R-16.1).

[104] Au terme de cet exercice, les solutions retenues par Brossard sont insatisfaisantes aux yeux des Requérants. Celle qu'ils préconisent est de créer une impasse ou un cul-de-sac dont l'effet serait d'interrompre la circulation sur le chemin des Prairies à un endroit à déterminer entre les boulevards du Quartier et Taschereau.

[105] Cette solution a pourtant été jugée « *trop contraignante* » par CIMA en proportion des problèmes constatés de faible amplitude (RV-7, à la p 13). Brossard refuse d'y souscrire.

[106] Il faut dire que le chemin des Prairies constitue la seule voie d'accès pour plusieurs résidents de secteurs voisins.

[107] Le 12 août 2013, les Requérants instituent le présent recours.

2.2.3 Le contexte municipal

[108] Brossard exerce sur son territoire toutes les compétences prévues par la loi jusqu'en 2002 lorsque la « *Loi sur les fusions* » entre en vigueur. Dans la foulée, Brossard perd toute compétence à l'égard de la planification et du développement de son territoire incluant la construction du boulevard Lepage.

[109] Tel que mentionné précédemment, la *Loi sur les fusions* institue une nouvelle entité désignée Ville de Longueuil. Cette ville nouvelle regroupe sept arrondissements, dont celui de Brossard qui perd ainsi son statut de ville pour acquérir celui d'arrondissement. Longueuil succède aux droits et obligations de Brossard et devient propriétaire du boulevard Lepage et du chemin des Prairies, et ce, en vertu de sa nouvelle charte^[6] (ci-après « [Charte de Longueuil](#) »).

[110] Longueuil acquiert le pouvoir d'identifier les rues et routes incluses à son réseau artériel et à l'égard desquelles elle exerce ses compétences. Elle désigne également celles du ressort de ses arrondissements (art. 69 de la [Charte de Longueuil](#)).

[111] Le 16 mars 2004, Longueuil identifie ce réseau artériel en adoptant le Règlement CM-2004-229 (R-25.1). Ce règlement inclut le boulevard Lepage au réseau artériel de Longueuil, mais non le chemin des Prairies dont la responsabilité relèvera de l'arrondissement de Brossard.

[112] Dès 2003, Longueuil ordonne la construction du boulevard Lepage dans le tronçon délimité par le boulevard Matte et la voie du CN (CM-2003-83 (RV-11)) et celui entre la rue Grande-Allée et le boulevard Lapinière (CM-2003-169 (RV-11)) et décrète les emprunts nécessaires. Ces deux tronçons ne communiquent pas entre eux. En réalité, le tronçon du boulevard Lepage entre Matte et la voie du CN a été construit en deux phases, soit du boulevard Matte à la rue Java en 2003 et du CN à la rue Java en 2011-2012.

[113] En 2004, Longueuil ordonne la construction du boulevard Lepage dans sa portion délimitée par la voie ferrée du CN et le boulevard Leduc (CM-2004-222 (R-26)).

[114] Les travaux complétés en vertu de ces règlements de Longueuil entre 2003 et 2006 ont laissé le boulevard Lepage inachevé entre le chemin des Prairies et la rue Java.

[115] Or, le 1^{er} janvier 2006, Brossard est reconstituée retrouvant son statut de ville et perdant celui d'arrondissement, et ce, en vertu de la *Loi sur les défusions* et du Décret 967-2005 adopté sous son empire.

[116] L'Agglomération est formée par les villes défusionnées incluant Brossard et la ville centrale de Longueuil (*Loi sur les défusions*, art. 15) et est soumise à la *Loi sur les défusions* et au Décret 1214-2005 qui la concerne (R-25 et RL-1). Ces villes sont des entités distinctes, mais sont liées entre elles au sein de l'Agglomération. Elles s'expriment au sein d'un organe décisionnel, le conseil d'Agglomération (*Loi sur les défusions*, art. 6).

[117] L'Agglomération exerce certaines compétences dévolues par la *Loi sur les défusions* (art. 16-19) notamment sur « les voies de circulation constituant le réseau artériel à l'échelle de l'agglomération » (art. 19, al 3). Or, en vertu de l'article 17 de la *Loi sur les défusions*, la ville centrale de Longueuil peut agir à cet égard à l'exclusion des autres municipalités.

[118] En vertu du règlement adopté en 2004 par l'ancienne ville de Longueuil fusionnée, le boulevard Lepage est inclus au réseau artériel de celle-ci, mais non le chemin des Prairies (R-25.1). En raison de la *Loi sur les défusions*, la ville centrale de Longueuil conserve la propriété du boulevard Lepage et le conseil d'Agglomération a compétence à son égard puisqu'il est inclus à son réseau artériel.

[119] Brossard, de son côté, retrouve à la fois la compétence et la propriété du chemin des Prairies à titre de ville défusionnée, à compter du 1^{er} janvier 2006.

[120] Toutefois, en décembre 2006, le conseil d'Agglomération abroge le réseau artériel de l'Agglomération en adoptant le Règlement CA-2006-48 (R-27) entré en vigueur le 23 mai 2007.

[121] Le réseau artériel d'Agglomération n'existe plus. Brossard retrouve compétence à l'égard des voies de circulation autrefois incluses à ce réseau artériel et situées sur son territoire. Cependant, le boulevard Lepage est visé par une disposition transitoire créant une exception à son égard puisque les travaux décrétés par les Règlements RV-11 et R-26 sont inachevés. L'Agglomération conserve

compétence sur le boulevard Lepage jusqu'à ce qu'ils soient terminés[7].

[122] En 2007, nouveau changement. La *Loi sur les défusions* est modifiée supprimant l'alinéa 3 de l'article 19 (L.Q. 2007, c-10, art. 19, 118.6 à 118.8). Le conseil d'Agglomération perd alors toute compétence à l'égard du réseau artériel. Suite à l'adoption de ces modifications apportées à la *Loi sur les défusions*, l'Agglomération et la ville centrale de Longueuil perdent toute compétence à l'égard du réseau artériel incluant le boulevard Lepage. Seule Brossard est propriétaire et a compétence à compter du 1^{er} janvier 2008. Le nom du boulevard Lepage est modifié et devient le boulevard du Quartier.

[123] Le 17 mai 2010, Brossard adopte la réglementation nécessaire afin de construire la portion manquante de ce boulevard entre chemin des Prairies et la voie ferrée du CN (Règlement 164 (R-23.1)).

[124] Une entente intermunicipale est conclue entre le conseil d'Agglomération de Longueuil et Brossard le 12 juillet 2010 (R-28) relativement à ce prolongement. Cette entente régit la délégation de pouvoir de Longueuil en faveur de Brossard pour procéder aux travaux décrétés antérieurement (art. 1, R-28), les engagements souscrits par Brossard en contrepartie et ceux de Longueuil de payer diverses sommes obtenues dans le cadre de Règlement d'emprunts décrétés par elle auparavant.

[125] L'article 1 de cette entente se lit ainsi :

1- Longueuil délègue à la Ville de Brossard le pouvoir :

1^o de demander des soumissions pour compléter ces travaux de prolongement, et la finalisation des travaux relatifs au tronçon déjà construit le cas échéant, dans le cadre des règlements CM-2003-83 et CM-2004-222 ;

2^o d'accorder les contrats relatifs aux travaux mentionnés au paragraphe 1, jusqu'à concurrence de 500 000\$ pour les travaux visés au Règlement CM-2003-83 et jusqu'à concurrence de 4 508 000\$ pour les travaux visés au Règlement CM-2004-222 ;

3^o de coordonner et surveiller les travaux décrits au paragraphe 1^o.

[126] L'article 1 *in fine* de cette entente précise que « les parties conviennent que le boulevard du Quartier relève de la compétence du conseil municipal de la Ville de Brossard qui conserve tous ses pouvoirs à son égard, malgré le premier alinéa », le tout tel qu'il appert de *l'Entente intermunicipale relative au prolongement du boulevard du Quartier situé dans la ville de Brossard* (R-28).

[127] En conclusion, les droits de propriété et l'exercice des compétences municipales ont été modifiés de façon importante entre 2002 et 2010 à l'égard du boulevard Lepage (boulevard du Quartier) et du chemin des Prairies.

[128] On peut résumer ces changements comme suit :

a) jusqu'au 1^{er} janvier 2002, Brossard est seule propriétaire et détentrice des compétences requises à l'égard du chemin des Prairies et du futur boulevard Lepage. Elle est l'instigatrice du prolongement du boulevard Lepage et a élaboré l'ensemble du projet de développement du territoire auxquels sont incorporés le boulevard Lepage et le chemin des Prairies. Brossard a procédé aux études d'impacts environnementaux et a présenté son projet au BAPE afin d'obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires auprès notamment du Ministre de l'Environnement du Québec (R-4, R-4.1 à R-4.9);

b) du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2005, la ville fusionnée de Longueuil succède aux droits et obligations de Brossard et devient propriétaire et responsable du boulevard Lepage et du chemin des Prairies;

c) du 1^{er} janvier 2006 à ce jour, Brossard est propriétaire et seule responsable du chemin des Prairies;

d) du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2006, le boulevard Lepage reste la propriété de Longueuil à titre de municipalité centrale et sous la responsabilité de l'Agglomération;

e) à compter du 1^{er} janvier 2007 jusqu'à ce jour, Brossard retrouve la propriété du boulevard Lepage. Toutefois, le conseil d'Agglomération conserve compétence à son égard jusqu'à ce que les travaux prévus soient complétés. Cette exception sera abrogée par une modification législative entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Brossard récupère compétence à l'égard du boulevard Lepage;

f) le 12 juillet 2010, une entente intermunicipale (R-28) régit la délégation de pouvoir et la contribution financière entre Brossard et Longueuil afin de terminer le boulevard Lepage.

2.2.4 Un processus transparent

[129] Au terme de son enquête, le BAPE salue la démarche de Brossard dans la planification du territoire visé :

Avant tout, il convient de signaler que l'approche de planification retenue par la Ville l'a amenée à concevoir globalement son projet. Elle a aussi choisi de présenter les boulevards prévus jusqu'à leurs dimensions finales, et ce, pour l'ensemble des secteurs à développer dans le périmètre d'urbanisation. Cette façon de procéder assujettissait le projet à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement qui inclut les audiences publiques. La Commission salue la démarche de la Ville, qui reflète une volonté d'agir avec transparence.

(R-5, à la p 85)

(nos soulignés)

[130] Selon le BAPE, le projet d'élargissement et de construction des boulevards tel que proposé par Brossard est justifié. Une réserve concerne le gabarit de ces boulevards, dont celui de Lepage. Il est important de revenir sur le processus suivi par Brossard pour construire le boulevard Lepage. En fait, tout le territoire dans lequel il s'insère est promis à un développement majeur depuis au moins 1989. Les intentions de Brossard sont clairement énoncées à sa réglementation d'urbanisme.

[131] Rappelons que dès ses débuts, Brossard s'est dotée d'un plan et d'une réglementation d'urbanisme pour contrôler son développement (R-5, à la p 27). Le développement routier proposé par Brossard en 1995 s'inscrit dans celui des nouveaux secteurs C, J et L, un territoire non urbanisé, mais destiné à des fonctions urbaines. Les boulevards proposés, dont Lepage, « constituent la trame » de la mise en valeur de ce territoire (R-5 p 43) :

La Ville de Brossard se propose d'ouvrir au développement les parties de son territoire non urbanisées, mais destinées à des fonctions urbaines. Les boulevards proposés constituent la trame sur laquelle la mise en valeur de ces secteurs s'appuierait. Leur construction épouserait la progression du développement de chaque secteur, au fur et à mesure que l'état des projets de mise en valeur le justifierait.

Complémentaires aux voies de circulation existantes et aux futures rues locales des nouveaux secteurs, les boulevards proposés sont appelés à assurer plusieurs fonctions :

- *la desserte locale des secteurs C, J et L;*
- *les liens entre ces secteurs;*
- *les déplacements entre les nouveaux secteurs et les autres quartiers de Brossard;*
- *les liaisons avec les municipalités environnantes, ainsi que les entrées et sorties des autoroutes 10 et 30.*

[132] Déjà en 1990, un décret approuve le plan révisé de la zone agricole permanente des municipalités de la MRC concluant ainsi un processus global amorcé en 1987 (R-5, à la p 30). Ce nouveau périmètre approuvé par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) apparaît au schéma d'aménagement adopté par la MRC.

[133] Une révision postérieure de ce schéma a conduit à l'élaboration d'un plan stratégique de développement en 1993 ensuite mis à jour en 1996 permettant une évolution fondée sur de nouvelles préoccupations régionales liées au développement économique et environnemental. Le nouveau

schéma qui en découle est soumis à la consultation publique et entre en vigueur le 25 février 1999.

[134] Le tracé des boulevards en cause dans les secteurs C, J et L apparaît aux plans soumis au schéma révisé. Il s'agissait alors d'un premier « exercice de hiérarchie du réseau routier à l'intérieur de la MRC » (R-5, à la p 30).

[135] Le BAPE conclut que le projet routier proposé se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation défini par le schéma d'aménagement, et ce, en conformité des orientations autorisées par les autorités gouvernementales.

[136] Brossard veut, toutefois, protéger la zone agricole établie à l'est de l'A-30 considérée comme la limite du périmètre d'urbanisation. Brossard déplace donc le viaduc établi à l'intersection du chemin des Prairies et de cette autoroute pour l'ériger dans l'axe du boulevard Rome. Dans le même but, le BAPE demande à Brossard de « revoir le gabarit du boulevard Rome et du viaduc » (R-5, à la p 31).

[137] En effet, dans son étude d'impacts (R-4) réalisée en 1995, Brossard prévoit que le développement immobilier dans ces nouveaux secteurs se réalisera sur une période de 20 à 25 ans. Les boulevards projetés desserviront alors une population estimée à 24 000 personnes dans les quartiers résidentiels et 20 000 autres travaillant dans les zones économiques (R-5, à la p 31).

[138] Ces estimations s'appuient sur le taux de croissance projeté par la STRSM et la MRC, celles-ci se fondant sur la forte croissance constatée par le passé sur ce territoire. Cependant, le BAPE constate que ce taux a chuté entre 1991 et 1996. Les chiffres retenus sont devenus caducs (R-5, à la p 32). Au cours des séances ultérieures, Brossard revoit ses calculs. Elle réduit le nombre estimé des logements futurs dans le secteur C. On y construira plutôt 5 800 à 7 250 unités (R-5, à la p 33). D'autre part, le secteur L n'atteindrait pas les 12 000 personnes prévues initialement.

[139] Puisque « le volume de la circulation reflète en grande partie la taille de la population » (R-5, à la p 33), le BAPE retient que « la baisse des prévisions de développement doit être prise en compte pour ajuster l'ensemble du projet routier » (R-5, à la p 33).

[140] Il souligne toutefois :

Les projections de population ne sont pas le seul facteur dont une révision du projet devrait tenir compte. En effet, les boulevards desserviraient aussi d'importantes zones d'activité économique susceptibles de couvrir 50% et plus des secteurs C, J et L. Les boulevards Matte, Lepage et L-01, en particulier, seraient bordés par des bâtiments industriels et des édifices à bureaux.

Dans les zones industrielles et les parcs d'affaires, c'est surtout les usages et les activités qui définissent les besoins en matière de circulation, influençant ainsi le gabarit et la configuration de la voirie. La Ville de Brossard devra, par conséquent, tenir compte de ces facteurs quand elle déterminera les caractéristiques des boulevards appelés à desservir ces zones.

(R-5, à la p 33)

(nos soulignés)

[141] En 1989, une étude commandée par Brossard prévoyait que la circulation automobile excéderait 20 000 véhicules par jour justifiant un gabarit de trois voies dans chaque sens sur les boulevards Matte, Lepage et Rome (R-5, à la p 35).

[142] Selon le BAPE ce chiffre est surestimé. En réalité :

[...] Or, les niveaux de circulation observés en 1998 par la Ville sur les portions existantes les plus achalandées des boulevards Matte et Rome, soit respectivement 5 000 et environ 12 500 véhicules par jour, sont loin du volume de 20 000 véhicules par jour pouvant justifier la construction de trois voies de circulation dans chaque sens (document déposé DA25).

Dans la mesure où les résultats de l'étude de planification visant à déterminer les volumes de circulation n'ont pas été actualisés, la Commission considère que le gabarit proposé pour les boulevards devrait être revu à la baisse puisqu'il n'est supporté ni par les données de circulation ni par les densités d'occupation utilisées pour les prévisions.

(R-5, à la p 35)

[143] De plus, afin d'éviter d'encourager le transport individuel :

Dans ces conditions, la Commission considère que l'addition d'une voie réservée exclusivement au transport collectif est injustifiée. Brossard devrait plutôt envisager de réserver pendant les heures de plus grande affluence une voie pour le transport collectif sur des boulevards de moindre gabarit que ceux prévus.

Il importe que la Ville mette en priorité l'implantation du transport collectif et qu'elle veille à transformer ses intentions en moyens pour y parvenir. Les gabarits retenus ne devraient pas constituer une incitation au transport individuel, freinant ainsi l'implantation du transport collectif

(R-5, à la p 35)

[144] De plus, le BAPE considère prématuré de définir la vocation future du boulevard Lepage :

À l'instar du boulevard Taschereau, le boulevard Lepage est prévu pour servir d'axe routier intermunicipal, reliant du nord au sud Brossard et les municipalités voisines. Il aurait aussi pour rôle d'absorber la circulation locale dans ce secteur. Toutefois, d'ici à ce qu'il soit construit, c'est plutôt l'autoroute 30, qui passe à proximité, qui jouerait ce double rôle. Peu achalandée, l'autoroute 30 pourra sans doute satisfaire ce besoin pendant de nombreuses années. Pour la Commission, il n'est pas possible de confirmer à ce moment-ci le rôle définitif du futur boulevard Lepage.

Considérant qu'il est prématuré de définir précisément la vocation du boulevard Lepage et que celui-ci pourrait même accueillir, dans l'avenir, un système de transport collectif sur rails, la Commission reconnaît qu'il convient de préserver toute l'emprise nécessaire à une éventuelle fonction d'artère intermunicipale.

La situation des boulevards à construire dans le secteur L pose problème quant à l'échéancier des travaux à court terme ainsi qu'au nombre de voies du boulevard Rome (figure 3). En effet, la Ville a prévu la construction d'un tronçon de 700 m du boulevard L-01 ainsi que d'un tronçon de 950 m du boulevard Rome à l'est du secteur N. Or, elle a précisé au cours de l'audience publique que le développement du secteur L était remis à plus tard :

[...] c'est une décision du Conseil de surseoir au développement de secteur L au moins pour les cinq prochaines années. Donc, il n'est pas question d'entreprendre aucune planification détaillée du secteur L au moins pour les cinq prochaines années, à moins qu'on nous présente un projet novateur qui a des chances de succès.

(M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 48)

La Commission insiste sur l'importance, pour la Ville, d'ajuster son échéancier de construction à court terme à la nouvelle réalité des développements. Ce ne semble pas le cas des tronçons projetés des boulevards Rome et L-01 dans le secteur L, lesquels devraient plutôt être construits lorsque la Ville sera assurée de développer ce secteur.

(R-5, aux pp 36-37)

(nos soulignés)

[145] Rappelons que la planification du boulevard Lepage avant 2005 concerne le secteur C dont le développement est « imminent » (R-5, à la p 37). Celui du secteur L est retardé « au moins pour les cinq prochaines années » (R-5, à la p 36).

[146] Le BAPE « insiste » donc sur l'importance d'ajuster l'échéancier de construction des boulevards « à la nouvelle réalité des développements » (R-5, à la p 37).

[147] L'augmentation progressive de la circulation due au développement se fera sentir dans les quartiers existants « qui bordent les boulevards » (R-5, à la p 43). Les nouveaux résidents des

secteurs C et L seront eux-mêmes affectés. Le « bruit engendré par les voies de circulation à grand débit est de loin l'impact le plus important sur la qualité de vie des populations avoisinantes (R-5, à la p 43).

[148] Or :

[...] La SCHL, qui joue un rôle déterminant dans la définition des normes d'habitabilité et des conditions de financement de l'habitation, a ainsi établi à 55 dB(A) le seuil maximum de bruit acceptable à l'extérieur d'une résidence (document déposé DB21). Sans constituer une norme officielle, ce seuil a été repris comme valeur repère par le MTQ (document déposé DB7) et par le ministère de l'Environnement (document déposé DB19 et M^{me} Linda Tapin, séance du 17 mai 1999, p. 40-42).

[...]

- La Commission note qu'un Leq (24 h) de 55 dB(A) semble faire consensus comme seuil d'inconfort acoustique attribuable à la circulation routière parmi les principaux organismes appelés à intervenir en cette matière, soit le MTQ, le ministère de l'Environnement et la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Elle signale cependant que des organismes internationaux, comme l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation internationale de normalisation, proposent des seuils beaucoup moins élevés dans certains cas, particulièrement la nuit et dans les chambres à coucher.*

(R-5, à la p 46)

[149] La MRC a d'ailleurs défini une « aire de contrainte » aux abords des autoroutes 10 et 30 limitant ainsi les usages autorisés. Cette norme régionale s'applique aux usages futurs (R-5, à la p 46). Le BAPE entend considérer ces impacts dans les secteurs déjà construits (R-5, à la p 47). Il appert que sur l'ensemble des boulevards projetés la courbe isophonique atteindra ou excédera le niveau de 55 dB (R-5, à la p 47).

[150] Il est donc prévu que les usages riverains futurs des boulevards Matte et Lepage seront de type industriel, commercial ou de bureau « ce qui rendrait acceptable le climat sonore généré par les boulevards » (R-5, à la p 47).

[151] En conclusion :

- La Commission estime qu'au moment de son examen, les projections de l'impact sonore des autoroutes et des nouveaux boulevards sur les futures zones résidentielles peuvent difficilement être plus précises que celles soumises par la Ville. L'affectation du territoire y paraît cependant conforme aux prescriptions du schéma d'aménagement qui restreint les usages sensibles aux abords des autoroutes 10 et 30.*
- La Ville semble vouloir appliquer la même logique préventive le long des nouveaux boulevards. La Commission considère que les normes et les prescriptions touchant l'aménagement des secteurs C, J et L ainsi que la conception, le design et la construction des bâtiments devraient obligatoirement être respectées par les promoteurs immobiliers, sous la surveillance de la Ville de Brossard.*
- La Commission considère aussi que le climat sonore de l'ensemble du réseau de grande circulation, qui comprend les autoroutes et les nouveaux boulevards, devrait faire l'objet d'un suivi régulier de façon à contrôler l'efficacité des mesures et à permettre les ajustements, s'il y a lieu.*

(R-5, à la p 48)

[152] Il est donc déjà prévu que les déplacements augmenteront à destination ou en provenance des secteurs C, J et L. Ils emprunteront les boulevards Lapinière, Matte et Rome permettant les liens nécessaires avec les autres quartiers de Brossard (R-5, à la p 48).

[153] Les impacts appréhendés dans le secteur du chemin des Prairies sont commentés par le BAPE.

[154] En effet, Brossard a procédé à une étude de l'évolution du territoire visé. Le consultant dont les services ont été requis en a confirmé la valeur patrimoniale (R-5, à la p 65).

[155] Devant le BAPE, Brossard s'est engagée à des vérifications archéologiques (R-5, à la p 66). Les recommandations de ce consultant sont reprises à l'étude d'impacts complétée par Brossard (R-4). Elles concernent différents secteurs, dont l'intersection du boulevard Lepage avec le chemin des Prairies, afin de dresser un inventaire.

[156] Il est prévu que le boulevard Lepage croisera le chemin des Prairies dans le secteur L à proximité de l'A-30. Dans son étude d'impacts, Brossard souligne que les abords du chemin des Prairies constituent « une unité de paysage très particulière à l'intérieur de la zone sous étude » :

Dans son étude d'impact, la Ville considère les abords du chemin des Prairies comme une unité de paysage très particulière à l'intérieur de la zone d'étude (document déposé PR3, p. 62). Elle précise que les « maisons et les quelques bâtiments de ferme du chemin des Prairies ont été construits bien avant la création de la ville de Brossard. Le caractère champêtre de ce chemin représente un point d'intérêt important pour les résidants » (document déposé PR3, p. 57). Entre le chemin de fer du CN et l'autoroute 30, on retrouve actuellement une quinzaine de résidences, dont quelques-unes sont occupées par des citoyens qui habitent le secteur depuis plus de 60 ans (document déposé PR5, p. 109). Le nom de l'une des anciennes familles de résidants, la famille Bisailon, figure sur les actes de concession de terres au XVII^e siècle (document déposé DC2).

Cependant, la Ville affirme que ce tronçon du chemin des Prairies « ne constitue plus depuis longtemps un modèle de développement ancestral vivant et bien conservé ». Il appuie entre autres son appréciation sur les faits suivants: « depuis le début des années 60, l'agriculture a cessé d'être le gagne-pain des résidants de ce secteur » et « on y retrouve [...] plusieurs bâtiments mal entretenus ou utilisés à des fins dérogatoires » (document déposé PR5, p. 109). De plus, l'environnement de ce secteur a subi au cours des dernières années des modifications qui ont contribué à perturber le caractère de la route: les territoires qui bordent le chemin sont devenus des zones promues au développement industriel et résidentiel, alors qu'ils étaient de tradition agricole, le boulevard Matte a été prolongé en 1993 jusqu'à l'autoroute 30 et, enfin, un lien a été construit depuis le cul-de-sac qu'est devenu le chemin des Prairies jusqu'à l'actuel viaduc du boulevard Rome.

(R-5, à la p 67)

[157] Toutefois :

La Commission se questionne aussi sur la compatibilité entre la protection du caractère champêtre de l'actuel chemin des Prairies et la vocation à l'étude pour le secteur L, annoncée lors de l'audience: « [...] un développement qui pourrait être très différent d'un développement résidentiel traditionnel et probablement introduire des notions de développement plus à caractère création d'emplois » (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 65).

(R-5, à la p 68)

[158] Le BAPE constate la « fragilité » de cet espace et « la position inconfortable de cette composante » « dans une dynamique de développement qui lui est étrangère » (R-5, à la p 68).

[159] Le BAPE présume que la construction à long terme d'un échangeur complet dans l'axe du boulevard Rome « signifierait une augmentation de la circulation de transit sur le chemin des Prairies » (R-5, à la p 68).

[160] Brossard s'est employée à rassurer le BAPE. Elle explore des options de protection incluant celle de créer un environnement « à reconnaître » :

Malgré la situation précaire du chemin des Prairies, le représentant de la Ville a indiqué, lors d'une séance, qu'il avait procédé au cours des deux dernières années à des relevés sur des bâtiments dans la portion comprise entre le chemin de fer et l'autoroute 30. Neuf

bâtiments ont été repérés. La Ville a ainsi «identifié des pistes possibles de bâtiments qui, même s'ils ne sont pas reconnus comme tels par le ministère [de la Culture et des Communications], pourraient présenter un intérêt» (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 16). Après s'être assurée du bien-fondé de ces premières observations, avec l'aide du Ministère, elle entrevoit des pistes de solutions :

[...] au niveau du plan d'urbanisme, qui devra être refait l'an prochain, est-ce qu'il y a des mesures particulières qu'on devrait ajouter quant à la protection de ces bâtiments-là, des aires qui sont autour. Et on veut aussi, au niveau du plan stratégique de la Ville, se positionner si on découvrait qu'il y a des bâtiments qui ont une valeur importante [...].

(M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 16).

Répondant à une question de la Commission, le représentant de la Ville a précisé que, parmi les options, il pourrait explorer la possibilité de créer :

[...] un territoire tout autour du boulevard des Prairies et qu'on décrète que ce territoire-là comme tel a un cachet, a une valeur, en plus, évidemment, de reconnaître qu'il y a peut-être des bâtiments particuliers qui ont une valeur architecturale vraiment importante. Oui, il y a tout un environnement à reconnaître.

(Ibid., p. 18)

Cependant, ce dernier a indiqué que la forme de protection n'était toutefois pas encore précisée (Ibid., p. 20).

[...]

La représentante du Ministère a précisé lors de l'audience que les données sur la qualité de l'air à Brossard, issues de cette station, ne montrent aucun dépassement horaire des normes en 1997 et 1998 dans le cas du monoxyde d'azote (NO) et du dioxyde d'azote (NO₂). Par contre, dans le cas de l'ozone (O₃), des dépassements horaires de la norme ont été observés; en 1997, la norme horaire de 80 parties par milliard en volume (ppb) a été dépassée neuf fois, alors qu'elle l'était quinze fois en 1998 (M^{me} Linda Tapin, séance du 18 mai 1999, p. 81). Quant à pouvoir évaluer l'apport du développement d'un secteur d'une municipalité ou l'implantation d'un nouveau boulevard, les experts au Service de la qualité atmosphérique du ministère de l'Environnement considèrent qu'il serait difficilement quantifiable et mesurable (M^{me} Linda Tapin, séance du 18 mai 1999, p. 83). Ces difficultés proviennent, entre autres, du temps de formation de l'ozone au sol et des conditions atmosphériques qui prévalent dans le secteur. C'est ainsi que :

[...] les épisodes qu'on a à Brossard proviennent de contaminants qui sont d'origine de Montréal. [...] ceux qui pourraient être produits par [...] l'implantation d'un nouveau secteur et un apport plus important du parc automobile, l'ozone qui pourrait être créé par cet apport [...] serait probablement ressenti à une dizaine de kilomètres plus loin que Brossard.

(Ibid., p. 82)

(R-5, aux pp 68-69)

[161] Il serait possible d'utiliser les pouvoirs prévus à la [Loi sur les biens culturels \(LRQ c. B-4\)](#) ou d'imposer un « Plan d'intégration et d'implantation architecturales (PIA) comme outil de gestion et de protection d'une zone à valeur historique » (R-5, à la p 69) :

- La Commission ne peut qu'encourager la Ville à conserver le caractère du chemin des Prairies même si, au moment de l'audience, la forme de protection n'était pas arrêtée. Dans le cas du croisement du chemin des Prairies et du boulevard Lepage, la Commission considère que la Ville devrait s'assurer que la configuration routière de l'intersection tienne compte du caractère patrimonial du secteur.

Afin de protéger et mettre en valeur le chemin des Prairies, la Ville dispose, entre autres, des pouvoirs prévus à la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4). Cette possibilité a été évoquée par le représentant du ministère de la Culture et des Communications lors de l'audience :

Maintenant, la Loi sur les biens culturels confère aux municipalités, la possibilité de citer des monuments historiques sur son territoire. Alors, c'est [...] un statut de protection qui est d'ordre municipal, et à ça, une municipalité peut très bien, par voie de résolution municipale, en plus greffer un règlement de protection qui accompagne la citation du monument.

(M. Bernard Hébert, séance du 19 mai 1999, p. 21)

La Ville de Brossard pourrait aussi avoir recours au Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIA) comme outil de gestion et de protection d'une zone à valeur historique. Sans remplacer la réglementation d'urbanisme, cet outil s'y ajoute. Il permet à une municipalité d'exiger, lors d'une demande de permis ou de certificat, non seulement le respect des dispositions contenues dans son règlement d'urbanisme, mais aussi d'atteindre certains objectifs concernant l'implantation et l'intégration architecturale dans un secteur de la municipalité.

- *La Commission est d'avis que la Ville devrait s'engager dans la mise en place de mesures de protection du caractère patrimonial du chemin des Prairies en associant les citoyens à cette démarche, telle que son représentant l'a proposé lors de l'audience.*

[...]

(R-5, aux pp 69 et 83)

[162] Ainsi, le BAPE et Brossard sont conscients des enjeux environnementaux. Cependant, Brossard est déjà traversée par plusieurs voies de circulation de gros gabarit et à fort débit. La plus grande partie des véhicules automobiles traverse la ville pour accéder au pont Champlain, un débit estimé en 1996-1997 à 110 000 véhicules par jour dans l'axe de l'A-10.

[163] À plusieurs reprises, Brossard et le BAPE réitèrent que les boulevards seront construits « progressivement »:

La Commission estime que les gabarits des boulevards devraient être revus puisqu'ils ne sont supportés ni par les données de circulation, ni par les densités d'occupation utilisées pour les prévoir. Ils doivent être ajustés pour tenir compte d'une importante réduction des prévisions de développement consécutive à une diminution du taux de croissance. Il convient également qu'ils soient construits progressivement et que les gabarits retenus ne constituent pas une incitation au transport individuel, freinant ainsi l'essor du transport collectif

[...]

La Commission estime que les boulevards devraient également être construits selon les phases du développement immobilier. Dans cette perspective, elle comprend que la mise en place rapide des boulevards Chevrier, Lepage et Lapinière dans le secteur C réponde au développement immobilier imminent de ce secteur. Toutefois, la Ville propose pour le secteur L la construction de tronçons des boulevards Rome et L-01 alors qu'elle y a suspendu le développement pour les cinq prochaines années. La Commission estime qu'elle devrait ajuster ses travaux en conséquence et ne construire ces boulevards que lorsqu'elle sera assurée de réaliser le développement de ce secteur.

(R-5, à la p 86)

(nos soulignés)

[164] Quant aux impacts :

Par ailleurs, la Commission a analysé les impacts sur la qualité de vie des résidents

occasionnés par la circulation sur les boulevards projetés. Il s'agit principalement de ceux ayant trait au bruit et aux écrans antibruit. En général, le développement du secteur L ne modifierait pas de façon significative l'environnement sonore des résidents du chemin des Prairies et de ceux du boulevard Rome, sauf temporairement lors des travaux de construction des boulevards.

[...]

Enfin, la Commission retient un ensemble de mesures proposées lors de l'audience publique, qui touchent un ensemble d'impacts. Elles visent la protection des vestiges archéologiques et du caractère patrimonial du chemin des Prairies. Il y a lieu aussi de prendre des mesures de conservation adéquates afin d'assurer la survie d'une plante désignée menacée, le Podophylle pelté, et d'une espèce animale susceptible de l'être, la Rainette faux-grillon de l'Ouest. Par ailleurs, la Commission croit que la protection accordée par la Ville à la rive de la rivière Saint-Jacques devrait être extensionnée pour englober la partie aval du fossé Daigneault, lequel s'avère être un riche habitat faunique.

(R-5, aux pp 87-88)

(nos soulignés)

[165] Il faut donc conclure que la réduction du gabarit des boulevards notamment du boulevard Lepage telle que requise par le BAPE découle de la réduction à des taux de population anticipés en terme de développement futur des secteurs concernés. Il s'agissait aussi de ne pas encourager le transport individuel au détriment du transport collectif en créant de larges boulevards sous-utilisés. La réduction des gabarits n'était pas une exigence associée à la préservation du chemin des Prairies en soi ou particulièrement.

[166] Un autre élément important consiste en l'exigence du BAPE d'une construction progressive des boulevards selon le développement ce qui contredit l'affirmation des Requérants quant à l'imposition d'un délai de construction des boulevards avant 2005.

2.2.5 Les intentions de Brossard

[167] Ces intentions de développement apparaissent à l'Étude d'impact (R-4) préparée par Brossard et déposée en août 1995 auprès du BAPE afin d'obtenir les autorisations requises. En effet, Brossard doit justifier, entre autres, le bien-fondé de ce projet de développement. Au terme de son enquête, le BAPE conclura que tel est le cas. Il est intéressant de voir l'angle adopté par Brossard pour exposer ses besoins et ce dans la perspective d'évaluer l'adéquation entre les allégations de la Requête en autorisation et la teneur de la preuve documentaire.

[168] Il était inévitable que ce projet de développement ait pour conséquence de transformer profondément les caractéristiques du secteur visé à tous points de vue. Le chemin des Prairies serait une partie du territoire affecté.

[169] Il faut se rappeler toutefois que la portion du chemin des Prairies visée par l'enquête du BAPE est celle non encore urbanisée incluse dans le secteur à développer. Celle touchée par le présent recours était déjà développée et ce depuis les années 1970. Elle est en périphérie du projet de développement.

[170] En août 1995 (R-4), Brossard prévoit que sa réserve de terrains vacants dans la portion urbanisée de son territoire sera épuisée à court terme. Elle veut planifier le développement d'un vaste territoire ayant une superficie de 7,8 km² dans le périmètre formé par le boulevard Grande Allée au nord, l'Autoroute 30 à l'est, la rivière Saint-Jacques au sud et la voie ferrée du CN à l'ouest. Il faut donc mettre en place un réseau routier efficace et hiérarchisé.

[171] Brossard a procédé à cette étude des impacts environnementaux R-4 afin de procéder à une intégration harmonieuse conformément aux exigences du Ministère de l'Environnement du Québec (ci-après « MEQ »). Elle justifie son projet par la forte croissance de sa population, la MRC de Champlain accueillant 60% de la population totale de la Rive-Sud sur un territoire représentant 17% de la superficie totale de cette région. Il est prévu que Brossard, Longueuil et St-Hubert accueilleront

85% de la population à venir de la MRC.

[172] Rappelons que ce projet se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation défini au schéma d'aménagement de la MRC de Champlain entré en vigueur en 1987 et en voie de révision en 1995. La première version de cette révision a été adoptée en 1993. Ce périmètre est resté le même et correspond à la prévision de la demande d'espace, et ce, en respectant la barrière physique de l'A-30. Il s'agit de contenir le développement urbain à l'intérieur des infrastructures existantes. Brossard veut éviter l'étalement urbain et favoriser le développement de la première couronne de Montréal (R-4, à la p 4).

[173] Le profil social du secteur urbanisé révèle que le développement est surtout résidentiel (70%) pour une population propriétaire de son logement (74%) et particulièrement jeune. Le nombre de ménages a augmenté de 13,5% entre 1986 et 1991 (R-4, aux pp 7-8).

[174] Les orientations du schéma d'aménagement de la MRC rejoignent d'ailleurs les objectifs du Plan d'urbanisme de Brossard adopté en 1990 les objectifs de développement de la MRC (R-4, à la p 6).

[175] Brossard a le plus faible taux emplois/travailleurs de la région. Elle veut atteindre des ratios comparables aux villes de taille semblable. Elle doit donc diversifier ses fonctions et augmenter le nombre d'entreprises génératrices d'emplois (R-4, à la p 10).

[176] Pour ce faire, Brossard créera une zone d'emplois en bordure des autoroutes 10 et 30 notamment à la croisée des boulevards Lepage et Rome dans le secteur L (R-4, à la p 12).

[177] D'ailleurs en 1995, Brossard constate que le travail est le principal motif des déplacements dans la grande région de Montréal, soit près de 30% de ceux-ci (R-4, à la p 16), la Communauté urbaine de Montréal demeurant le plus imposant bassin d'emplois pour les résidents des couronnes nord et sud.

[178] Brossard a donc adopté diverses mesures en collaboration avec la Société de transports de la Rive-Sud de Montréal (ci-après « STRSM ») pour encourager le transport collectif : stationnement incitatif, voies réservées. Ces mesures ont permis d'atteindre un ratio de 27% des déplacements, soit 12 000 usagers.

[179] Brossard reconnaît que le camionnage est mal desservi le réseau routier existant étant mal adapté à ses besoins (R-4, à la p 16). Elle travaille en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec (ci-après « MTQ ») pour améliorer cet aspect (R-4, à la p 16).

[180] Le projet de Brossard s'inscrit dans le respect du Plan de transport de la région tel que préconisé par le MTQ (R-4, aux pp 17 et s.). Elle doit construire de nouveaux stationnements incitatifs et restructurer les accès à l'A-10 (R-4, à la p 18).

[181] Brossard explique ensuite la nécessité de la construction des boulevards projetés (R-4, à la p 22).

[182] Déjà en 1993, le boulevard Matte est prolongé à l'est jusqu'à l'A-30 et rejoint la route 132 à l'ouest, devenant un axe majeur de circulation drainant prioritairement le camionnage lourd. Il est prévu que le boulevard Lepage sera une voie intermunicipale reliant Brossard, St-Hubert et Longueuil en se greffant au boulevard Matte (R-4, à la p 22).

[183] Le boulevard Rome deviendra un axe est-ouest « structurant en terme de transport en commun et d'équipements publics et culturels » (R-4, à la p 23). Le prolongement de ce boulevard dans le secteur L « permettra de desservir le pôle multifonctionnel prévu à l'intersection de Rome et Lepage. » (R-4, à la p 23).

[184] Le boulevard Lepage est ainsi décrit :

Avec le boulevard Taschereau, le boulevard Lepage constituera un axe routier nord-sud permettant de relier les territoires de Brossard, St-Hubert et Longueuil sans utiliser le réseau autoroutier. (...)

Le Ministère des Transports s'est dit favorable à une voie de ceinture intermunicipale qui aura pour « effet de libérer le réseau des courts déplacements de nature locale. »(...)

Cette voie traversera les secteurs C, J et L et desservira directement les secteurs résidentiels de forte densité et les secteurs commerciaux et industriels générateurs de trafic important.

Cette voie sera donc aussi utilisée par le camionnage lourd pour les déplacements locaux.

(R-4, à la p 23)

[185] Trois scénarios ont été envisagés pour l'axe du boulevard Lepage (R-4, aux pp 25 à 28) avant de retenir la version finale.

[186] Procédant à l'étude des impacts environnementaux, Brossard effectue d'abord un inventaire de la zone visée notamment concernant les « composantes du milieu humain » (R-4, à la p 40).

[187] Brossard procède ensuite à une analyse visuelle pour « évaluer l'importance des modifications qu'une construction aura sur les milieux naturels et humains affectés par l'infrastructure » (R-4, à la p 46). Il s'agit d'évaluer les impacts sur le paysage « tels que perçus par les usagers et les riverains » (R-4, à la p 46).

[188] À cet égard, Brossard note le caractère campagnard du chemin des Prairies dans le secteur non urbanisé (R-4, à la p 47).

[189] Brossard procède aussi à l'évaluation des impacts au niveau sonore (R-4, aux pp 48 à 50). Pour ce faire, elle adopte la méthodologie proposée par le MTQ. (R-4, à la p 48).

[190] Brossard détermine sept unités environnementales relativement homogènes en fonction de leur résistance au projet de construction des boulevards. La valeur environnementale et la vulnérabilité ont été utilisées pour établir le degré de résistance de chacune. Il s'agit de « déterminer les zones les plus aptes à recevoir les infrastructures projetées. » (R-4, à la p 51).

[191] L'une des zones identifiées par Brossard concerne les abords du chemin des Prairies, le caractère champêtre de ce chemin représentant un point important pour les résidents (R-4, à la p 57). Brossard ajoute, toutefois, que « l'infrastructure n'a d'autre choix que de traverser le chemin à un point donné. »

[192] Une autre zone identifiée « les terrains occupés » inclut notamment « les quelques résidences et bâtiments de ferme des secteurs L et J » le long du chemin des Prairies (R-4, à la p 54).

[193] Brossard procède à une analyse sérieuse des impacts visuels et sonores sur le chemin des Prairies (R-4, à la p 62 (unités de paysage)), l'élaboration des divers tracés du boulevard Lepage (R-4, à la p 65 et s), la description des travaux sur le boulevard Lepage selon les tracés (R-4, à la p 74), les impacts environnementaux selon ces tracés (R-4, à la p 87 et s), les mesures d'atténuation (R-4, à la p 98 et s) et une description des choix de moindres impacts (R-4, à la p 102 et s).

[194] Sur les délais de réalisation des boulevards, Brossard souligne :

La Ville de Brossard prévoit réaliser la construction des boulevards lorsque les demandes de développement justifieront les investissements requis.

(...)

Dans un horizon à moyen terme, on peut envisager la construction d'une partie du boulevard Rome et de la partie du boulevard Lepage située dans le secteur C.

L'ensemble des travaux prévus pourrait s'étaler sur une période de 20 à 25 ans.

(R-4, à la p 105)

[195] Ainsi donc, le projet de développement des boulevards a été mûrement réfléchi et planifié par Brossard, et ce depuis longtemps. Les choix politiques nécessaires à ce développement ont été faits en conformité des lois pertinentes et de la réglementation applicable. Les évaluations environnementales ont été accomplies avec transparence. Les autorisations requises ont été obtenues.

[196] Brossard a procédé aux arbitrages nécessaires suivant ce qui lui apparaissait le meilleur intérêt des citoyens dans leur ensemble. Rien ne permet d'en douter.

[197] Les délais de réalisations ont été discutés en termes d'« horizon » et on ne retrouve pas un engagement formel sur ce point dans les intentions affichées par Brossard et dans le rapport du BAPE. Au contraire, celui-ci exige que les travaux soient réalisés en cohérence avec le besoin de développement ce qui laisse une latitude politique à Brossard pour en juger. Ceci paraît normal puisque ce développement et la construction de ces infrastructures requièrent des règlements d'emprunt et un effort fiscal des contribuables. Il est normal que le retour sur cet investissement soit assuré selon le jugement des élus appelés à voter ces crédits.

2.2.6 Les expertises réalisées sur le chemin des Prairies

[198] Il faut rappeler que le chemin des Prairies est une voie collectrice selon le réseau hiérarchisé adopté par Brossard.

2.2.6.1 Comptages 1992 et 1998 (R-6)

[199] À l'automne 1992, des comptages ont été effectués sur les boulevards Lapinière, Rome, Matte et sur le chemin des Prairies. Ils ont été effectués dans chaque direction suivant la méthode « relevé de courte durée » aux heures de pointe (R-6).

[200] Selon cette méthode, en 1992, 5 000 véhicules transitaient quotidiennement sur le chemin des Prairies entre Taschereau et le chemin de fer en direction Ouest (R-6, à la p 11) et 1250 en direction Est.

[201] En 1998, les experts constataient des changements significatifs sur le chemin des Prairies (R-6, à la p 3) attribuables à la construction du prolongement de l'A-30 et d'une signalisation à sens unique dans le secteur du boulevard Marie-Victorin et de la route 132. Le prolongement de l'A-30 avait permis de réduire les mouvements de transit effectués auparavant sur le chemin des Prairies à la hauteur de l'A-10.

[202] Ainsi, en 1998, le débit de circulation en direction ouest et est était similaire soit près de 2500 véhicules dans chaque direction (R-6, à la p 12). L'augmentation constatée en direction est depuis 1992 résulterait « de la construction de plusieurs centaines de nouvelles unités de logement dans ce secteur » (R-6, à la p 3).

[203] Ces résultats en 1992, se rapprochent de ce qui sera constaté plus tard en 2012 par CIMA dans le tronçon résidentiel.

2.2.6.2 Comptages Cegertec en 2009 (R-12)

[204] Le mandat de Cegertec confié par Brossard est de mesurer la vitesse des véhicules sur le chemin des Prairies (R-12, à la p 1). Les relevés ont été effectués entre les intersections Ontario et Oslo, en octobre 2009, sur une période de 24 heures.

[205] Le volume de circulation total constaté est de 3 764 véhicules dont 2049 en direction Est et 1715 en direction ouest. La vitesse moyenne était de 55,4 km/heure en direction est et de 41,5 km/heure en direction Ouest (R-12, à la p 5).

[206] Le débit de circulation est donc inférieur à ceux de 1992 et 1998.

2.2.6.3 Rapports Genivar en 2010 et 2011 (R-13)

[207] À la demande de Brossard, Genivar procède, en 2010, à une étude de modération de la circulation sur le chemin des Prairies. La prémisse de ce rapport est l'existence d'une circulation de transit sur cette voie entre les intersections du boulevard Taschereau et du Quartier (Lepage). Le chemin des Prairies est décrit comme un axe nord-sud raccordant la route 132 au boulevard du Quartier (R-13, à la p 1) et comme une collectrice à fort caractère résidentiel (R-13, aux pp 1 et 4). Brossard veut marquer davantage son caractère local et éloigner la circulation de transit.

[208] Genivar constate la composante commerciale aux abords de boulevard Taschereau et le passage sur le chemin des Prairies des autobus affectés au transport collectif. Il faut en tenir compte. (R-13, à la p 4).

[209] Genivar se fie aux comptages effectués par Cegertec en 2009 pour conclure à un débit

1	Entre Corbusier et Quartier	2 544	3 222	5 766	50%	72,10%	61%	90-94	3,81%	4,72%	245
2	Louisbourg et Corbusier	2 304	2 980	5 284	17,90%	16,40%	17,15%	95 +	5,12%	4,82%	252
3	Entre Orient et Louisbourg	2 347	1 339	3 686	15%	26,30%	20,65%	95 +	9,64%	8,57%	218
4	Entre Ontario et Orient	2 107	2 766	4 873	11,60%	19,10%	15,35%	95 +	5,40%	6,83%	289
5	Entre Oigny et Ontario	2 799	-	-	22,50%	-	-	95 +	7,65%	-	201 (Est seulement)
6	Entre Océanie et Oigny	3 678	3 025	6 703	49,40%	79%	64,20%	95 +	9,24%	5,17%	421
7	Entre Taschereau et Océanie	4 737	6 230	10 967	47,30%	85,60%	66,45%	75-79	10,86%	7,88%	965
8	Entre l'accès commercial et Océanie	-	5 211	-	96,90%	-	-	55-59	-	2,41%	124 (Oues seulement)

* Les modifications effectuées par Miller Thomson au tableau des Requérrants sont identifiées en rouge

[219] Selon ce tableau, les débits de circulation sont, sans surprise, plus élevés aux abords du boulevard Taschereau. Par contre, ils varient de 3 686 à 5 766 entre le boulevard du Quartier et Orient.

[220] On constate que la situation a peu évolué par comparaison à 1992 même si le débit s'est toutefois accru depuis les comptages de 2009. De plus, le volume des véhicules lourds est limité et la limite de vitesse est peu respectée sur certains tronçons. Il faut dire que Brossard a adopté un règlement interdisant la circulation des véhicules lourds sur le chemin des Prairies.

[221] Ce tableau doit être complété par les commentaires et analyses de Cima (RV-7). Outre ces comptages, le mandat de CIMA était d'estimer les nouveaux déplacements véhiculaires produits par les projets résidentiels anticipés dans le secteur concerné.

[222] CIMA explique qu'une problématique de débits élevés existe si le volume moyen journalier annuel de véhicules recensés excède ce qui est normalement attendu sur l'axe routier étudié, selon sa classe hiérarchique (RV-7, à la p 5).

[223] Selon le réseau hiérarchisé de Brossard, le chemin des Prairies est une voie collectrice pouvant être considérée une collectrice commerciale aux abords du boulevard Taschereau à l'ouest d'Océanie et résidentielle sur le reste du parcours étudié.

[224] Or, les analyses effectuées démontrent que les débits sont adéquats et correspondent à l'achalandage attendu sur une collectrice. « De ce fait, aucune problématique de débits élevés n'est

présente... » (RV-7, à la p 5).

[225] L'étude démontre aussi une faible circulation de transit sur le chemin des Prairies soit 6 à 15% des déplacements à l'heure de pointe le mercredi après-midi et de 5 à 11% le samedi (RV-7, à la p 7). Or, selon les normes applicables, « un nombre de déplacements faibles en transit sur une collectrice est acceptable. Ainsi, en considérant le nombre restreint de véhicules indésirables recensés, aucune problématique de déplacements en transit ne peut être diagnostiquée sur le chemin des Prairies entre les boulevards Taschereau et Quartier (RV-7, à la p 8).

[226] En conséquence :

Les comptages de circulation effectués le 24 au 31 octobre 2012 ont permis de quantifier le nombre de véhicules sur l'axe de circulation alors que le relevé des plaques d'immatriculation (enquête OD) a permis de faire un pairage servant à identifier les véhicules en transit. En général, les relevés ont permis de poser le diagnostic de la circulation actuelle qui se résume ainsi :

- *Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur le chemin des Prairies correspond au débit attendu sur une collectrice soit moins de 8 000 véh./jour pour la section à caractère résidentiel et moins de 12 000 véh./jour pour la partie commerciale.*
- *Pour les deux heures de pointe dans chaque direction environ, trente véhicules empruntent le chemin des Prairies pour rejoindre les boulevards du Quartier.*

[...]

Étant donné que les déplacements en transit sont faibles et que les nouveaux véhicules générés sont considérés comme des déplacements locaux, il n'est pas recommandé d'implanter des mesures de mitigation contraignante pour réduire le transit et l'achalandage véhiculaire... » de ceux « qui doivent emprunter le chemin des Prairies pour se rendre à leurs résidences » (RV-7, à la p 13).

(nos soulignés)

[227] Les expertises réalisées depuis 1992 contredisent les allégations de la requête des Requérants sur les débits excessifs de circulation et sur l'existence d'une problématique de transit. Il faut noter que Genevar n'avait pas le mandat de vérifier l'existence d'une problématique de transit contrairement au mandat de CIMA.

3. LE DROIT

3.1 CRITÈRES APPLICABLES AU STADE DE L'AUTORISATION DU RECOURS COLLECTIF

[228] À l'étape de l'autorisation d'un recours collectif, le Tribunal exerce un rôle de filtrage et ne fait qu'appliquer les quatre critères de l'[article 1003 C.p.c.](#)[8].

[229] L'[article 1003 C.p.c.](#) se lit comme suit :

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

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

b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;

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

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

[230] Les critères prévus à l'article 1003 C.p.c. sont cumulatifs et le défaut de satisfaire à l'un d'eux suffit pour refuser l'autorisation[9].

[231] Le Tribunal adopte une analyse fondée sur les prémisses suivantes[10]:

1. La procédure d'autorisation est une étape sommaire et préparatoire de filtrage et de vérification;
2. La requête en autorisation n'est pas le procès et n'en fait pas partie;
3. Le juge ne fait que vérifier si les conditions de l'article 1003 C.p.c. sont respectées;
4. Le juge doit interpréter de façon large et généreuse les critères de l'article 1003 C.p.c.;
5. Le recours collectif n'est pas un remède exceptionnel, mais plutôt un remède ordinaire favorisant une meilleure justice sociale;
6. Le critère de l'article 1003 b) C.p.c. consiste à examiner le rapport juridique entre les allégations et les conclusions recherchées;
7. Les faits allégués à la requête en autorisation sont présumés vrais lors de l'analyse du critère de l'article 1003 b) C.p.c.;
8. La nature et le degré de preuve requis pour respecter le critère de l'article 1003 b) C.p.c. reposant sur une apparence sérieuse de droits sont moins exigeants que dans une action au fond.

4. DISCUSSION

[232] Le jugement est un travail collectif. Les parties ont soumis au Tribunal des notes et autorités élaborées et utiles. Il y sera abondamment fait référence ci-après.

[233] Le Tribunal a déjà annoncé en avant-propos que le critère de l'article 1003 b) n'était pas respecté dans le présent dossier. Malgré cette conclusion qui justifie, en soi, le rejet du recours, il peut être utile de discuter des autres critères applicables.

4.1 ARTICLE 1003 a) C.p.c.

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

[234] Le Tribunal doit vérifier si les Requérants ont établi la présence d'au moins une question commune non négligeable faisant progresser le règlement du litige pour l'ensemble des membres du Groupe[11].

[235] Ainsi dans *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*[12], la Cour suprême décide :

Un thème se dégage de la jurisprudence québécoise : les exigences du C.p.c. en matière de recours collectif sont souples. En conséquence, même si les circonstances varient d'un membre du groupe à l'autre, le recours collectif pourra être autorisé si certaines questions sont communes : Riendeau c. Compagnie de la Baie d'Hudson, 2000 CanLII 9262 (C.A. Qué.), par. 35; Comité d'environnement de la Baie, p. 659. Pour satisfaire au critère de la communauté de questions de l'al. 1003a) C.p.c., le requérant doit démontrer qu'un aspect du litige se prête à une décision collective et qu'une fois cet aspect décidé, les parties auront réglé une part non négligeable du litige : Harmegnies, par. 54; voir également Lallier c. Volkswagen Canada inc., 2007 QCCA 920 (CanLII), [2007] R.J.Q. 1490, par. 17-21; Del Guidice c. Honda Canada inc., 2007 QCCA 922 (CanLII), [2007] R.J.Q. 1496, par. 49; Kelly c. Communauté des Sœurs de la Charité de Québec, [1995] J.Q. no 3377 (QL), par. 33. Ainsi, la seule présence d'une question de droit ou de fait identique, connexe ou similaire suffit pour satisfaire au critère énoncé à l'al. 1003a) C.p.c. sauf si cette question ne joue qu'un rôle négligeable quant au sort du recours. Il n'est pas requis que la question permette une résolution complète du litige : Collectif de défense des droits de la Montérégie (CDDM), par. 22-23.

(nos soulignés)

[236] Le recours collectif demeure un véhicule procédural approprié en matière environnementale

même si dans ce domaine du droit, l'étendue du préjudice peut varier d'une zone géographique à l'autre, voire même, d'un individu à l'autre. En effet, il est maintenant bien établi que les variations dans le degré de préjudice subi par les membres n'ont pas pour conséquence de nier l'existence de questions communes^[13].

[237] De même, dans *Carrier c. Québec (Procureur général)*^[14] :

[73] [...] Il est possible que les nuisances vécues par les membres du groupe le soient à des degrés divers. Il faut cependant se garder de mettre sur le même pied l'autorisation d'un recours collectif et son exécution finale. Il appartiendra au juge du fond de distinguer les questions individuelles que soulève le recours [Nadon c. Anjou, supra, note 36, p.1831]. À cet égard, celui-ci jouit de la discrétion suffisante afin de modifier le groupe en cours d'instance de sorte à prendre en compte certaines caractéristiques révélées par la preuve et ainsi être en mesure de mieux traiter la diversité des réclamations individuelles dont il est saisi. La description définitive du groupe sera également l'une des considérations du jugement final, sans compter que la loi prévoit des modalités particulières concernant l'analyse des réclamations individuelles lorsque le jugement acquiert l'autorité de la chose jugée (articles 1037 et s. C.p.c.).

(nos soulignés)

[238] La requête en autorisation des Requérants soulève plusieurs questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes de sorte que la résolution de chacune d'elles fera avancer de manière significative les réclamations potentielles des membres. Plus précisément :

- a. *Les membres du Groupe sont-ils en droit de demander l'émission d'une injonction afin de forcer Brossard à prendre les mesures qui s'imposent pour que cessent l'atteinte à leur droit à la qualité de leur environnement et/ou les troubles et les inconvénients anormaux de voisinage?*
- b. *Les membres du Groupe ont-ils subi une atteinte à leur droit à la qualité de l'environnement et/ou des troubles et des inconvénients anormaux de voisinage en raison du débit excessif des véhicules de tout gabarit sur le chemin des Prairies?*
- c. *Les membres du Groupe sont-ils en droit de demander des dommages-intérêts compensatoires et des dommages exemplaires?*
- d. *Les requérants sont-ils en droit de demander la réserve de leurs droits de réclamer toute autre somme liée à une perte de valeur immobilière qui découlerait des nuisances, trouble et inconvénients anormaux ?*
- e. *Les intimées sont-elles solidairement responsables des dommages causés aux membres du Groupe?*

[239] Les pétitions, signées en 2009 et en 2013 par plusieurs résidents du secteur O en bordure du chemin des Prairies, témoignent d'une problématique commune si elle est fondée. Même si des citoyens du secteur L s'opposent au présent recours, cela ne signifie pas que les problèmes soulevés ne les affectent pas dans leur ensemble. Ceci satisfait au critère de l'alinéa 1003 a) C.p.c.

[240] Une question est « commune » lorsque sa résolution est nécessaire pour le règlement des demandes de chaque membre du groupe. Les demandes des membres du Groupe doivent partager un élément commun important afin de justifier le recours collectif.

[241] Brossard plaide que le Tribunal est confronté à une multitude de facteurs donnant lieu à des questions qui seront, de manière prédominante, de nature individuelle plutôt que commune. En voici quelques exemples :

- *Quand chacun des membres du Groupe a-t-il acquis sa résidence ou est devenu locataire ou occupant de la résidence?*
- *Chaque membre du Groupe était-il au courant, au moment de l'achat de sa résidence de son déménagement à titre de locataire ou d'occupant, des problèmes allégués liés au chemin des Prairies?*

- *Quels sont les motifs pour lesquels chacun des membres du Groupe a acquis sa résidence ou a décidé d'en devenir locataire ou occupant?*
- *Quelle est la localisation géographique de chacun des membres du Groupe, sur le chemin des Prairies;*
- *À quel moment de la journée chaque membre du Groupe est-il davantage à la maison, le jour ou le soir?*
- *Quels membres du Groupe conduisent un véhicule pour leurs déplacements réguliers?*
- *Quelles sont les caractéristiques de la circulation sur le chemin des Prairies dans le secteur où est localisé chacun des membres du Groupe?*
- *Chacun des membres du Groupe est-il incommodé par les effets de la circulation sur le chemin des Prairies?*
- *Quels sont les facteurs qui incommodent chacun des membres du Groupe :*
 - *le bruit;*
 - *la poussière;*
 - *les odeurs;*
 - *la vitesse des véhicules;*
 - *le passage de véhicules de gros gabarit;*
 - *l'absence de sécurité;*
 - *le trafic;*
 - *la rage au volant;*
 - *la difficulté ou l'impossibilité de jouir pleinement de sa propriété;*
- *De quelle manière chaque membre du Groupe a-t-il été incommodé? (ex : devoir garder les fenêtres fermées, ne pas être en mesure de s'entendre lorsque dans la cour arrière de la résidence, obligé de vendre la résidence, etc.)*
- *Quel est le seuil de tolérance de chaque membre du Groupe au :*
 - *bruit;*
 - *poussière;*
 - *odeurs;*
 - *etc.*

[242] Brossard ajoute que même si l'on tient pour avérés les inconvénients allégués par les Requérants, ils peuvent varier substantiellement d'un membre à l'autre et à travers le temps.

[243] Le chemin des Prairies est divisé, au niveau du chemin de fer du CN, en deux secteurs, soit les secteurs O et L (RV-4).

[244] Il est possible que les membres visés par le Groupe soient confrontés à des situations factuelles, des inconvénients et des dommages distincts et individuels, selon le secteur où ils sont situés[15].

[245] Selon Brossard, le Groupe que les Requérants cherchent à faire autoriser serait constitué de 100 à 200 personnes.

[246] Vingt-sept (27) personnes, visées par le Groupe et résidant dans le secteur L du chemin des Prairies, s'opposent au recours collectif que les Requérants cherchent à faire autoriser[16].

[247] Ces mêmes personnes souhaitent que le tronçon du chemin des Prairies se trouvant dans le secteur L soit aménagé afin d'en faciliter la circulation et l'utilisation (RV-15).

[248] Par conséquent, selon Brossard, les membres visés par le Groupe ne se trouvent pas tous dans la même situation compte tenu de leur localisation différente sur le chemin des Prairies. On ne saurait affirmer qu'ils subissent tous les mêmes inconvénients résultant de la circulation automobile.

[249] Cependant, et malgré ces arguments, le Tribunal décide que le critère de l'article 1330 a) est respecté.

[250] En effet, les reproches formulés par les Requérants contre Brossard et Longueuil sont de la même nature (délais et étapes de la construction du boulevard Lepage augmentant les inconvénients subis quels qu'ils soient, utilisation réelle et vocation du chemin des Prairies) et soulèvent des questions communes au groupe tant sous le régime de la responsabilité extracontractuelle que celui associé aux troubles de voisinage. Les remèdes proposés notamment pour corriger la situation s'appliqueront à tous.

[251] Le Tribunal décide que la discussion proposée par Brossard relève du fond et que le doute à cet égard joue en faveur des Requérants.

4.2 ARTICLE 1003 b) C.p.c.

b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées

4.2.1 Le syllogisme juridique proposé par les Requérants

[252] Le Tribunal doit, au stade de l'autorisation, s'assurer qu'il y a une apparence sérieuse de droit à la lumière des faits allégués[17].

[253] Au stade de l'autorisation, le requérant a le fardeau de démontrer le syllogisme juridique entre les allégations de la requête en autorisation, tenues pour avérées à moins d'une preuve contraire, et les conclusions recherchées. Le syllogisme est « un raisonnement déductif rigoureux qui ne suppose aucune proposition étrangère sous-entendue »[18].

[254] Il s'agit d'empêcher les recours futiles, frivoles ou manifestement mal fondés dès l'étape de l'autorisation, afin de protéger la partie intimée en lui évitant les conséquences importantes d'un tel recours. Ainsi, contrairement à la règle habituelle, elle ne peut être poursuivie sans autorisation judiciaire préalable[19].

4.2.1.1 À l'égard de Brossard

[255] Les Requérants soulèvent deux reproches à l'égard de Brossard :

- *La Ville a commis une faute ou a été négligente en ne complétant pas le tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte dès qu'elle le pouvait (para. 110 de la Requête en autorisation);*
- *La Ville a été négligente en ne prenant pas toutes les mesures à sa disposition pour faire cesser les inconvénients anormaux sur le chemin des Prairies (para. 111 de la Requête en autorisation);*

[256] Les conséquences de ces manquements à l'égard des Requérants et des membres du Groupe sont les suivantes :

112. Tous les membres du groupe ont subi une perte de qualité de leur environnement et des inconvénients anormaux liés à la faute et/ou à la négligence de Ville de Brossard et sont en droit d'être dédommagés;

[257] Les Requérants souhaitent être autorisés à exercer le recours collectif décrit au paragraphe 21 du présent jugement. Il s'agit donc d'analyser le critère de l'art. 1003 b) C.p.c. pour chacun des régimes de responsabilités soulevés selon leurs règles propres.

4.2.1.1.1 Le régime de responsabilité fondé sur le droit à la protection de la qualité de l'environnement

[258] Les Requérants invoquent le droit à la qualité de l'environnement prévu à l'article 19.1 de la L.Q.E. :

19.1 *Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations et les autorisations délivrées en vertu de*

l'un ou l'autre des articles de la présente loi ainsi que, en matière d'odeurs inhérentes aux activités agricoles, dans la mesure prévue par toute norme découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1).

(nos soulignés)

[259] Le droit prévu à l'article 19.1 de la *L.Q.E.* n'est pas un droit absolu, mais subordonné aux obligations imposées par la *L.Q.E.* elle-même et à la réglementation adoptée en vertu de celle-ci.

[260] Une personne lésée dans son droit à la qualité de l'environnement en vertu de l'article 19.1 *L.Q.E.* dispose du recours en injonction prévu aux l'article 19.2 et 19.3 de la même loi :

19.2. Un juge de la Cour supérieure peut accorder une injonction pour empêcher tout acte ou toute opération qui porte atteinte ou est susceptible de porter atteinte à l'exercice d'un droit conféré par l'article 19.1.

19.3. La demande d'injonction visée dans l'article 19.2 peut être faite par toute personne physique domiciliée au Québec qui fréquente un lieu à l'égard duquel une contravention à la présente loi ou aux règlements est alléguée ou le voisinage immédiat de ce lieu.

Elle peut être faite également par le procureur général et par toute municipalité sur le territoire de laquelle se produit ou est sur le point de se produire la contravention.

(nos soulignés)

[261] En l'espèce, il ne peut y avoir d'injonction obligeant la construction du tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte afin de faire cesser la circulation indésirable ne serait-ce que parce qu'il est déjà construit et ouvert à la circulation depuis 2012.

[262] Le recours en injonction fondé sur l'article 19.1 de la *L.Q.E.* semble donc plutôt viser la sanction d'un droit qui découlerait de l'article 20 *L.Q.E.* :

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

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

[263] Il s'agirait donc d'ordonner à Brossard de prendre les moyens nécessaires pour faire cesser cette contamination résultant de la circulation automobile indésirable et plus particulièrement de créer une impasse ou un cul-de-sac comme souhaité par les Requérants.

[264] Il leur faut donc d'abord établir l'existence d'une telle circulation de véhicules indésirables et la contamination en résultant. À cet égard, l'analyse qui sera faite en vertu des autres régimes de responsabilités sera pertinente à l'évaluation de ce caractère excessif et des obligations légales des deux villes poursuivies.

[265] En effet, la circulation automobile comporte en soi l'émission de contaminants. Le recours des Requérants ne met pas en cause l'utilisation de l'automobile, mais plutôt les aspects inadéquats de la vocation et de l'utilisation du chemin des Prairies notamment en raison de la circulation en transit.

[266] Quant à la responsabilité extracontractuelle qui pourrait découler d'une atteinte au droit à la qualité de l'environnement prévu à l'article 20 de la *L.Q.E.*, celle-ci doit être traitée sous l'article 1457 *C.c.Q.*

[267] Les conclusions de faits tirées par le Tribunal plus loin s'appliquent ici et le recours ne doit pas être autorisé.

4.2.1.1.2 Le régime de responsabilité extracontractuelle de l'article 1457 C.c.Q : la faute, le dommage et le lien de causalité

[268] L'article 1457 C.c.Q. se lit comme suit :

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

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

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

[269] Les Requérants allèguent aux paragraphes 110 et 111 de la Requête en autorisation que Brossard aurait commis une faute ou aurait été négligente, engageant ainsi sa responsabilité civile à l'égard des Requérants et des membres visés par le Groupe.

[270] Brossard a-t-elle commis une faute ou a-t-elle été négligente en ne terminant pas le tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte sans délai, et ce, dès qu'elle le pouvait, à compter de 2008 comme l'affirment les Requérants?

[271] La question comporte une erreur à corriger et qui affecte le syllogisme proposé. Brossard a acquis en juillet 2010 seulement, l'ensemble des pouvoirs requis pour procéder aux travaux nécessaires sur Lepage. Ces travaux ont été exécutés en un peu plus de deux ans par la suite. Rien n'indique que ce délai de deux ans soit déraisonnable.

[272] Rappelons la chronologie des règlements. Entre 2002 et 2006, Longueuil adopte une série de règlements municipaux décrétant les travaux devant être effectués pour construire et compléter le boulevard Lepage dans l'arrondissement de Brossard :

1. Pièce RV-11 : *Règlement CM-2003-83 ordonnant des travaux de construction des égouts pluvial et sanitaire, de l'aqueduc, de pavage, de bordure, de trottoir et d'éclairage de rue sur le boulevard Lepage dans l'arrondissement de Brossard et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un emprunt n'excédant pas 1 710 000\$; (tronçon entre le chemin de fer du CN et boulevard Matte)*
2. Pièce RV-11 : *Règlement CM-2003-169 ordonnant des travaux de construction du boulevard Lepage entre les boulevards Lapinière et Grande-Allée de l'arrondissement de Brossard et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un emprunt n'excédant pas 12 103 000\$;*
3. Pièce R-26 : *Règlement CM-2004-222 ordonnant des travaux de construction des infrastructures municipales dans le boulevard Lepage de l'arrondissement de Brossard, autorisant l'acquisition de terrains et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un emprunt n'excédant pas 22 410 000\$; (tronçon entre le boulevard Leduc et le chemin de fer du CN);*
4. Pièce R-25.1 : *Règlement CM-2004-229 de Ville de Longueuil adoptant le plan du réseau artériel de la ville et identifiant le réseau artériel et les rues et routes qui forment le réseau relevant des conseils d'arrondissement; (mars 2004)*
5. Pièce R-25 : *Décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil adopté le 7 décembre 2005 et identifiant le réseau artériel en conformité du Règlement CM 2004-229 (R-25.1) dont le boulevard Lepage fait partie, mais non le chemin des Prairies (art. 34);*
6. Pièce R-27 : *Règlement CA-2006-48 modifiant la détermination des voies de circulation, des conduites d'aqueduc et des conduites d'égout sanitaire et pluvial constituant les réseaux qui font l'objet des articles 34, 35 et 36 du Décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil pour l'exercice financier 2007, ce Règlement modifiant la détermination des voies*

de circulation constituant son réseau artériel, mais le boulevard Lepage demeurant, par exception sous la juridiction de l'Agglomération :

1. Pour l'exercice financier 2007, la détermination des voies de circulation constituant le réseau artériel qui fait l'objet de l'article 34 du décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil, lequel article indique ces voies sur le plan 04EP003 qui accompagne le Règlement CM-2004-229 adoptant le plan du réseau artériel de la ville et identifiant le réseau artériel et les rues et routes qui forment le réseau relevant des conseils d'arrondissement, est modifiée par le retrait de toutes les voies de circulation, tel que montré sur le plan E P 004 01 joint au règlement comme annexe I;

4. Malgré les articles 1 à 3, les tronçons des réseaux visés par les travaux décrits dans les règlements mentionnés dans la liste jointe au règlement comme annexe IV demeurent une compétence d'agglomération jusqu'à ce que les travaux soient complétés.

Aux fins d'application du premier alinéa, les travaux sont considérés complétés à l'acceptation finale des travaux.

(nos soulignés)

[273] Les règlements CM-2003-83 (RV-11), CM-2003-169 (RV-11) et CM-2004-222 (R-26) sont tous énumérés à l'annexe IV du Règlement CA-2006-48 (R-27).

[274] Les travaux visés par ces règlements, et plus particulièrement par les Règlements CM-2003-83 et CM-2004-222, continuent de relever de la compétence de l'Agglomération jusqu'à ce qu'ils soient complétés.

[275] Cependant, le 1^{er} janvier 2008 entre en vigueur la *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale* [20], retirant à l'Agglomération sa compétence relativement aux voies de circulation constituant le réseau artériel à l'échelle de l'Agglomération (art. 19). Cependant, dans le cadre de ses dispositions transitoires, cette loi prévoit ce qui suit (art. 53) :

53. Le conseil d'agglomération de l'une ou l'autre des villes de Québec et de Longueuil peut, aux fins de la préparation de son budget et de celui des municipalités liées pour l'exercice financier de 2008, adopter, à compter du 25 octobre 2007, tout règlement en vertu des articles 118.3 et 118.4 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (L.R.Q., chapitre E-20.001), édictés par l'article 19. Il peut aussi, à compter de cette date, prendre toute décision de nature administrative pour donner suite aux changements apportés, dans le cas de l'agglomération de Longueuil, par les articles 10, 12, 15 à 19, 38 à 46 et 51 et dans le cas de l'agglomération de Québec, par les articles 15 à 19, 32 à 36 et 51;

(nos soulignés)

[276] Conformément à cet article, l'Agglomération conserve compétence pour prendre « toute décision de nature administrative pour donner suite aux changements apportés » au transfert de sa compétence sur le réseau artériel à Brossard, notamment en ce qui a trait à la responsabilité qu'elle avait décidé de conserver, par le Règlement CM-2006-48 (R-27), à l'égard des Règlements CM-2003-83 (RV-11), CM-2003-169 (RV-11) et CM-2004-222 (R-26).

[277] En application de cet article 53, l'Agglomération adopte, le 17 décembre 2007, le Règlement CA-2007-68 modifiant la liste des équipements, infrastructures et activités d'intérêt collectif annexé au Décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil, dont l'entrée en vigueur a lieu le 23 avril 2008, avec une prise d'effets à compter du 1^{er} janvier 2008, soit à la même date que la prise d'effets de l'abrogation des dispositions de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* portant sur le réseau artériel.

[278] Le Règlement CA-2007-68, notamment, classe certaines voies de circulation, dont le boulevard Lepage, dans la catégorie des équipements, infrastructures et activités d'intérêt collectif (annexe au Décret 1214-2005), en plus de confirmer la responsabilité de l'Agglomération pour les

travaux apparaissant aux plans visés par les articles 34 à 36 du Décret 1214-2005 et prévus aux règlements visés par l'article 50 de ce décret[21] :

17. Les travaux relatifs à un élément retiré de la liste annexée au décret 1214-2005 concernant l'agglomération de Longueuil ou apparaissant aux plans visés par les articles 34 à 36 de ce décret, prévus aux règlements visés par l'article 50 de ce décret, demeurent la compétence du conseil d'agglomération qui s'assure de leur complète exécution.

Aux fins d'application du premier alinéa, les travaux sont considérés complétés à l'acceptation finale des travaux.

[279] Les travaux à effectuer sur le boulevard Lepage et qui ont été décrétés par les Règlements CM-2003-83 (RV-11), CM-2003-169 (RV-11) et CM-2004-222 (R-26) apparaissent aux plans visés par les articles 34 à 36 du Décret 1214-2005 tel qu'expliqué précédemment (Règlement CM-2006-48).

[280] Par ailleurs, ces trois règlements sont également visés par l'article 50 al 2 du Décret 1214-2005 :

50. Relève de la compétence du conseil d'agglomération le financement des dépenses relatives aux dettes :

[...]

2^o contractées par la ville et reliées à des biens, à des services ou activités relevant d'une compétence d'agglomération; [...]

[281] Par conséquent, par le Règlement CA-2007-68, l'Agglomération a posé un geste administratif, tel que le lui permettait l'article 53 de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale*, afin de conserver la responsabilité sur les voies de circulation non encore construites et dont les travaux avaient été décrétés par les règlements énumérés à l'annexe IV du Règlement CM-2006-48, et ce, jusqu'à ce que ces travaux soient entièrement exécutés.

[282] C'est pourquoi, le 12 juillet 2010, l'Agglomération et Brossard signent une entente intermunicipale (R-28) par laquelle la première délègue à la seconde le pouvoir de procéder aux travaux de prolongement du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte, tel qu'il appert des termes de cette entente[22] :

Chapitre I – Objet de l'entente

1. La Ville de Longueuil délègue à la Ville de Brossard le pouvoir :

1^o de demander des soumissions pour compléter les travaux de prolongement du boulevard du Quartier dans la Ville de Brossard, du boulevard Matte jusqu'au chemin des Prairies, et la finalisation des travaux relatifs au tronçon déjà construit le cas échéant, dans le cadre des règlements CM-2003-83 et CM-2004-222;

2^o d'accorder les contrats relatifs aux travaux mentionnés au paragraphe 1^o, jusqu'à concurrence de 500 000 \$ pour les travaux visés au Règlement CM-2003-83 et jusqu'à concurrence de 4 508 000 \$ pour les travaux visés au Règlement CM-2004-222;

3^o de coordonner et surveiller les travaux décrits au paragraphe 1^o.

Les parties conviennent que le boulevard du Quartier relève de la compétence du conseil municipal de la Ville de Brossard qui conserve tous ses pouvoirs à son égard, malgré le premier alinéa.

2. Le mode de fonctionnement de cette entente intermunicipale est la délégation de compétences.

[283] C'est donc à compter de juillet 2010 et non en 2008 comme l'affirment les Requérants que Brossard acquiert les pouvoirs requis pour procéder aux travaux de prolongement du boulevard Lepage (boulevard du Quartier).

[284] En application de l'entente intermunicipale intervenue en juillet 2010, Brossard adopte le

Règlement REG-164 ordonnant des travaux municipaux sur le boulevard du Quartier entre le chemin des Prairies et le chemin de fer du CN et décrétant un emprunt, par lequel elle décrète des travaux sur une partie du boulevard du Quartier (Lepage) qui faisaient l'objet du Règlement CM-2004-222 mais n'avaient pas été achevés.

[285] Brossard a terminé les travaux de construction du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte entre 2010 et 2012. Le boulevard a été ouvert à la circulation en octobre 2012.

[286] Ainsi, la date à compter de laquelle Brossard aurait pu procéder à la construction du boulevard Lepage, est le 12 juillet 2010, et non le 23 mars 2007.

[287] L'allégation 110 de la Requête en autorisation étant ainsi contredite, elle ne peut être tenue pour avérée par le Tribunal dans l'analyse du syllogisme juridique requis par l'article 1003 b) C.p.c.

[288] Le délai entre la date à laquelle Brossard a acquis les pouvoirs requis pour réaliser ces travaux et la date à laquelle ils ont été complétés (2010-2012) ne confère pas une apparence sérieuse de faute entraînant la responsabilité extracontractuelle de Brossard envers les membres du Groupe.

[289] Par ailleurs, au cas contraire, les Requérants n'ont pas réussi à démontrer le lien de causalité entre la faute qui aurait été commise par Brossard de ne pas avoir terminé « le tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte sans délai » et les inconvénients allégués par les Requérants.

[290] En effet, les Requérants allèguent, au paragraphe 108 de la Requête en autorisation, que le retard à compléter le tronçon du boulevard Lepage (du Quartier) entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte a fait en sorte que « la circulation de transit, en provenance du Quartier Dix30 et des nouveaux secteurs résidentiels, serait détournée vers le tronçon du chemin des Prairies visé par la présente procédure, causant une perte de la qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidents en bordure de ce chemin ».

[291] Ce faisant, les Requérants demandent au Tribunal de faire un pas important. Il faudrait présumer, sur la base d'allégations contradictoires, ou même en l'absence d'allégations en ce qui concerne la période après le 21 septembre 2012 (date d'ouverture du tronçon du boulevard du Quartier entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte), que le retard allégué pour terminer le boulevard Lepage a causé un détournement de la circulation vers le chemin des Prairies et les inconvénients allégués par les Requérants.

[292] Les Requérants ne peuvent demander au Tribunal, au stade de l'autorisation, de tirer des inférences pour conclure à l'existence du lien causal. Le lien causal doit, au stade de l'autorisation, faire l'objet d'allégations de fait sérieuses et précises établissant son existence[23] :

[43] Sans qu'il soit nécessaire à ce stade de démontrer son droit par une preuve prépondérante, la requérante doit néanmoins alléguer tous les faits générateurs de responsabilités. En matière extracontractuelle, la requérante doit donc énoncer les faits qui, une fois prouvés, établiront qu'il y a :

a) une faute;

b) un dommage;

c) un lien de causalité.

[44] Si la requête en autorisation ne comporte aucune allégation de faits au soutien d'un seul de ces trois éléments constitutifs de responsabilité, la requête doit être rejetée.

[45] Il en est de même des quatre conditions énoncées à l'article 1003 C.p.c. Elles sont cumulatives et le défaut de satisfaire à une seule d'entre elles doit entraîner le rejet de la requête[9].

[46] Comme le déclarait la juge Claudine Roy de la Cour supérieure, « le tribunal doit examiner le syllogisme juridique au regard des faits allégués, le syllogisme étant défini selon le Petit Robert comme un raisonnement déductif rigoureux qui ne suppose aucune proposition étrangère sous-entendue »[10].

[...]

[50] En télescopant ce syllogisme pour y rechercher un lien de causalité, on observe que la requérante semble inférer de l'omission de l'intimée d'avoir surveillé le réservoir d'eau, l'apparition d'un grave préjudice psychologique.

[51] Soit dit avec égards, le tribunal ne peut induire de l'énoncé des faits de la requête en autorisation qu'il existe un lien de causalité direct entre le fait que la Ville de Sainte-Adèle a fait défaut de surveiller le réservoir d'eau et le grave préjudice psychologique dont souffrirait la requérante. Même en interprétant libéralement la requête en autorisation, encore faut-il qu'elle comporte des allégations démontrant prima facie l'existence de ce lien de causalité direct c'est-à-dire : la possibilité objective de la création du préjudice, la prévisibilité raisonnable de celle-ci et enfin la situation dans le temps des divers facteurs à caractère causal[15].

[52] Dans la meilleure des hypothèses pour la requérante, le défaut de surveillance peut avoir constitué une condition de réalisation du dommage mais n'en est pas la cause. De la même façon, le défaut de surveillance a peut-être été l'occasion de l'accès de trois animaux par une petite ouverture du réservoir d'eau mais non la cause du traumatisme psychologique allégué par la requérante.

[53] Ainsi, même en tenant les faits pour avérés, le tribunal est d'avis que la condition exigée à l'article 1003 b) C.p.c. n'est pas rencontrée soit que les faits paraissent justifier les conclusions recherchées.

(nos soulignés)

[293] Les allégations de la Requête en autorisation qui visent à amener le Tribunal à tirer des inférences sur l'existence du lien de causalité se contredisent ou sont contredites par les rapports d'experts au dossier.

[294] En effet, aux paragraphes 44 et 108 de la Requête en autorisation, il est allégué que :

44. Avec la construction du tronçon du boulevard Lepage (appelé du Quartier à partir de 2008), du boulevard Leduc au chemin des Prairies, et l'ouverture par la suite du Quartier Dix30, le chemin des Prairies est devenu une voie de transit drainant une grande partie de la circulation en direction et en provenance de ce centre d'achat et des nouveaux développements résidentiels;

[...]

60. En 2010, Ville de Brossard mandate la firme Génivar pour réaliser une Étude de modération de la circulation sur le chemin des Prairies à Brossard, pièce R-13;

61. Le mandat donné à Génivar devait être complémentaire aux engagements de la Ville de Brossard de prolonger le boulevard du Quartier vers le boulevard Matte et de modifier le chemin des Prairies, engagements ayant, selon Génivar, une incidence directe sur les débits de circulation sur le chemin des Prairies, pièce R-13;

62. L'Étude de modération de la circulation de Génivar confirme que le secteur à l'étude présente une problématique au niveau du transit et de la vitesse et que le transit a comme principale destination l'autoroute 30 et le Quartier Dix30, pièce R-13;

108. [Le retard à construire le tronçon du boulevard Lepage entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte allait nécessairement avoir comme effet que] la circulation de transit, en provenance du Quartier Dix30 et des nouveaux secteurs résidentiels, serait détournée vers le tronçon du chemin des Prairies visé par la présente procédure, causant une perte de la qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidents en bordure de ce chemin;

(nos soulignés)

[295] L'Étude de modération de la circulation de Génivar (pièce R-13) a pour objet d'analyser divers

scénarios d'aménagement du chemin des Prairies dans le secteur O (entre le boulevard Taschereau et le chemin de fer du CN), et non pas d'examiner l'impact de la construction du boulevard du Quartier, entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte, sur le volume de circulation sur le chemin des Prairies.

[296] Or, les conclusions de cette étude R-13 sont contredites par d'autres allégations et le rapport CIMA cité au soutien de la Requête en autorisation.

[297] En effet, les allégations des paragraphes 63 et 64 de la Requête en autorisation contredisent les paragraphes 44, 60 à 62 et 108 de la Requête en autorisation :

63. En avril, en septembre et en octobre 2011, de nouveaux comptages du débit de la circulation réalisés à la demande de Ville de Brossard sur le tronçon du chemin des Prairies témoignent d'un débit journalier moyen annuel dans les deux directions de 5000 à 7000 véhicules, tel qu'il appert des relevés de comptage de 2011, communiqués en liasse, pièce R-14 ;

64. À la suite de l'ouverture du dernier tronçon du boulevard du Quartier, entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte, à l'automne 2012, Ville de Brossard mandate la firme de génie CIMA pour effectuer une nouvelle étude du volume de la circulation. Il appert de ces comptages que le débit journalier moyen annuel selon le secteur du tronçon du chemin des Prairies concerné par la présente procédure varie entre 5000 et 11 000 véhicules dans les deux directions, pièce R-15 ;

(nos soulignés)

[298] Ainsi, selon la Requête en autorisation, malgré l'ouverture du boulevard du Quartier entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte, le 21 septembre 2012, la circulation automobile sur le chemin des Prairies s'est maintenue ou a augmenté.

[299] On peut donc conclure que ce tronçon n'a pas désencombré le chemin des Prairies d'une partie de sa circulation antérieure, contrairement à ce qu'affirment les Requéérants quant à son utilité.

[300] De plus, la partie analytique du rapport CIMA en janvier 2013 (RV-7), indique, contrairement aux allégations de la Requête en autorisation, qu'en heure de pointe de soirée, autant en semaine qu'en fin de semaine, le taux de circulation de transit sur le chemin des Prairies en direction du boulevard du Quartier n'est que de 6% à 15%, ce qui est un taux de transit faible pour une collectrice comme le chemin des Prairies[24].

[301] Ce rapport de CIMA contredit sur ce point les conclusions du rapport de Génivar de 2010 (R-13) qui, de toute manière, n'avait pas comme objectif d'analyser le débit de circulation et ses causes.

[302] Au stade de l'autorisation, le Tribunal n'a pas à trancher entre deux rapports d'experts contradictoires.

[303] Cependant, en l'espèce, les allégations et les rapports cités par les Requéérants eux-mêmes au soutien de la Requête en autorisation se contredisent.

[304] En ce qui concerne plus particulièrement la période après le 21 septembre 2012, aucun rapport d'expertise n'a été mis en preuve par les Requéérants pour soutenir la prétention selon laquelle le défaut d'ouvrir le tronçon du boulevard Lepage (du Quartier) entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte aurait pour effet de drainer la circulation sur le chemin des Prairies.

[305] En réalité, tous les comptages effectués depuis 1992 et déposés par les Requéérants, établissent un débit moyen journalier total d'environ 5 000 véhicules ou plus sur le chemin des Prairies sauf ceux de Cegertec en 2009 et repris par Genivar soit 3 800 véhicules. Il faut voir toutefois que le parcours étudié varie d'une étude à l'autre ce qui peut avoir un impact sur les calculs.

[306] Par contre, s'ils diffèrent sur l'existence d'une problématique de transit, Genivar et CIMA s'entendent sur le fait que les comptages n'excèdent pas ce qui est attendu sur une voie collectrice, classification appropriée pour le chemin des Prairies.

[307] Il faut remarquer que les comptages de 1992 et 1998 sont antérieurs au développement de la zone non urbanisée et à la construction totale ou partielle de Lepage.

[308] Il est vrai que Genivar conclut à une problématique de circulation de transit à l'heure de pointe de l'après-midi, la valeur de cette conclusion relevant du juge du fond. Toutefois, même si une telle problématique existait alors, le débit total retenu par Genivar est inférieur à ceux de 1992 et 1998 et reste acceptable sur une voie collectrice.

[309] Le lien de causalité entre cette problématique présumée ou avérée et les inconvénients qui en découleraient ne serait pas démontré. Il serait plutôt établi avec la circulation automobile existante, peu importe sa provenance. Or, le recours des Requérants ne vise pas à interdire la circulation automobile, mais plutôt les inconvénients additionnels et anormaux causés par un débit excessif alimenté par la circulation en transit.

[310] Le caractère excessif du débit de circulation n'étant pas démontré, l'apport particulier de la circulation en transit n'est pas déterminant et ne cause pas d'anomalies quant aux inconvénients subis.

[311] Enfin, l'étude plus complète réalisée par CIMA à l'automne 2012 après l'ouverture de Lepage sur tout son parcours jusqu'à Matte montre un débit moyen journalier véhiculaire semblable ou supérieur aux comptages de 2011 avant les travaux d'achèvement de Lepage. Or, en 2012, il n'y a pas de problématique de transit, cette circulation indésirable étant faible.

[312] Ainsi de deux choses l'une. Il n'existait pas de problématique de transit en 2011 et en 2012 ou, au cas contraire, son apport n'augmentait pas le volume de circulation de façon significative puisque le débit total restait conforme à celui attendu d'une voie collectrice.

[313] Les Requérants suggèrent une explication. Les automobilistes auraient simplement conservé leurs habitudes de transit avant et après l'ouverture de Lepage jusqu'à Matte. Cette explication peut valoir pour le maintien du volume total de circulation sur chemin des Prairies, mais ne modifie en rien la conclusion finale sur la compatibilité de ce débit avec celui d'une collectrice.

[314] En tout état de cause, le lien de causalité n'est pas démontré entre les inconvénients décrits par les Requérants et la circulation indésirable transitant sur le chemin des Prairies, thèse fondamentale du syllogisme proposé. Et plus encore, la création d'une impasse ou cul-de-sac pour corriger le problème démontré ou non de la circulation de transit est rejetée par les deux experts Genivar et CIMA.

[315] Sur un aspect aussi technique que l'organisation du réseau routier sur un territoire et l'impact des voies de circulation les unes sur les autres eu égard au volume de circulation, il est nécessaire de recourir à une analyse d'expert. Une simple présomption de lien causal est insuffisante[25].

[316] En l'espèce, non seulement les allégations de la Requête en autorisation se contredisent, mais compte tenu de la nature technique du problème soulevé, une expertise aurait été nécessaire pour établir que compte tenu de l'aménagement des voies de circulation sur le territoire de Brossard, le retard à construire le tronçon du boulevard Lepage (du Quartier) entre le chemin des Prairies et le boulevard Matte allait nécessairement donner lieu à un débordement de la circulation sur le chemin des Prairies.

[317] Par conséquent, le Tribunal ne peut tenir compte de ces allégations dans son appréciation du syllogisme juridique requis par l'article 1003 b) C.p.c.

[318] Les Requérants n'ont pas réussi à assumer leur fardeau de démonstration suggérant l'existence d'un lien de causalité entre la faute reprochée à Brossard et le préjudice qu'ils allèguent avoir subi, en leur nom et au nom des membres du Groupe.

[319] Compte tenu de ce qui précède, les Requérants n'ont pas réussi à établir l'existence d'une faute de la part de Brossard ou l'existence d'un lien causal eu égard aux inconvénients allégués; ils n'ont donc pas réussi à démontrer, *prima facie*, le syllogisme juridique requis par l'article 1003 b) C.p.c.

[320] Brossard a-t-elle été négligente en ne prenant pas toutes les mesures à sa disposition pour que cessent le bruit et les autres inconvénients anormaux sur le chemin des Prairies

[321] Le paragraphe 111 de la Requête en autorisation ne précise pas quelles mesures Brossard avait à sa disposition et aurait dû prendre pour faire cesser les inconvénients causés sur le chemin des Prairies.

[322] Toutefois, les paragraphes 48, 52, 67 de la Requête en autorisation, les pièces R-24, R-10 et R-17 auxquelles elles réfèrent, ainsi que le paragraphe 69, révèlent les attentes des Requérants et du Comité, composé de certains membres du Groupe, sur la solution préconisée soit la création d'une impasse ou d'un cul-de-sac au niveau du chemin de fer à mi-chemin du chemin des Prairies, entre le boulevard Taschereau et le boulevard Lepage (du Quartier).

[323] Or, ces solutions, d'ailleurs rejetées par Genivar et CIMA, relèvent de la sphère politique et du pouvoir discrétionnaire de Brossard[26] :

[...] Appellant had, of course, a right to change traffic patterns in the public interest, and this without liability in the absence of fault.

[...]

The traffic flow changes made by the Appellant in the public interest were of benefit to the great majority of citizens in the vicinity, which includes a school. What respondents have been experiencing are the inevitable inconvenience of neighbourhood, without recourse against the City or the neighbours. The City offered to block access from the parking lot to Brock, and made other suggestions, but all were declined.

Mais lorsqu'il s'agit de restreindre la circulation de véhicules lourds, il faut l'approbation du ministre des Transports (art. 291 et 627 C.s.r.);

L'article 4(8) de la Loi sur les compétences municipales confère à la municipalité locale le pouvoir discrétionnaire de prendre certaines mesures administratives en matière de transport, notamment celle de la fermeture d'une rue.

[324] Une municipalité n'encourt pas de responsabilité extracontractuelle pour ses décisions politiques. Ce n'est que lorsqu'elle agit dans le cadre de la sphère opérationnelle de ses pouvoirs, qu'une municipalité peut être tenue responsable du préjudice qu'elle cause à autrui[27].

[325] Brossard n'encourt pas de responsabilité civile de ne pas avoir pris les décisions politiques souhaitées par les Requérants à l'égard du chemin des Prairies, sauf en cas de mauvaise foi[28] :

En vertu du droit public, une municipalité bénéficie d'un grand pouvoir discrétionnaire dans l'exercice de son pouvoir de réglementation. Cette discrétion est cependant limitée.

[...]

En vertu du droit public, une municipalité ne peut donc être tenue responsable de l'exercice de son pouvoir réglementaire si elle a agi de bonne foi ou si l'exercice de ce pouvoir ne peut être qualifié d'irrationnel. [...] La municipalité bénéficie d'une marge d'erreur légitime.

[...]

[...] Les municipalités exercent des fonctions qui requièrent la prise en considération d'intérêts multiples, parfois contradictoires. Pour favoriser pleinement la résolution démocratique des conflits politique, les corps publics élus doivent disposer d'une marge de manœuvre considérable. Hors d'un contexte constitutionnel, il serait inconcevable que les tribunaux s'immiscent dans ce processus et s'imposent comme arbitres pour dicter la prise en considération d'un intérêt particulier. Ils ne peuvent intervenir que s'il y a preuve de mauvaise foi. [...]

Et[29] :

[23] Ainsi, dans leur sphère législative ou réglementaire, les municipalités bénéficient d'une immunité relative en vertu des règles de droit public énoncées en common law, alors que dans leur sphère opérationnelle, la simple faute au sens du Code civil peut engager leur responsabilité (Jean-Pierre St-Amour, Le droit municipal de l'urbanisme discrétionnaire au Québec, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006, p. 141). Dans la sphère législative, les municipalités ne peuvent voir leur responsabilité extracontractuelle engagée que si la partie demanderesse réussit à prouver leur mauvaise foi, par opposition à la faute simple dans la sphère opérationnelle.

(nos soulignés)

[326] La bonne foi de la Ville comme, celle de toute personne se présume ([art. 2805 C.c.Q.](#))[30] :
2805. La bonne foi se présume toujours, à moins que la loi n'exige expressément de la prouver.

[327] Pour renverser cette présomption de bonne foi, les Requérants devront donc établir la mauvaise foi de Brossard par opposition à sa négligence[31] :

[23] Ainsi, dans leur sphère législative ou réglementaire, les municipalités bénéficient d'une immunité relative en vertu des règles de droit public énoncées en common law, alors que dans leur sphère opérationnelle, la simple faute au sens du Code civil peut engager leur responsabilité (Jean-Pierre St-Amour, Le droit municipal de l'urbanisme discrétionnaire au Québec, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006, p. 141). Dans la sphère législative, les municipalités ne peuvent voir leur responsabilité extracontractuelle engagée que si la partie demanderesse réussit à prouver leur mauvaise foi, par opposition à la faute simple dans la sphère opérationnelle.

[...]

[25] Afin d'obtenir une compensation pour la perte de profits associée à l'application du Règlement 615, les intimés devaient démontrer la mauvaise foi de l'appelante. Le concept de mauvaise foi englobe « les actes qui sont délibérément accomplis dans l'intention de nuire, ce qui correspond à la mauvaise foi classique, mais aussi ceux qui se démarquent tellement du contexte législatif dans lequel ils sont posés qu'un tribunal ne peut raisonnablement conclure qu'ils l'ont été de bonne foi » (Sibeca, précité, paragr. 26). J'ajoute que l'adoption d'un règlement municipal jugé par la suite invalide n'est pas en soi source de responsabilité (Welbridge Holdings Ltd. c. Greater Winnipeg, 1970 CanLII 1 (CSC), [1971] R.C.S. 957 ; au même effet quant à une loi ou un règlement gouvernemental déclaré ensuite invalide : Guimond c. Québec (Procureur général), 1996 CanLII 175 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 347)

(nos soulignés)

[328] La Requête en autorisation ne contient aucune allégation de mauvaise foi à l'encontre de Brossard et aucun règlement ou résolution n'est attaqué de nullité.

[329] Au contraire, à la face de la Requête en autorisation, on constate tous les efforts déployés par Brossard pour agir de façon éclairée, cohérente et transparente dans le développement de son territoire et la construction des boulevards, dont Lepage. On constate aussi les efforts déployés pour vérifier le bien-fondé des doléances des Requérants et du Comité et trouver des solutions adaptées aux intérêts de tous incluant les autres citoyens utilisant le chemin des Prairies.

[330] N'ayant établi aucune apparence sérieuse de mauvaise foi de la part de Brossard ni même allégué les faits nécessaires à cette fin, les Requérants ne respectent pas les conditions requises par l'article 1003 b) C.p.c. pour démontrer l'existence du syllogisme juridique auquel ils sont tenus.

[331] Le Tribunal doit en conséquence rejeter la Requête en autorisation eu égard au régime de responsabilité extracontractuelle ([art. 1457 C.c.Q.](#)).

4.2.1.1.3 Le régime de responsabilité fondé sur la [Charte des droits et libertés de la personne](#)

[332] Les Requérants invoquent les [articles 6 et 49](#) de la [Charte des droits et libertés de la personne](#), RLRQ, c. C-12 (ci-après la « [Charte](#) ») qui se lisent comme suit :

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

49. Une atteinte *illicite* à un droit ou à une liberté reconnus par la présente [Charte](#) confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral

ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs.

(nos soulignés)

[333] Les Requérants invoquent ces deux articles afin de fonder, d'une part, leurs conclusions en dommages compensatoires pour le préjudice moral ou matériel qu'ils allèguent avoir subi, et d'autre part leurs conclusions en dommages punitifs.

[334] L'article 49 alinéa 1 de la Charte prévoit l'octroi de dommages compensatoires en cas d'atteinte illicite à un droit ou à une liberté prévus par la Charte.

[335] En l'espèce, il s'agirait d'une atteinte illicite au droit prévu à l'article 6 de la Charte, soit le droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens.

[336] Il y a atteinte illicite à un droit protégé par la Charte lorsque la violation du droit découle d'un comportement fautif, c'est-à-dire un comportement qui transgresse une norme de conduite raisonnable dans les circonstances selon le droit commun ou une norme édictée par la Charte elle-même[32].

[337] Pour les motifs déjà exposés plus haut, le syllogisme requis n'est pas démontré à l'égard de cette conclusion.

4.2.1.1.4 Le régime de responsabilité sans faute de l'article 976 C.c.Q. : les troubles de voisinage

[338] L'article 976 C.c.Q. se lit comme suit :

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

[339] Le régime de responsabilité établi par l'article 976 C.c.Q. est fondé sur deux éléments essentiels et cumulatifs[33] :

- a) des relations de voisinage entre les parties concernées;
- b) le caractère anormal des inconvénients subis par le plaignant;

[340] À titre de personne morale de droit public responsable de la gestion de son territoire et de l'entretien de ses voies publiques, Brossard conteste être une « voisine » au sens de l'article 976 C.c.Q.[34] °

1-252 – Notion de voisins – L'obligation de tolérer les inconvénients normaux et, a contrario, d'indemniser les inconvénients anormaux ne concerne que les voisins. Il importe donc de déterminer qui ils sont.

[...]

Enfin, il importe de limiter l'application de l'article 976 C.c. à des situations qui découlent véritablement de l'exercice du droit de propriété ou de son usage, sans quoi il risque d'y avoir une absorption par 976 C.c. de l'ensemble des préjudices subis dans un contexte de proximité. [...]

Une question similaire se pose en matière de responsabilité d'une municipalité. Si celle-ci peut agir, dans certaines circonstances, à titre de propriétaire, la jurisprudence s'oppose sur la question de savoir si elle agit à ce titre lorsqu'elle opère en tant que puissance publique, dans la gestion du territoire ou l'entretien de la voie publique ou du système d'égout. À notre avis l'article 976 C.c. ne devrait pas s'étendre à ces situations.

(nos soulignés)

Également dans : *D'amour c Mutuelle des municipalités du Québec*[35] :

[23] *La demanderesse plaide que l'article 976 C.c.Q. doit recevoir application, car la*

Municipalité est propriétaire de la rue A et de ce fait, sa voisine. Elle cause des dommages anormaux au sous-sol de sa résidence lors des travaux de réfection de son réseau d'aqueduc et d'égout.

[24] Plaider que la Municipalité qui est propriétaire de la rue est voisine de la demanderesse est une application trop libérale de cet article. [...]

(nos soulignés)

Et dans : *Hydro-Québec c Construction Bricon Ltd*[\[36\]](#) :

[3] Hydro-Québec plaide qu'elle possède, sous la rue St-Urbain, des puits bétonnés qui furent construits en 1974 et qui permettent l'accès à son réseau électrique souterrain.

[...]

[9] Hydro-Québec plaide qu'elle est la voisine de la Ville de Granby et prétend que l'article 976 C.c.Q. doit recevoir application. [...]

[...]

[13] Plaider qu'Hydro-Québec est un voisin de la Ville de Granby parce que des puits se trouvent sous la structure du réseau routier est, il nous semble, une application trop libérale de l'article 976 C.c.Q. [...]

[341] Les reproches faits à Brossard par les Requérants dans le cadre de la Requête en autorisation portent sur les actes de gestion ou d'entretien de cette dernière, à titre de puissance publique, eu égard aux voies publiques.

[342] Quant aux actes de gestion, cette conclusion de la doctrine et de la jurisprudence est compatible avec l'immunité reconnue par la jurisprudence en matière de responsabilité extracontractuelle des municipalités pour des décisions relevant de la sphère politique.

[343] En effet, il serait étonnant qu'une municipalité ne puisse être tenue responsable de ses décisions de nature politique, sauf en cas de mauvaise foi, mais qu'elle puisse être tenue responsable, à l'égard des mêmes faits, de ses décisions politiques lorsqu'elles concernent l'usage d'un immeuble lui appartenant.

[344] Les reproches faits à Brossard par les Requérants dans le cadre de la Requête en autorisation portent sur les décisions de cette dernière à titre de puissance publique, eu égard à la voie publique que constitue le chemin des Prairies.

[345] À ce titre et dans ce contexte, Brossard plaide ne pas être une « voisine » au sens de l'[article 976 C.c.Q.](#) En conséquence, un des éléments essentiels constitutifs de la responsabilité sans faute de l'[article 976 C.c.Q.](#) n'existerait pas en l'espèce.

[346] Sur cette seule base, le Tribunal, selon Brossard, devrait rejeter la Requête en autorisation eu égard au régime de responsabilité sans faute ([art. 976 C.c.Q.](#)).

[347] Sans décider de ce point qui pourra faire l'objet d'un débat au fond, le Tribunal rejettera la Requête en autorisation sous ce régime puisque les Requérants, de toute façon, n'ont pas démontré par syllogisme, l'existence d'inconvénients anormaux de voisinage en raison de leur proximité avec une voie collectrice comportant un débit de circulation adéquat.

[348] Selon eux, le chemin des Prairies est un chemin à caractère patrimonial dont le volume de circulation variant entre 5 000 et 11 000 véhicules par jour selon les études citées constitue un débit excessif et anormal pour une telle voie de circulation, peu importe qu'il s'agisse du segment commercial ou résidentiel.

[349] Les inconvénients subis par les Requérants seraient donc anormaux en regard de leurs attentes quant à la vocation du chemin des Prairies.

[350] Or, le chemin des Prairies, qui historiquement relie la route 132 en bordure du Fleuve St-Laurent et le territoire des municipalités situées au sud de Brossard est un chemin qui traverse l'ensemble du territoire de celle-ci ainsi qu'une voie à caractère intermunicipal.

[351] Le développement urbain de Brossard s'est fait progressivement le long du chemin des Prairies, d'abord entre la route 132 et le boulevard Taschereau, puis depuis plus de 25 ans, au sud du boulevard Taschereau, le long de ce même chemin.

[352] Le chemin des Prairies constitue la principale voie de circulation à l'intérieur du secteur O, le premier secteur développé le long du chemin des Prairies au sud du boulevard Taschereau, et il sert de principale voie pour accéder à ce secteur et en sortir. Il a la même fonction à l'égard du secteur L et constitue même pour plusieurs rues résidentielles locales de ce secteur, la seule voie d'accès et de sortie, en vue d'accéder aux artères principales du territoire municipal (boul. Rome, boul. Taschereau, boul. du Quartier, boul. Matte).

[353] Une collectrice a les caractéristiques principales suivantes :

- Elle a comme fonction de permettre l'accessibilité aux résidences riveraines;
- Elle constitue une voie permettant la circulation et l'accessibilité aux résidents d'un secteur;
- Elle est généralement raccordée à une artère d'importance.

[354] Le chemin des Prairies est donc identifié par Brossard « collectrice principale » [37].

[355] Il revient aux Requérants de démontrer *prima facie* le caractère anormal des inconvénients subis et le débit excessif de circulation qui en constitue la cause essentielle.

[356] La Requête en autorisation n'allègue pas que le volume de véhicules sur le chemin des Prairies est déraisonnable pour une « collectrice principale » et pour les fonctions que ce chemin doit exercer à l'égard des secteurs O et L par comparaison à l'ensemble des voies de circulation du territoire de Brossard.

[357] En 1990, le secteur O de Brossard, secteur toujours qualifié de résidentiel, était déjà développé à 50% de sa capacité et il était prévu de le développer davantage, tel qu'il appert du plan du Plan d'urbanisme de la Ville de Brossard du 8 janvier 1990 (point 3.7 Profils des secteurs N, O & I) :

3.7.2 Utilisation du sol

3.7.2.2. Secteur O

La fonction résidentielle occupe 76,3 % du territoire développé.

La fonction publique occupe 14,9 % du territoire.

La fonction commerciale, surtout localisée le long du boulevard Taschereau, occupe 8,8% du territoire.

La fonction industrielle est absente.

[...]

3.7.6 Historique des secteurs

3.7.6.2 Secteur O

Le quart du secteur O s'est développé entre 1976 et 1985.

Un autre quart s'est développé entre 1986 et 1989.

Il reste près de la moitié du secteur à développer.

(nos soulignés)

[358] Selon ce Plan d'urbanisme de 1990, l'orientation donnée au secteur L par Brossard, secteur alors non développé, était celle d'un « centre-ville » (point 8.2 Orientations) :

8.2.1 Planifier un développement de haute qualité pour le territoire situé entre le chemin de fer du CN et l'autoroute 30, soit les secteurs L, C et J.

[...]

8.2.2 [...]

-créer dans le secteur L, un centre-ville articulé autour des fonctions de bureaux.

commerces, industries de prestige et habitations de forte densité;

(nos soulignés)

[359] Le zonage de la Ville de Brossard pendant cette période suit ces orientations du Plan d'urbanisme.

[360] En 2001, Brossard adopte un nouveau Règlement de zonage, soit le Règlement no 1642 (toujours en vigueur aujourd'hui), selon lequel les secteurs O et L sont zonés « habitation » conformément au Plan de zonage de Brossard adopté le 9 juillet 2001.

[361] Le Règlement de zonage no 1642 identifie les usages permis dans chaque zone, et seuls les usages « habitation » unifamilial ou bifamilial sont permis dans les zones du secteur O (soit O05H, O07H, O09H, O11H et O12H). D'autre part, l'usage « habitation » multi-logements (haute densité) est prédominant dans les zones du secteur L (soit L03H, L11H), ainsi que l'usage « commercial ».

[362] Conformément aux dispositions de ce même règlement, la zone J01H, située entre les deux lignes de chemin de fer du CN croisant le chemin des Prairies sur le tronçon entre le boulevard du Quartier et le boulevard Taschereau, fait l'objet d'un zonage « habitation » unifamilial et « commercial ».

[363] Il appert de ces règlement et plan d'urbanisme que Brossard avait l'intention, depuis le début des années 1990, de faire du secteur L un secteur densément peuplé (centre-ville puis zonage « habitation » multifamilial).

[364] Le plan du schéma d'aménagement et de développement portant sur l'affectation du sol adopté par la MRC de Champlain montre qu'en 2006, le secteur O de Brossard, sur le chemin des Prairies, était développé, alors que le secteur L ne l'était pas encore.

[365] Le développement du secteur L ne s'est effectué que récemment, ce qui explique peut-être la présence d'un nombre plus élevé de camions de haut gabarit sur le chemin des Prairies, aux fins du transport des matériaux nécessaires à la construction des nouveaux immeubles résidentiels du secteur L et ce, malgré l'interdiction de tels camions sur le chemin des Prairies en vertu du *Règlements no 333 et 947 de Brossard relatif à la circulation, au stationnement des véhicules et à la sécurité publique* (RV-12). Toutefois, cette hypothèse soulevée par Brossard relève du fond.

[366] Le chemin des Prairies a, depuis le début du développement du secteur O servi de voie collectrice de ce secteur.

[367] Cette fonction de collectrice du chemin des Prairies ne pouvait qu'augmenter avec le développement résidentiel qui a suivi, autant pour le secteur O que pour le secteur L.

[368] Compte tenu de son caractère historique de voie intermunicipale ainsi que du développement annoncé et souhaité par Brossard depuis de nombreuses années, les Requérants ne pouvaient raisonnablement s'attendre à ce que le chemin des Prairies demeure un chemin de campagne à circulation réduite.

[369] Le caractère normal ou anormal des inconvénients doit être apprécié objectivement et non en fonction des « attentes » des plaignants[38].

[370] Par ailleurs, le volume de circulation de quelques 5000 véhicules par jour ne date pas d'hier, mais a déjà été comptabilisé au courant des années 1990, tel qu'il appert d'ailleurs des pièces alléguées par les Requérants eux-mêmes au soutien de la Requête en autorisation (Relevés comparatifs (1992-1998) des débits de circulation sur les boulevards Lapinière, Rome, Matte et sur le chemin des Prairies R-6).

[371] L'augmentation progressive du volume de circulation sur le chemin des Prairies, à la hauteur du secteur O, coïncide avec le développement du secteur O dans son entier et avec le développement progressif du secteur L depuis quelques années.

[372] Le caractère patrimonial du chemin des Prairies, est limité et a été considéré lors des audiences du BAPE[39].

[373] Les voisins doivent tolérer les inconvénients normaux du voisinage, prémisses de la vie en société. Ils ne peuvent exiger qu'il n'y ait pas de développement dans leur secteur après s'y être

installés[40] :

[15] *Le fonds de l'appelante ne bénéficie pas d'un droit acquis à ce que la « situation du voisinage demeure inchangée. L'appelante n'a pas acquis le droit à la préservation intégrale de son environnement, du fait de l'antériorité de son établissement de santé et de thalassothérapie.*

[16] *L'article 976 C.c.Q. oblige les voisins à accepter les inconvénients normaux du voisinage, que ces inconvénients soient occasionnés par des voisins nouveaux ou anciens ou qu'ils découlent d'un usage récent ou ancien. Ainsi, le voisinage peut occasionner de nouveaux inconvénients avec lesquels il faudra composer lorsque ces inconvénients peuvent être qualifiés de normaux pour le voisinage [4].*

[17] *En revanche, « les inconvénients normaux du voisinage » ne doivent pas être déterminés dans l'abstrait, mais plutôt en tenant compte de l'environnement dans lequel un abus du droit de propriété se serait matérialisé. Les limites de la tolérance que se doivent les voisins seront tracées « suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux ».*

[18] *L'antériorité d'un usage fait partie intégrante de l'examen contextuel requis dans les circonstances. La personne qui décide de vivre à proximité d'une source d'inconvénients connue accepte, dans une certaine mesure, les inconvénients normaux de l'environnement où elle s'établit [5]. À l'inverse, la personne qui crée une nouvelle source d'inconvénients dans un milieu résidentiel paisible pourra se voir reprocher de détériorer la qualité du milieu où elle s'installe et d'abuser de son droit de propriété [6].*

[374] Les Requérants ne peuvent exiger que le volume de circulation sur le chemin des Prairies soit inférieur à 5000 véhicules par jour compte tenu de sa vocation de collectrice confirmée par les expertises déposées, notamment pour plusieurs rues du secteur O ayant comme seule voie d'accès le chemin des Prairies (Oigny, Orsay, Odessa, Othello, Omer, Omega, Oasis, Oakland, Oder, Oural, Orange, Orcades)^[41].

[375] L'étude effectuée par Cima en janvier 2013 conclut ce qui suit :

Par l'analyse de ces données, on constate que les débits actuels sur le chemin des Prairies entre les boulevards Taschereau et du Quartier sont adéquats et correspondent à l'achalandage attendu sur une collectrice. De ce fait, aucune problématique de débit élevé n'est présente dans le secteur d'étude. [...]^[42]

(nos soulignés)

[376] Quant au volume de circulation de transit, la firme Cima+ a calculé que celui-ci équivalait à 5 à 11% des débits véhiculaires sur le chemin des Prairies entre le 24 et le 31 octobre 2013 et considère celui-ci comme faible^[43].

[377] La firme CIMA+ conclut comme suit :

Ainsi, fermer cet axe à la hauteur du chemin de fer ou inclure des sens sont des solutions beaucoup trop contraignantes et ne sont pas justifiées vu le faible nombre de véhicules en transit.^[44]

(nos soulignés)

[378] Les citoyens doivent subir et tolérer les inconvénients normaux qui découlent de la réalisation de travaux effectués dans l'intérêt public^[45] :

[73] *Ce sont là des travaux que le Tribunal n'hésite pas à qualifier « d'utilité publique », faits pour la plupart au bénéfice de la communauté environnante, dont font justement partie les requérants et les membres du groupe visés par la demande d'autorisation de recours collectif.*

[74] *Ils sont le résultat de décisions politiques auxquelles participent les autorités fédérales.*

provinciales et municipales, tant au plan de leur financement que pour celui de leur choix et de leur exécution;

[...]

[79] Au sujet des inconvénients, nos tribunaux, qui ont eu à se prononcer à plusieurs reprises, et particulièrement dans le contexte de travaux exécutés pour l'intérêt public, ont dégagé des principes qui s'appliquent, croyons-nous, à la présente affaire;

[80] Dans *Sirois c. Cité de Rivière-du-Loup*[26], la Cour d'appel, sous la plume du juge Lebel, nous rappelle que :

(...) Il n'a pas prouvé, non plus, qu'il avait subi des inconvénients supérieurs ou différents de ceux des autres propriétaires ou exploitants de commerces riverains des rues affectées par les travaux de la municipalité. Par ailleurs, il a reconnu lui-même, dans son mémoire, que les travaux avaient été exécutés ponctuellement et qu'il ne pouvait pas prétendre à l'existence d'une faute civile, au sens de l'article 1053 C.C.B.-C.

À ce moment, il faut conclure qu'il ne se situe pas dans l'exception que notre Cour reconnaissait dans l'affaire *Robidoux*, à la règle générale voulant que des citoyens doivent subir les inconvénients normaux des travaux d'aménagement municipaux. La vie sociale exige certains sacrifices. Comme tout autre résident, *Sirois* a sans doute bénéficié des améliorations apportées. Il fallait qu'il tolère les inconvénients qui en provenaient, lorsque ceux-ci n'équivalaient pas à l'expropriation de son commerce.

[81] De même, dans l'affaire *Vachon c. Ville de Montréal*[27] :

Les tribunaux ont également affirmé à plusieurs reprises que les citoyens doivent, règle générale, tolérer les inconvénients normaux qui découlent de la réalisation de travaux effectués dans l'intérêt public. Ces citoyens n'auront pas droit à une indemnité si les dommages causés ne diffèrent pas de ceux subis par l'ensemble de la population concernée par les travaux (...)

[83] Les propos de la Cour d'appel, dans l'arrêt *Bélanger* illustrent bien la nécessité de cette condition préalable à un recours en indemnisation :

Or, l'existence d'un tel droit particulier, distinct, différent et indépendant de celui de tous ceux qui occupent des immeubles contigus au domaine public, paraît depuis longtemps avoir été exigé par la doctrine et la jurisprudence comme condition d'un recours en indemnisation des dommages résultant de la diminution ou de la privation de la jouissance du domaine public du fait de l'autorité compétente, agissant légalement.

(...)

[84] De mon étude, je conclus que le demandeur, n'ayant pas établi qu'il avait à l'usage du lac, que ce fut pour baignade, navigation ou plagiste, un droit équivalant à une servitude, un droit particulier, distinct et indépendant de celui des autres citoyens, n'a pas de recours fondé en dommages-intérêts contre le gouvernement pour la dépréciation causée à ses immeubles riverains par l'exécution licite des travaux de drainage effectués dans l'intérêt public. »[29]

[85] Dans l'affaire *Daoust c. Corporation de la Paroisse Ste-Cécile*, la Cour supérieure, sous la plume de l'Honorable juge Trahan, énonce le même principe en ce qui concerne les travaux exécutés pour le bénéfice de la communauté :

(...) En un mot, pour avoir droit à des dommages, il faut que le propriétaire riverain ne soit pas dans la même position que les autres cultivateurs ou propriétaires avoisinants, mais qu'il subisse un dommage spécial, direct, réel, permanent et distinct de celui des autres contribuables;

[86] Or, la nécessité pour le demandeur d'avoir un droit particulier, distinct et indépendant, est nettement incompatible avec les conditions d'ouverture du recours collectif;

[87] De plus, les travaux à l'origine du litige découlent d'une décision de l'autorité politique prise dans l'intérêt public et de bonne foi. Dans ce cas, la démarche est inattaquable et ne peut être source de responsabilité;

[88] Ici, les requérants ne remettent nullement en question la nécessité, non plus que l'opportunité d'exécuter les travaux de restauration des barrages et des prises d'eau. Ils ne discutent pas, non plus, la bonne foi de l'autorité décisionnelle;

[89] Dans les circonstances, le recours envisagé sous l'angle de la responsabilité en vertu de l'article 976 Code civil du Québec n'apparaît pas avoir un fondement juridique.[\[46\]](#)

[379] Afin de réclamer une indemnité suite à des travaux exécutés dans l'intérêt public, un demandeur doit démontrer une situation différente de la communauté touchée par la même situation. À défaut de ce faire, aucune indemnité ne peut être réclamée. Or, les Requérants ne démontrent pas un préjudice distinct par comparaison à celui subi par tout citoyen situé en bordure d'une voie collectrice.

[380] En réalité, c'est la vocation même du chemin des Prairies comme collectrice qui est mise en cause par le recours des Requérants. Cette vocation et le développement du territoire de Brossard sont des décisions d'opportunité politique dont la sanction, en l'absence de mauvaise foi ou d'illégalité, est le jugement des électeurs.

4.2.1.1.5 Les conclusions en injonction

[381] Dans le cadre des conclusions de la Requête en autorisation, les Requérants demandent au Tribunal d'autoriser à titre de conclusion du recours collectif la conclusion suivante :

*b) **ÉMETTRE** une injonction enjoignant à Ville de Brossard de prendre les mesures qui s'imposent à elle pour faire cesser les inconvénients anormaux subis par les membres du Groupe ;*

[382] D'une part, les Requérants n'ont pas démontré l'existence de tels inconvénients.

[383] D'autre part, toute conclusion en injonction d'un recours collectif contre Brossard ne saurait viser que des gestes ou omissions de Brossard dans la sphère opérationnelle de ses compétences. En effet, suivant la séparation des pouvoirs entre l'ordre judiciaire et l'ordre législatif, le Tribunal ne peut ordonner à Brossard d'adopter une décision de politique publique.

[384] Les solutions proposées par les Requérants pour que « cessent le bruit et les autres inconvénients anormaux sur le chemin des Prairies » relèvent de la sphère des décisions politiques que Brossard peut, à sa discrétion, choisir de prendre ou de ne pas prendre.

[385] Le Tribunal ne peut ordonner à Brossard de légiférer d'une certaine manière, ce pouvoir discrétionnaire appartenant au conseil de ville[\[47\]](#) :

[40] Enfin, pour prendre le deuxième volet de contestation de Thibault, je ne vois aucune possibilité de réhabiliter la situation en vertu de l'art. 227 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le Tribunal ne peut s'immiscer dans les pouvoirs d'une municipalité et ordonner à cette dernière de légiférer ou de préparer ses projets de règlements d'une certaine façon, étant donné que tel pouvoir relève de la discrétion de la municipalité, pourvu qu'elle ne l'exerce pas d'une manière clairement abusive, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

[386] Tel est le cas de la solution préconisée par les Requérants de créer une impasse ou un cul-de-sac sur le chemin des Prairies et qui affectera les autres citoyens de Brossard utilisant cette voie publique.

[387] La désignation du chemin des Prairies comme voie collectrice, sa vocation en regard du développement du territoire municipal et l'arbitrage des intérêts mutuels des citoyens dans la création ou non d'une impasse ou d'un cul-de-sac relèvent du pouvoir politique.

[388] Compte tenu de ce qui précède, la conclusion en injonction ne peut être autorisée dans le contexte des demandes formulées par les Requérants et des assises de leur recours.

4.2.1.1.6 La réclamation en dommages exemplaires

[389] Dans le cadre des conclusions de la Requête en autorisation, les Requérants demandent au Tribunal d'autoriser la conclusion suivante dans le cadre du recours collectif :

d) CONDAMNER solidairement les intimées à verser, à titre de dommages exemplaires, à chacun des membres du Groupe et aux requérants, une somme de cinq mille dollars (5 000\$) par année, pour chacune des trois années précédant l'introduction du présent recours, et jusqu'à ce que cessent l'atteinte illicite à leurs droits et/ou les troubles et inconvénients anormaux de voisinage, le tout avec intérêts au taux légal plus l'indemnité additionnelle depuis l'assignation;

[390] Des dommages exemplaires ne peuvent être octroyés que lorsqu'une disposition législative le permet expressément[48].

[391] En l'espèce, compte tenu des régimes de responsabilité invoqués par les Requérants, la demande relative à l'octroi de dommages punitifs ne peut se fonder que sur l'article 49 alinéa 2 de la Charte.

[392] L'article 49, alinéa 2 de la Charte permet l'octroi de dommages exemplaires en cas d'atteinte illicite et intentionnelle à un droit protégé.

[393] Tel que mentionné précédemment, il y a atteinte illicite à un droit protégé par la Charte lorsque la violation du droit découle d'un comportement fautif, c'est-à-dire un comportement qui transgresse une norme de conduite raisonnable, dans les circonstances, selon le droit commun, ou une norme édictée par la Charte elle-même[49].

[394] Des dommages exemplaires ne peuvent être octroyés que lorsque l'atteinte au droit protégé par la Charte, en plus d'être illicite, est intentionnelle, tel qu'il appert du libellé même de l'article 49 alinéa 2 de la Charte[50].

[395] De plus, les dommages exemplaires prévus à l'article 49, alinéa 2 de la Charte vise à punir et dissuader un comportement répréhensible ou ayant un caractère de mauvaise foi[51].

[396] La Requête en autorisation ne contient aucune allégation indiquant que Brossard aurait commis une atteinte intentionnelle à un droit protégé par la Charte, ni n'établit quelque fait permettant de supporter telle conclusion.

[397] Conséquemment, les conclusions des Requérants selon lesquelles les membres du Groupe sont en droit d'obtenir des dommages exemplaires ne reposent sur aucun syllogisme juridique fondé et ne doivent pas être autorisées.

4.2.1.1.7 Les conclusions visant à « réserver des droits »

[398] Dans le cadre des conclusions de la Requête en autorisation, les Requérants demandent au Tribunal d'autoriser à titre de conclusions du recours collectif les conclusions suivantes :

f) RÉSERVER le droit des Requérants de subdiviser le tronçon du chemin des Prairies concerné par la présente procédure en segments afin de particulariser les dommages réclamés par chacun des membres du Groupe;

g) RÉSERVER aux Requérants et aux membres du Groupe leur droit de réclamer toute somme liée à la perte de valeur mobilière et aux dommages futurs;

h) RÉSERVER aux Requérants le droit de réclamer des honoraires spéciaux;

[399] Il est vrai que les demandes de « réserve de droits » sont en principe inutiles. Une partie a des droits ou n'en a pas. Si elle en a, elle doit faire le nécessaire pour les faire valoir et le tribunal ne peut rien changer à cela. Le Tribunal ne peut créer des droits qui autrement n'existent pas ni préserver des droits au bénéfice de la partie qui ne s'en prévaut pas.

Montréal (Ville de) c Bergeron, [52] :

[15] *Je traite d'entrée de jeu de cette réserve de droit que la première juge accorde tel que demandé par l'intimé, mais que ses motifs ne commentent pas. Comme le souligne la juge St-Pierre dans son jugement sur la permission d'appeler, cette conclusion se justifie difficilement. Dans Goguenc. Hydro-Québec[1] et Droit de la famille – 09559[2], la Cour a déjà indiqué qu'une conclusion de réserve de droit est inutile. Une partie a des droits ou elle n'en a pas. La réserve que pourrait en faire un tribunal n'y change rien. Si l'intimé estime avoir des droits à faire valoir sur l'objet de la réserve octroyée par la première juge, il lui appartient de prendre les mesures appropriées au moment opportun. Je supprimerais donc cette conclusion.*

[400] Concernant la conclusion g) portant sur la réserve du droit des Requérants et des membres du Groupe de réclamer toute somme liée à la perte de valeur de leurs propriétés, la Requête en autorisation ne contient qu'une seule allégation, au paragraphe 93, disant que les propriétés des membres visés par le Groupe auraient fait l'objet d'une diminution de valeur.

[401] Cette allégation est contredite par la preuve de Brossard qui démontre que les valeurs de ces propriétés au rôle foncier n'ont pas diminué. Au contraire, dans certains cas, elles ont augmenté[53].

[402] Par ailleurs, une telle réclamation requiert une preuve d'expert en raison du domaine d'expertise spécialisé dont relève l'évaluation foncière de propriétés. Aucune preuve de cette nature n'a été présentée.

[403] Cependant, si le recours avait été autorisé par ailleurs, le tribunal aurait permis les conclusions sur la réserve de droits soumettant cet aspect au processus de l'instance après l'autorisation.

4.2.1.1.8 Les réclamations en dommages compensatoires et punitifs pour le futur ou «jusqu'à ce que cesse l'atteinte illicite»

[404] Dans le cadre des conclusions de la Requête en autorisation, les Requérants demandent au Tribunal d'identifier à titre de conclusions recherchées par le recours collectif les conclusions suivantes :

c) CONDAMNER solidairement les intimées à verser, à titre de dommages compensatoires, à chacun des membres du Groupe et aux Requérants, une somme de dix mille dollars (10 000 \$) par année, pour chacune des trois années précédant l'introduction du présent recours, et jusqu'à ce que cessent l'atteinte illicite à leurs droits et/ou les troubles et Inconvénients anormaux de voisinage, le tout avec intérêts au taux légal plus l'indemnité additionnelle depuis l'assignation;

d) CONDAMNER solidairement les intimées à verser, à titre de dommages exemplaires, à chacun des membres du Groupe et aux Requérants, une somme de cinq mille dollars (5 000\$) par année, pour chacune des trois années précédant l'introduction du présent recours, et jusqu'à ce que cessent l'atteinte illicite à leurs droits et/ou les troubles et inconvénients anormaux de voisinage, le tout avec intérêts au taux légal plus l'indemnité additionnelle depuis l'assignation;

[...]

g) RÉSERVER aux Requérants et aux membres du Groupe leur droit de réclamer toute somme liée à la perte de valeur mobilière et aux dommages futurs;

[405] Selon Brossard, la formulation de ces conclusions équivaut, pour partie du moins, à une réclamation pour des dommages futurs, qui n'existent pas; il s'agirait de réclamations prématurées et manifestement mal fondées.

[406] Ces dommages ne pourraient être octroyés que lorsqu'ils sont certains et susceptibles d'évaluation[54] :

1-357 – Principes généraux – Tout dommage, présent ou futur, doit être indemnisé, du moment qu'il est certain. Cette règle, suivie par la jurisprudence, est codifiée à l'article 1611 C.c. Compenser pour un préjudice incertain, c'est-à-dire qui ne se réalisera probablement

pas, serait sanctionner l'enrichissement indu du créancier aux dépens du débiteur. [...]

[...]

1-359 – Fixité du préjudice – La seconde condition essentielle à l'octroi du préjudice futur est qu'il soit susceptible d'appréciation exacte au moment où le tribunal doit le liquider. Lorsque le préjudice futur ne représente que la continuation de celui déjà subi, comme dans le cas d'une incapacité permanente, le tribunal possède déjà une base lui permettant cette évaluation. [...] Par contre, la situation est plus délicate lorsque la modification d'un état de fait peut permettre d'éliminer totalement la cause du dommage. Que décider, par exemple, lorsqu'il y a abus du droit de voisinage et qu'un changement des lieux ou du mode d'exploitation permettrait de mettre fin au préjudice? L'attitude la plus juridique, dans un tel cas, ne nous semble pas être celle qui consiste à indemniser une fois pour toutes, mais plutôt de réserver les recours de la victime pour l'avenir, tout en l'indemnisant pour le préjudice déjà subi.

(nos soulignés)

[407] Le préjudice futur allégué par les Requérants, pour eux-mêmes ainsi qu'au nom des membres du Groupe, ne serait ni certain ni susceptible d'appréciation en plus de différer d'un membre du Groupe à l'autre et de varier dans le temps.

[408] Cependant, si le recours avait été autorisé, cette discussion aurait relevé du fond.

4.2.1.2 À l'égard de Longueuil

[409] Les seules conclusions concernant Longueuil sont celles en dommages et intérêts.

[410] Les Requérants recherchent la responsabilité civile de la Ville de Longueuil en alléguant une faute dans le choix des étapes de construction du boulevard Lepage (devenu du Quartier) (paragraphe 107 de la Requête en autorisation) :

107. Lorsque Longueuil devient propriétaire du boulevard Lepage en 2004 et qu'elle entreprend la construction du tronçon du boulevard Lepage, entre le boulevard Leduc et le boulevard Matte, elle [...] ne respecte pas les étapes de construction et le délai prévu pour compléter ce tronçon, tel qu'il appert de la dernière ligne du tableau suivant extrait du tableau de la page 1 du document complémentaire au Décret 615-2000, intitulé Modifications et précisions au projet suite aux recommandations du rapport d'enquête et d'audience publique no 135 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, pièce R-7.3;

[411] Suivant le régime de responsabilité civile de l'article 1457 C.c.Q., les Requérants ont le fardeau de démontrer que Longueuil a commis une faute, qu'ils ont subi un préjudice et qu'il existe un lien de causalité entre cette faute et le préjudice.

4.2.1.2.1 La faute de la Ville de Longueuil

[412] Selon les Requérants, les étapes de construction du boulevard Lepage étaient prévues à la pièce R-7.3 (para. 30 de la Requête en autorisation) et Brossard s'était engagée à construire une voie dans chaque sens sur le boulevard Lepage avant 2005. Or, la pièce R-7.3 contredit cette allégation de façon manifeste.

[413] La pièce R-7.3, intitulée *Modifications et précisions apportées au projet suite aux recommandations du rapport d'enquête et d'audience publique n° 135 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, illustre un tableau des gabarits révisés des boulevards faisant l'objet du Décret, tel qu'ils sont prévus à la phase ultime (fin des travaux) et indique le programme de construction retenu pour l'horizon 2005. Le tableau propose une colonne intitulée « Développement – Gabarit à l'ultime » et une colonne intitulée « Développement – Horizon 2005 ». Cette dernière colonne indique l'état d'avancement projeté des travaux prévus en 2005.

[414] L'emploi de l'expression « horizon 2005 » dans le tableau de cette pièce R-7.3 est insuffisante à sa face même pour conclure à un engagement formel de la part de Brossard, auquel Longueuil

aurait été tenue pendant la période où elle a succédé aux droits et obligations de Brossard, lui imposant de compléter le développement indiqué avant 2005.

[415] Il s'agit plutôt d'une hypothèse pour démontrer *prima facie* la faute de Longueuil. Le Tribunal ne doit pas se fonder sur les hypothèses et les inférences que tentent d'établir les Requérants en l'espèce pour autoriser l'exercice d'un recours collectif, comme le rappelait récemment la Cour supérieure[55].

[416] Dans l'objectif de circonscrire l'expression « horizon 2005 » utilisée au tableau inclus à la pièce R-7.3, il faut analyser le texte du Décret 615-2000, l'intention préalable de Brossard à cet égard, ainsi que le sens commun du mot « horizon ».

a) Décret 615-2000 (pièce R-7)

[417] Le Décret 615-2000 comporte plusieurs « attendus ». Le parcours procédural de l'étude du projet soumis y est défini et l'information qui a été analysée en vue de l'adoption du décret y est exposée. On y voit qu'un avis de projet et une étude d'impact ont été déposés auprès du ministère de l'Environnement par Brossard, que le projet a fait l'objet d'une audience publique et qu'un rapport d'enquête et d'audience a été remis au Ministre.

[418] Le gouvernement détaille ensuite les conditions de délivrance du certificat. Le projet y est autorisé conformément aux modalités et mesures prévues à certains documents précis. L'un de ces documents est la pièce R-7.3 comportant un tableau avec le gabarit des boulevards à la fin des travaux et le programme de construction retenu pour l'horizon 2005. Le texte du Décret 615-2000 n'a pas pour objet d'en changer les termes.

[419] Longueuil ne conteste pas qu'elle était liée par les conditions du Décret 615-2000 référant aux documents cités, mais soutient que les mesures et modalités énoncées dans le tableau joint à ce décret (R-7.3) ne prévoient aucun échéancier fixe, ferme et précis.

[420] Si le Ministre avait voulu imposer un phasage contraignant des travaux, il l'aurait dit clairement et si Brossard, à laquelle Longueuil a succédé de 2002 à 2005, avait voulu s'engager à des travaux dans un échéancier certain, elle l'aurait exprimé.

b) Intention préalable

[421] Lors de l'adoption du Décret 615-2000, le ministère de l'Environnement a analysé et étudié l'avis de projet et l'étude d'impact déposés par Brossard et le rapport d'enquête et d'audience réalisé par le BAPE. Ces documents précisent l'intention de la Ville de Brossard en lien avec l'échéancier des travaux.

[422] Le tableau de la pièce R-7.3 ne fait pas état d'un échéancier formel et définitif. Telle était d'ailleurs l'intention de Brossard à l'échéancier lors du dépôt de l'avis de projet (pièce R-4.3) annexé à l'étude d'impact réalisé par Brossard et précédant l'adoption du Décret 615-2000. Dans cet avis de projet, Brossard indiquait qu'elle ne se limitait pas à un échéancier définitif et formel, tel qu'il appert de cet extrait de la pièce R-4.3 :

La réalisation des boulevards décrits précédemment ne se fera probablement pas en moins de cinq ans.

(nos soulignés)

[423] À l'instar de Brossard, le BAPE, dans la section de son rapport concernant la description du projet (R-5, à la p 9), ne mentionne pas un échéancier définitif et formel pour la réalisation des travaux, notamment pour le prolongement du boulevard Lepage :

Selon la Ville de Brossard, l'échéancier présenté au tableau 1 est sujet à changement. En 2005, la première phase de construction des boulevards devrait être complétée. Par contre, aucun terme précis est fixé pour compléter leur construction.

(nos soulignés)

[424] Le rapport d'enquête et d'audience publique (pièce R-5) du BAPE ne mentionne aucun participant soulevant une quelconque préoccupation sur l'échéancier de réalisation des travaux.

[425] Dans la section concernant la justification du projet de son rapport d'enquête et d'audience publique (pièce R-5), le BAPE souligne qu'il importe que Brossard adapte, et non fixe de façon définitive, son échéancier de construction[56] :

La Commission insiste sur l'importance, pour la Ville, d'ajuster son échéancier de construction à court terme à la nouvelle réalité des développements.

[426] Brossard ne fixait donc pas un échéancier définitif et formel pour la réalisation des travaux et le BAPE de son côté soulignait l'importance d'adapter cet échéancier non contraignant.

[427] Le tableau R-7.3 ne constitue pas un échéancier en tant que tel et ne peut imposer une obligation de résultat. L'intention préalable de Brossard, reprise dans le rapport du BAPE (pièce R-5), permet de conclure que ce tableau était une approximation pour guider l'exécution des travaux et un délai supplémentaire à cet égard n'est pas en soi générateur de faute pour Longueuil à moins de circonstances particulières non alléguées.

c) Sens commun du mot « horizon »

[428] Suivant le sens commun, l'expression « horizon 2005 » n'est pas constitutive d'un engagement formel ou d'une obligation de réaliser les travaux avant cette date.

[429] Selon le dictionnaire Larousse, un horizon constitue une perspective d'avenir[57] :

[...] *Fig.* Domaine d'une action ou d'une activité quelconque; champ de réflexion; perspective d'avenir. [...]

[430] Selon le dictionnaire Termium proposé par le gouvernement du Canada, dans le domaine de la planification économique, un horizon constitue une « limite de temps dans l'avenir jusqu'à laquelle on espère que la prévision est valable »[58].

[431] Ainsi, l'emploi de l'expression « développement horizon 2005 » n'est pas directif, mais suggestif et constitue une cible souhaitée. Il s'agit de l'évaluation temporelle espérée pour la réalisation des travaux de construction à la date mentionnée.

[432] L'emploi de l'expression « horizon 2005 » évoque seulement une prévision simple, une vision souhaitée en 2005, mais n'introduit aucune exigence ayant pour effet de générer une faute en cas de non-respect.

[433] L'horizon sert donc de repère temporel et il est manifeste que cette expression ne contient pas les éléments constitutifs d'un engagement formel.

[434] En conséquence, Longueuil ne peut être tenue responsable civilement en raison du délai de réalisation des travaux de prolongement du boulevard Lepage en l'absence d'autres allégations de faute.

[435] De plus, Longueuil plaide une défense d'immunité dans l'exercice de ses pouvoirs discrétionnaires.

[436] La défense peut être recevable au stade de l'autorisation[59] :

[37] Au moment de l'autorisation, alors que la suffisance de la preuve n'est appréciée que de manière prima facie, règle générale, il sera prématuré de conclure qu'une défense d'immunité s'applique en faveur de l'État. Ce qui n'est qu'un moyen de défense parmi d'autres, celui de l'immunité ici invoquée par l'intimé ne peut, lors de l'examen portant sur l'autorisation, être érigée au rang de moyen de non-recevabilité. À moins de convenir que la demande à sa face même est frivole, manifestement vouée à l'échec ou encore que les allégations de faits sont insuffisantes ou qu'il soit « incontestable » que le droit invoqué est mal fondé, il me paraît, outre ces circonstances, qu'il n'est pas souhaitable en début d'analyse de décider de la valeur absolue d'un tel moyen de défense.

[38] L'intimé retient de l'arrêt Cilinger c. Québec (Procureur général) qu'il est possible pour lui de faire valoir avec succès ce moyen au stade de l'autorisation¹⁸. Il a en partie raison, mais une lecture attentive des motifs du juge Gendreau fait voir que cette affirmation mérite d'être nuancée. Le passage suivant confirme les limites de la proposition de l'intimé :

[11] Toutefois, les allégations de la procédure qui supportent cette affirmation générale d'actes fautifs ne révèlent aucune négligence dans la conduite des hôpitaux ou du ministère de la Santé. [...]

[16] [...] Il est donc incontestable, comme l'a décidé le premier juge, que le débat se situe dans la sphère politique et est, par conséquent, soustrait à l'action des tribunaux.¹⁹

[39] Il est généralement admis que la frontière entre ce qui relève de la sphère politique et de la sphère opérationnelle est souvent difficile à tracer²⁰. C'est pour cette raison que, règle générale, les défenses d'immunité font appel à une analyse minutieuse et poussée de la preuve.

(nos soulignés)

[437] Longueuil plaide comme Brossard que la décision attaquée concernant le moment de réalisation des travaux d'achèvement du boulevard Lepage et les étapes suivies se situent manifestement dans la sphère politique des pouvoirs des deux villes et bénéficie d'une immunité relative. En conséquence, le recours des Requérants à l'égard de cette faute alléguée est mal-fondée à la face du dossier et l'argument d'immunité peut être reçu à ce stade.

[438] Peu importe la formulation choisie par les Requérants quant à la faute qu'aurait commise Longueuil, elle attaque en fin de compte les règlements adoptés par le pouvoir politique. En effet, la décision d'effectuer certains travaux de prolongement du boulevard Lepage et le moment choisi pour décréter leur exécution ont été déterminés dans l'exercice des compétences de Longueuil en 2003 et 2004, par l'adoption des Règlements CM-2003-83, CM-2003-169 et CM-2004-222 [60].

[439] L'adoption d'un règlement municipal entre dans la sphère législative des pouvoirs de Longueuil qui bénéficie à cet égard d'une immunité relative. Cette question a été étudiée dans l'étude du critère de l'article 1003 b) C.p.c. quant à Brossard.

[440] Il est reconnu aussi que la décision d'effectuer des travaux municipaux entre dans la sphère législative et est protégée par une immunité relative en faveur de la ville.

[441] La décision d'ouvrir une rue s'inscrit également dans le cadre d'une décision relevant de la sphère législative et du pouvoir discrétionnaire d'une ville.

[442] Toutes ces décisions résultent d'un jugement d'opportunité politique tributaire de plusieurs facteurs.

[443] Tel que mentionné précédemment, pour engendrer la responsabilité de Longueuil concernant l'adoption des Règlements CM-2003-83, CM-2003-169 et CM-2004-222 et de l'échéancier choisi pour la réalisation des travaux visés à ceux-ci, les Requérants doivent démontrer la mauvaise foi de Longueuil dans l'exercice de ses pouvoirs.

[444] Aucune allégation de la Requête en autorisation ne suggère que Longueuil ait agi dans un but impropre, illégal ou contraire à l'intérêt public. En l'absence d'une telle démonstration *prima facie*, la responsabilité de Longueuil ne peut être retenue concernant l'adoption du Règlement CM-2003-169 et du Règlement CM-2004-222 ou de l'échéancier choisi pour la réalisation des travaux visés à ceux-ci.

[445] En demandant au Tribunal de condamner Longueuil à verser des dommages pour l'exercice de pouvoirs dans sa sphère législative, les Requérants demandent au Tribunal de jouer un rôle qui n'est pas le sien dans un contexte de séparation des pouvoirs législatifs, exécutifs et judiciaires.

4.2.1.2.2 La portée de l'entente intermunicipale entre Longueuil et Brossard

[446] Le conseil d'Agglomération et Brossard ont conclu une entente déléguant à celle-ci la compétence de compléter les travaux sur le boulevard Lepage, entre le chemin des Prairies et la rue Java[61].

[447] Cette entente est entrée en vigueur le 12 juillet 2010. Elle avait pour but de confier l'utilisation des sommes encore disponibles aux Règlements CM-2003-83 et Règlement CM-2004-222 décrétant un emprunt pour les travaux de prolongement du boulevard Lepage (pièces R-26 et RV-11) qui

n'avaient pas été exécutés. Les sommes encore disponibles à ces règlements sont mentionnées au paragraphe 2 de l'article 1 de cette entente.

[448] Dans le cadre de cette entente, les parties convenaient également que toute réclamation ou dommage en lien avec cette entente devait être assumé par Brossard[62] :

La responsabilité pour tous dommages et toutes réclamations reliés à la délégation prévue à l'article 2 et aux travaux visés par cette entente, relève de la Ville de Brossard.

[449] Brossard doit répondre des dommages et réclamations en lien avec l'ensemble des éléments de la délégation visée à l'entente et à l'égard de tous les travaux concernés.

[450] Dès la conclusion de cette entente intermunicipale, Longueuil n'avait plus compétence sur le boulevard Lepage (qui était devenu du Quartier).

4.2.1.2.3 L'absence de lien causal

[451] Même si le Tribunal en venait à la conclusion que la preuve est suffisante à ce stade pour démontrer *prima facie* une faute de Longueuil dans le délai de réalisation des travaux relatifs au boulevard Lepage, aucune allégation de la Requête en autorisation ne permet d'établir le lien entre le non-respect de l'horizon 2005 et les dommages allégués par les Requérants.

[452] Les Requérants font état, au paragraphe 108 de la Requête en autorisation, que Longueuil ne pouvait ignorer le fait qu'en ne complétant pas les travaux de prolongement du boulevard du Quartier jusqu'au boulevard Matte dans l'horizon 2005, la circulation de transit, en provenance du centre d'achat Quartier DIX30 et des nouveaux secteurs résidentiels serait détournée vers le chemin des Prairies et causerait une perte de qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidents en bordure de ce chemin (paragraphe 108 de la requête en autorisation).

[453] Afin d'engendrer la responsabilité de Longueuil quant au délai d'exécution des travaux de prolongement du boulevard Lepage, les Requérants doivent démontrer qu'il existe un réel lien de causalité entre la faute présumée et le préjudice qu'ils subissent (art. 1607 C.c.Q.).

[454] Au stade de l'autorisation, les Requérants ont un fardeau de démonstration.

[455] Cet aspect a déjà été discuté aux sections précédentes du présent jugement et les conclusions tirées à l'égard de Brossard s'appliquent à l'égard de Longueuil de la même façon.

[456] Les faits connus et allégués dans la Requête en autorisation ne permettent pas de présumer d'un lien de causalité entre l'action de ne pas prolonger le boulevard Lepage entre le boulevard Leduc et le boulevard Matte avant 2005 et le préjudice allégué par les Requérants.

4.2.3 La prescription du recours

[457] Les Requérants ont fait signifier aux défenderesses la Requête en autorisation le 9 août 2013.

[458] Dans le cadre de la Requête en autorisation, les Requérants allèguent ce qui suit :

31. Le 24 mai 2000, le Gouvernement du Québec autorise par décret la délivrance d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement en faveur de Ville de Brossard pour l'élargissement et la construction des boulevards, selon les conditions énumérées dans le Décret 615-2000, tel qu'il appert du Décret et des documents complémentaires à l'Étude d'impact communiqués en liasse, pièce R-7 ;

[...]

33. Toutefois, quelques semaines précédant l'adoption du Règlement CM-2004-222, Longueuil dépose auprès du ministère de l'Environnement du Québec une demande de certificat d'autorisation pour la construction du tronçon du boulevard Lepage, du boulevard Leduc au chemin des Prairies

34. Le 2 mars 2005 le ministre de l'Environnement délivre à la Ville de Longueuil un certificat d'autorisation pour la construction d'un tronçon du boulevard Lepage visé par la demande de certificat d'autorisation, sous réserve du respect du Décret 615-2000 et des modalités et mesures énoncées aux documents complémentaires, tel qu'il appert du

certificat d'autorisation, pièce R-8;

[459] Le décret gouvernemental autorisant les travaux de construction du boulevard Lepage a donc été adopté en mai 2000.

[460] Suite à l'entrée en vigueur de la Loi sur les fusions en janvier 2002, Longueuil, dépose auprès du ministre de l'Environnement, une demande de certificat d'autorisation relativement à la construction du boulevard Lepage.

[461] Comme déjà discuté, selon les Requérents, Longueuil aurait commis une faute en ne respectant pas l'échéancier prévu au document complémentaire au Décret 615-2000 mentionné au certificat d'autorisation R-8 sur la fin des travaux en 2005[63] :

107. Lorsque Longueuil devient propriétaire du boulevard Lepage en 2004 et qu'elle entreprend la construction du tronçon du boulevard Lepage, entre le boulevard Leduc et le boulevard Matte, elle [...] ne respecte pas les étapes de construction et le délai prévu pour compléter ce tronçon, tel qu'il appert de la dernière ligne du tableau suivant extrait du tableau de la page 1 du document complémentaire au Décret 615-2000, intitulé Modifications et précisions au projet suite aux recommandations du rapport d'enquête et d'audience publique no 135 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, pièce R-7.3;

<i>Boulevard</i>	<i>Tronçon visé</i>	<i>Développement Gabarit à l'ultime</i>		<i>Développement, Horizon 2005</i>
				<i>Horizon 2005</i>
<i>Lepage</i>	<i>De Grande Allée à Lapinière Secteur C</i>			<i>1 voie dans chaque sens</i>
	<i>Lapinière Secteur C</i>			
	<i>De Lapinière à L-01 Secteurs C et L</i>	<i>0,55</i>	<i>3 voies dans chaque sens</i>	<i>1 voie dans chaque sens</i>
	<i>De L-01 à Matte Secteur J</i>	<i>2,75</i>	<i>3 voies dans chaque sens</i>	<i>1 voie dans chaque sens</i>

108. Ni Ville de Longueuil ni Ville de Brossard, en tant que municipalité liée, ne pouvaient ignorer qu'en se faisant, la circulation de transit, en provenance du Quartier Dix30 et des nouveaux secteurs résidentiels, serait détournée vers le tronçon du chemin des Prairies visé par la présente procédure, causant une perte de la qualité de l'environnement et des inconvénients anormaux aux résidants en bordure de ce chemin;

[462] Brossard aurait ensuite commis une faute en tardant à terminer Lepage dès 2008 comme discuté plus haut.

[463] Selon la Requête en autorisation, un des Requérants aurait ressenti des inconvénients anormaux liés à l'augmentation du débit de circulation sur le chemin des Prairies en 2008 (au para 71). En 2009, les Requérants allèguent s'être regroupés pour former le Comité afin de sensibiliser les institutions municipales de Brossard et Longueuil sur les inconvénients qu'ils alléguent subir (para. 46 et 47 de la Requête en autorisation).

[464] En 2009, le préjudice allégué par les Requérants s'était donc manifesté de façon claire et connue. Les Requérants ont toutefois tardé à introduire leur réclamation.

[465] Les Requérants avaient six mois pour introduire leur recours fondé sur la faute alléguée de Longueuil et de Brossard[64] :

586. Toute action, poursuite ou réclamation contre la municipalité ou l'un de ses fonctionnaires ou employés, pour dommages-intérêts résultant de fautes ou d'illégalités, est prescrite par six mois à partir du jour où le droit d'action a pris naissance, nonobstant toute disposition de la loi à ce contraire.

[466] La prescription peut être soulevée et évaluée au stade de l'autorisation d'exercer un recours collectif lorsque cet argument d'irrecevabilité apparaît à sa face même des procédures et qu'il s'avère clair que le recours est prescrit sans nécessité de preuve additionnelle[65] :

[30] Avant de compléter l'analyse du recours sous l'angle des autres conditions de l'article 1003 C.p.c., il y a lieu de considérer l'autre argument invoqué, soit la prescription du recours. La prescription est soulevée à titre préliminaire. À cet égard, comme l'enseigne la jurisprudence, le Tribunal doit tenir les faits allégués pour avérés.

[31] Au stade d'une requête pour autorisation d'un recours collectif, la prescription n'a pas à être évaluée et devrait être laissée au juge chargé de l'audition au mérite, sauf si exceptionnellement, cela ressort clairement du dossier et que le Tribunal peut la prononcer sans qu'il y ait nécessité d'une preuve additionnelle.

[32] Le recours en étant un en dommages-intérêts contre la Ville, il est régi par l'article 586 de la Loi sur les cités et villes² qui se lit comme suit:

Toute action, poursuite ou réclamation contre la municipalité ou l'un de ses fonctionnaires ou employés, pour dommages-intérêts résultant de fautes ou d'illégalités, est prescrite par six mois à partir du jour où le droit d'action a pris naissance, nonobstant toute disposition de la loi à ce contraire.

[...]

[35] Il s'avère alors nécessaire de déterminer le point de départ de cette prescription. Le jugement Duchesne c. Bouchard³ est pertinent à cet effet. Lorsque la faute et le dommage sont concomitants, il est aisé de déterminer le point de départ de la prescription puisque celui-ci a pris naissance immédiatement. Par contre, il devient plus difficile de le déterminer lorsqu'une certaine période de temps s'écoule entre la faute et le préjudice. L'article 2926 C.c.Q. indique que la prescription ne court qu'à partir de la première apparition du préjudice. Tant que le droit reste inconnu du titulaire, aucune négligence ne peut lui être imputée, ni aucune sanction imposée.

[36] Il ne faut toutefois pas confondre cette situation avec celle où la victime a connaissance du préjudice, mais qu'elle ne peut pas en mesurer l'étendue exacte. Dans cette dernière hypothèse, le Code de procédure prévoit des mécanismes pour modifier la demande originale.

[37] C'est au moment où les conditions juridiques du droit de poursuite se trouvent réunies que le délai commence à courir.

[38] À cet égard, l'honorable Jean-Louis Baudouin fournit les précisions suivantes:

(...) Doit-on cependant entendre cette réalisation dans un sens objectif (il suffit qu'elle ait lieu en fait) ou dans un sens subjectif (il faut que la victime l'ait identifiée)?

Pour résoudre ce dilemme, on doit se reporter au fondement même de la prescription extinctive: la sanction d'une conduite négligente. On doit donc, à notre avis, partir du jour où une victime raisonnablement prudente et avertie pouvait soupçonner le lien entre le préjudice et la faute (...).

(nos soulignés)

[467] Les Requérants doivent donc démontrer *prima facie* que leur droit d'action a pris naissance six mois avant l'introduction du recours.

[468] Or, la faute alléguée contre Longueuil aurait été commise, à une seule occasion, lors de la réalisation des travaux de prolongement du boulevard Lepage à l'époque où elle était compétente pour agir. Sa faute alléguée ne pourrait donc être étalée dans le temps et aurait été commise à un moment défini. Rappelons que Longueuil avait compétence pour réaliser ces travaux jusqu'en 2010^[66] et Brossard par la suite.

[469] En vertu de l'article 2926 C.c.Q., lorsque le préjudice se manifeste tardivement par rapport à la faute, le délai de prescription court à compter du jour où il se manifeste pour la première fois^[67] :

2926. Lorsque le droit d'action résulte d'un préjudice moral, corporel ou matériel qui se manifeste graduellement ou tardivement, le délai court à compter du jour où il se manifeste pour la première fois.

[470] Le préjudice des Requérants s'étant manifesté, pour la première fois à l'automne 2008, c'est à ce moment que le droit d'action des Requérants a pris naissance et que le délai de prescription de six mois prévu à l'article 586 a commencé à courir.

[471] Par ailleurs, même si le délai de prescription de trois ans du droit commun prévu à l'article 2925 du C.c.Q. devait s'appliquer, le recours des Requérants serait tout de même prescrit :

2925. L'action qui tend à faire valoir un droit personnel ou un droit réel mobilier et dont le délai de prescription n'est pas autrement fixé se prescrit par trois ans.

[472] Le droit d'action des Requérants a pris naissance au plus tard en 2009, lors de la constitution du Comité qui a entrepris des démarches de sensibilisation auprès de Brossard et Longueuil la même année (paragraphe 48 de la Requête en autorisation). Les faits étaient connus. Les conditions juridiques pour entamer une poursuite en responsabilité civile fondée sur la faute alléguée de Longueuil et Brossard de ne pas avoir complété les travaux de prolongement du boulevard Lepage avant 2005 étaient réunies.

[473] La Requête en autorisation a été signifiée près de cinq ans après que le droit d'action des Requérants ait pris naissance.

[474] Par conséquent, le recours des Requérants eu égard à la faute de ne pas avoir respecté l'échéancier mentionné au Décret 615-2000 est prescrit, à la face même des allégations de la Requête en autorisation, à l'égard de Longueuil.

[475] Sans nécessiter une preuve additionnelle, il est manifeste que le recours en responsabilité civile des Requérants contre Longueuil est prescrit et doit être rejeté à ce stade-ci.

[476] Les Requérants allèguent qu'à compter du 23 mars 2007, Brossard a hérité de l'obligation de l'Agglomération de compléter le boulevard Lepage, notamment en conformité avec l'échéancier susmentionné.

[477] Toutefois, le droit d'action des Requérants en lien avec cette obligation de l'Agglomération ayant pris naissance à l'automne 2008 et les Requérants ayant tardé à entreprendre un recours jusqu'en août 2013, il serait prescrit.

[478] Concernant Brossard toutefois, l'argument de prescription ne peut être retenu au stade de l'autorisation puisque la responsabilité prévue à l'art. 976 C.C.Q. est soulevée. Le trouble de voisinage allégué se perpétue dans le temps. La discussion judiciaire sur tous les arguments de prescription concernant Brossard aurait été réservée pour l'étape postérieure à l'autorisation.

4.2.4 Les troubles de voisinage, les atteintes à la L.Q.E. et les recours en vertu de la

Charte québécoise

[479] Les Requérants ont renoncé à soulever des arguments à cet égard contre Longueuil.

4.3 ARTICLE 1003 c) C.p.c.

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

[480] Les tribunaux interprètent la condition de l'al. 1003 c) C.p.c. de manière libérale^[68] :

[35] Les tribunaux n'ont pas interprété cette troisième condition de façon restrictive. Il faut donner au recours son plein effet, soit celui de représenter le plus grand nombre de personnes, dans une procédure.

[36] Bien qu'il soit possible de rejoindre et d'identifier tous les résidants dont les propriétés longent le Parc linéaire, cet argument n'est pas suffisant pour empêcher le recours collectif.

[37] Le Tribunal estime que le troisième critère est satisfait.

[481] Le critère de l'alinéa 1003 c) C.p.c. n'exige pas la démonstration d'une impossibilité concrète de procéder par mandats (art. 59 C.p.c.) ou par jonction (art. 67 C.p.c.). Il est suffisant de démontrer une difficulté ou le caractère peu pratique de l'application des articles 59 ou 67 C.p.c.^[69]. Tout doute sur l'importance du Groupe doit profiter aux Requérants^[70] :

[76] Tout d'abord, la preuve révèle que le niveau de 65 dBA Leq, 24 h. n'est pas celui que les appelants considèrent être un seuil tolérable. Ces derniers s'en tiennent à une norme beaucoup plus exigeante, soit celle de 55 dBA Leq, 24 h. Si cette norme devait être celle que le juge du fond retenait à titre de niveau d'inconvénients anormaux, cela aurait comme conséquence de grossir considérablement le groupe, alors que l'évaluation initiale de 46 résidences affectées par une pollution sonore anormale deviendrait caduque.

[77] De plus, l'interrogatoire de l'auteur du rapport Desseau Soprin montre, selon une méthodologie plus poussée, tout en retenant seulement la norme de 65 dBA Leq, 24 h, que la statistique de 46 résidences est elle-même susceptible de varier à la hausse.

[78] Dans ces circonstances et en cas de doute sur l'importance du groupe, je considère que celui-ci doit profiter aux appelants.

[482] La définition du groupe proposée par les Requérants est précise, repose sur un fondement rationnel et n'est pas inutilement large :

a. *la requête en autorisation allègue que les membres du groupe sont ceux qui résident en bordure du tronçon du chemin des Prairies déterminé, soit entre le boulevard Taschereau et le boulevard du Quartier, décrit le tronçon du chemin des Prairies visé par la procédure introductive d'instance^[71] et précise les adresses civiques des membres du groupe (la référence territoriale). Il s'agit de critères objectifs qui ne dépendent pas de l'issue du recours collectif au fond;*

b. *Le fondement de cette description du Groupe est en lien avec les allégations des Requérants relatives aux bruits anormaux, à la poussière excessive, aux vibrations et au sentiment d'insécurité qui découlent de la circulation excessive de véhicules, incluant des camions légers et lourds sur le tronçon du chemin des Prairies visé dans la description du Groupe;*

[483] En l'espèce, le Tribunal aurait accepté la description du Groupe proposé par les Requérants si le recours avait été autorisé.

4.4 ARTICLE 1003 d) C.p.c.

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

[484] Il est admis par Brossard et Longueuil que les Requérants sont en mesure d'assurer une représentativité adéquate des membres. Le Tribunal est du même avis. Ce critère est satisfait.

5. CONCLUSIONS

5.1 CONCLUSIONS GÉNÉRALES

[485] Aucune loi et aucun règlement et décret ayant présidé au développement des secteurs concernés n'est attaqué de nullité par les Requérants. Aucune malversation, contravention ou illégalité, aucun faux-semblant n'est invoqué contre les intimées. La philosophie adoptée par les élus quant à cette forme d'urbanisation n'est pas décriée par les Requérants qui admettent son effet bénéfique sur la fiscalité municipale à Brossard.

[486] Même si ces choix pouvaient ne pas plaire au Tribunal ou susciter des critiques légitimes et fondées en terme de philosophie de développement, ils appartiennent aux élus et à la vie démocratique de la communauté de Brossard.

[487] Il était inévitable que la planification territoriale élaborée depuis des décennies par le Conseil municipal modifie profondément le visage de ces secteurs. D'ailleurs, la construction du secteur O dans lequel habitent les Requérants a aussi modifié les lieux dans les années 1970.

[488] Lorsque les Requérants y aménagent, ils savent ou devraient savoir que l'environnement pastoral dont ils jouissent aux abords du secteur O est promis à un développement de grande envergure à proximité. Ils savent ou devraient savoir aussi que le chemin des Prairies est une voie intermunicipale qualifiée de « collectrice » au Plan hiérarchisé des voies de circulation de Brossard.

[489] Les expertises effectuées démontrent un débit quotidien de plus de 5000 véhicules en 1992 et en 2012 variant, en ce cas, selon les intersections et le moment de la journée. Il est possible que le débit ait augmenté pendant la période de construction des boulevards et des nouveaux immeubles résidentiels et commerciaux entre 2009 et 2012 entraînant des inconvénients plus marqués à compter de 2008 par comparaison à 1998, mais le débit véhiculaire est compatible avec celui attendu sur une voie collectrice.

[490] Les Requérants ne se plaignent ni de la réglementation, ni du zonage du secteur, ni du réseau artériel lui-même. Ils se plaignent de l'utilisation faite par les automobilistes du chemin des Prairies comme voie collectrice alors qu'elle ne possède pas les dimensions suggérées par le *Guide canadien*. Or ce *Guide* n'est pas contraignant.

[491] Rien n'indique ou ne suggère qu'on ne retrouverait pas ailleurs sur le territoire du Québec des voies collectrices de dimensions comparables, surtout s'il s'agit d'une voie ancienne bordée de résidences. Pour obvier à la difficulté pressentie à cet égard, Brossard a construit un réseau artériel visant à drainer la circulation entre les grands boulevards, le boulevard Matte étant le déversoir prévu pour le boulevard du Quartier. Ce réseau a reçu l'aval du BAPE et des autorités gouvernementales. Cette planification semble fonctionner puisque la circulation de transit répertoriée en 2012 sur le chemin des Prairies est faible.

[492] Les Requérants sont-ils victimes d'inconvénients anormaux de voisinage découlant de la circulation automobile sur le chemin des Prairies suite au développement des secteurs avoisinants et du réseau artériel le desservant? Et ce, dans le contexte d'un développement soumis à un processus transparent, depuis longtemps et ayant obtenu toutes les autorisations requises notamment au plan environnemental?

[493] Il n'est pas possible de répondre à ces questions sans le concours des experts. Cette preuve relève du fond notamment pour trancher les controverses qu'elle peut susciter. Mais dans la structure du syllogisme qu'ils proposent, les Requérants déposent les rapports d'expert déjà disponibles qui contredisent leurs assertions : il n'y a pas de débit excessif, il n'y a pas de circulation de transit notable...

[494] En bref, le processus législatif et réglementaire applicable au développement du secteur incluant celui du réseau artériel est valide et ne présente aucune illégalité.

[495] Toutes les autorisations requises ont été obtenues, Brossard s'astreignant volontairement au

processus du BAPE en présentant un projet global plutôt que fragmenté. Les conditions imposées ont été respectées sauf celle qui concernerait l'échéancier, condition qui n'en est pas une puisque le BAPE insiste sur la construction progressive des boulevards en proportion avec le développement urbain. Il n'est question d'aucun engagement formel de Brossard envers un échéancier contraignant.

[496] Aucun abus de pouvoir ou traitement préférentiel n'est suggéré par les Requérants contre les autorités municipales. La stratégie de développement n'est pas remise en cause et relève de toute façon des choix démocratiques des citoyens de Brossard. Les intentions de développement sont annoncées depuis longtemps et le chemin des Prairies poursuit sa vocation de collectrice. Les expertises ne recensent aucune anomalie dans l'utilisation de celle-ci notamment en 2012 quant à la circulation de transit. Même Genevar qui conclut à l'existence d'une problématique à cet égard approuve la vocation du chemin des Prairies comme collectrice et constate que le débit est celui attendu malgré tout.

[497] Dès lors, avec égards pour la sincérité des Requérants, le syllogisme qu'ils proposent est contredit par la réalité des faits apparaissant à leurs propres pièces.

[498] Ce qu'ils recherchent, c'est plutôt et par voie de conséquence, le changement de vocation du chemin des Prairies pour en faire une rue locale grâce à la création d'une impasse, solution rejetée par les experts en 2010 et en 2012 en raison des contraintes qui seraient ainsi imposées aux citoyens de façon disproportionnée avec les inconvénients subis par les Requérants. Il n'est pas allégué que les inconvénients subis soient différents de ceux vécus en général par les riverains d'une voie collectrice.

[499] L'étape de l'autorisation même si elle est préparatoire et procédurale n'est pas anodine. Le filtrage voulu par le législateur prend son sens en présence d'un recours dont le syllogisme n'est pas démontré par l'étude des pièces à son soutien.

[500] Les contribuables de Brossard et de Longueuil n'ont pas à supporter le fardeau économique d'un tel recours dont les enjeux à la face du dossier relèvent davantage de l'opinion des Requérants que de la réalité des allégations.

5.2 CONCLUSION PARTICULIÈRE CONCERNANT LONGUEUIL

[501] Le recours est prescrit contre Longueuil la faute reprochée concernant l'échéancier suivi par elle en 2003 et 2004 et les travaux réalisés avant 2008.

[502] Longueuil est impliquée malgré elle dans un litige qui ne la concerne pas. Elle n'est plus propriétaire et n'exerce plus aucune responsabilité à l'égard du boulevard Lepage depuis au moins 2010. À cet égard, il y a lieu de rappeler un principe reconnu par la jurisprudence en matière d'autorisation de recours collectif^[72] :

g) Enfin, le Tribunal doit s'assurer que les parties ne soient pas inutilement assujetties à des litiges dans lesquels elles doivent se défendre contre des demandes insoutenables. Le fardeau imposé au requérant consiste à établir une cause défendable¹² :

[503] L'introduction d'un recours collectif contre la Ville de Longueuil ne peut être autorisée dans ces circonstances.

[504] **PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[505] **REJETTE** la requête ré-amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif et pour être représentants;

[506] **LE TOUT** avec dépens.

Honorable Carole Julien, j.c.s.

TABLE DES MATIÈRES

1. LA PROCÉDURE	page 2
1.1 LE RECOURS	page 2
1.2 LES PARTIES	page 4
1.2.1 Les requérants	page 4
1.2.2 Les intimées	page 4
1.3 LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES	page 5
2. LES FAITS	page 6
2.1 LES ALLÉGATIONS DE LA REQUÊTE POUR AUTORISATION	page 6
2.1.1 Le chemin des Prairies	page 6
2.1.2 Le boulevard Lepage (du Quartier)	page 7
2.1.3 Planification du développement du boulevard Lepage (du Quartier)	page 8
2.1.4 Inconvénients, dommages et troubles de voisinage	page 10
2.2 LA PREUVE DOCUMENTAIRE	page 12
2.2.1 Le contexte géographique	page 13
2.2.2 Le contexte historique	page 15
2.2.3 Le contexte municipal	page 18
2.2.4 Un processus transparent	page 22
2.2.5 Les intentions de Brossard	page 32
2.2.6 Les expertises réalisées sur le chemin des Prairies	page 36
2.2.6.1 Comptages 1992 et 1998 (R-6)	page 36
2.2.6.2 Comptages Cegertec en 2009 (R-12)	page 37
2.2.6.3 Rapports Genivar en 2010 et 2011 (R-13)	page 37
2.2.6.4 Étude de trafic 2011 (R-14)	page 38
2.2.6.5 Comptages CIMA en 2012 (R-15 et RV-7)	page 38
3. LE DROIT	page 40
3.1 CRITÈRES APPLICABLES AU STADE DE L'AUTORISATION DU RECOURS COLLECTIF	page 41
4. DISCUSSION	page 42
4.1 ARTICLE 1003 a) C.p.c.	page 42
<i>a) les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes</i>	page 42
4.2 ARTICLE 1003 b) C.p.c.	page 46
<i>b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées</i>	page 46

4.2.1 Le syllogisme juridique proposé par les Requérants	page 46
4.2.1.1 À l'égard de Brossard	page 47
4.2.1.1.1 Le régime de responsabilité fondé sur le droit à la protection de la qualité de l'environnement	page 47
4.2.1.1.2 Le régime de responsabilité extracontractuelle de l'article 1457 C.c.Q. : la faute, le dommage et le lien de causalité	page 49
4.2.1.1.3 Le régime de responsabilité fondé sur la Charte des droits et libertés de la personne	page 62
4.2.1.1.4 Le régime de responsabilité sans faute de l'article 976 C.c.Q. : les troubles de voisinage	page 63
4.2.1.1.5 Les conclusions en injonction	page 72
4.2.1.1.6 La réclamation en dommages exemplaires	page 73
4.2.1.1.7 Les conclusions visant à « réserver des droits »	page 75
4.2.1.1.8 Les réclamations en dommages compensatoires et punitifs pour le futur ou « jusqu'à ce que cesse l'atteinte illicite »	page 76
4.2.1.2 À l'égard de Longueuil	page 77
4.2.1.2.1 La faute de la Ville de Longueuil	page 78
4.2.1.2.2 La portée de l'entente intermunicipale entre Longueuil et Brossard	page 83
4.2.1.2.3 L'absence de lien causal	page 84
4.2.3 La prescription du recours	page 84
4.2.4 Les troubles de voisinage, les atteintes à la L.Q.E. et les recours en vertu de la Charte québécoise	page 89
4.3 ARTICLE 1003 c) C.p.c.	page 89
<i>c) la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67</i>	page 89
4.4 ARTICLE 1003 d) C.p.c.	page 91
<i>d) le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres</i>	page 91
5. CONCLUSIONS	page 91
5.1 CONCLUSIONS GÉNÉRALES	page 91
5.2 CONCLUSION PARTICULIÈRE CONCERNANT LONGUEUIL	page 93

[1] Voir le procès-verbal du 2 octobre 2014, à la p 3.

[2] Suite aux amendements à la requête introductive autorisés le 14 avril 2014; Voir le procès-verbal du 14 avril 2014, aux pp 1-2.

- [3] Précité note 1, à la p 4.
- [4] Voir le procès-verbal du 29 septembre 2014, à la p 1.
- [5] Voir jugement du 23 avril 2014 rectifié le 29 mai 2014.
- [6] [Charte de la ville de Longueuil, L.Q. 2000, C-56](#), annexe III, art. 5.
- [7] Règlement CA-2006-48, article 4.
- [8] *Infinion Technologies, a.g. c Option Consommateurs*, 2013 CSC 59 (CanLII), [2013] 3 R.C.S. 600.
- [9] *Tonnellier c Québec (Procureur général)*, 2012 QCCA 1654 (CanLII).
- [10] *Adams c Banque Amex du Canada*, 2006 QCCS 5358 (CanLII), 2006 QCCS 5358 (C.S.), le juge Gascon, au para 23; *Marcotte c Longueuil*, 2009 CSC 43 (CanLII), [2009] 3 R.C.S. 65, le juge Lebel pour la majorité, au par. 22; *Harmegnies c Toyota Canada*, 2008 QCCA 380 (CanLII), le juge Beaudoin pour la Cour, aux para 27 à 30; *Hollick c Toronto (Ville de)*, 2001 2 R.C.S. 158, le juge en chef McLachlin, aux para 14 et 15; *Vivendi Canada Inc. c Michel Dell’Aniello*, 2014 CSC 1 (CanLII), au para 37; *Nadon c Ville d’Anjou*, 1994 CanLII 5900 (QC CA), [1994] R.J.Q. 1823 (C.A.), à la p 10.
- [11] *Collectif de défense des droits de la Montérégie (CDDM) c Centre hospitalier régional du Suroît du Centre de santé et des Services sociaux du Suroît*, 2011 QCCA 826 (CanLII), aux para 22 et 23; *Regroupement des citoyens du secteur des Constellations c Lévis (Ville de)*, 2011 QCCS 1399 (CanLII), aux para 58 à 60.
- [12] 2014 CSC 1 (CanLII), au para 58.
- [13] *Barrette c Ciment du Saint-Laurent* 2003 CanLII 36856 (QC CS); *Association des résidents de Mont-Tremblant pour la qualité de vie c Courses automobiles Mont-Tremblant Inc.*, 2013 QCCS 5308 (CanLII), au para 18; *Krantz c Québec (Procureur général)*, 2006 QCCS 2143 (CanLII), aux para 175 à 183; *Coalition pour la protection de l’environnement du parc linéaire « Petit train du Nord » c Laurentides (Municipalité Régionale de Comté)*, 2004 CanLII 45407 (QC CS), 2004 CanLII 45407(C.S.), aux para 371 à 377.
- [14] 2011 QCCA 1231 (CanLII), au para 73.
- [15] Pièce RV-4 : Carte des secteurs O et L de la Ville de Brossard; Pièce RV-2 : Carte avec le nombre de logements – chemin des Prairies; Pièce RV-16 : Photos en liasse de l’aménagement du chemin des Prairies dans les secteurs O et L de la Ville de Brossard; Pièce RV-5 : Plan du chemin des Prairies et des secteurs O et L identifiant les adresses énumérées au paragraphe 1 de la Requête pour autorisation.
- [16] Pièce RV-15 : Pétitions de résidents du chemin des Prairies s’opposant au recours collectif contre la Ville de Brossard; Pièce RV-5 : Plan du chemin des Prairies et des secteurs O et L identifiant les adresses énumérées au paragraphe 1 de la Requête pour autorisation.
- [17] *Comité régional des usagers des transports en commun de Québec et la Commission des transports de la Communauté urbaine de Québec*, 1981 CanLII 19 (CSC), [1981] 1 R.C.S. 424, à la p 429; *Guimond c Québec (Procureur général)*, 1996 CanLII 175 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 347, aux pp 354 à 356; *Pharmascience inc. c Option consommateurs*, 2005 QCCA 437 (CanLII), J.E. 2005-906 (C.A.), au para 28.
- [18] *Pharmascience inc. c Option consommateurs*, 2005 QCCA 437 (CanLII), J.E. 2005-906 (C.A.), au para 29; *Union des consommateurs c Bell Canada*, 2008 QCCS 4673 (CanLII), aux para 39 à 41.
- [19] *Pharmascience inc. c Option consommateurs*, 2005 QCCA 437 (CanLII), J.E. 2005-906 (C.A.), au para 31; *Pierard c Montréal (Ville de)*, 2007 QCCS 3467 (CanLII), J.E. 2007-1508 (C.S.), au para 19; *Rouleau c Canada (Procureur général)*, J.E. 98-25 (C.A.).
- [20] L.Q., 2007, c. 10.
- [21] Règlement CA-2007-68 modifiant la liste des équipements, infrastructures et activités d’intérêt collectif annexé au Décret 1214-2005 concernant l’agglomération de Longueuil, art. 17.
- [22] Pièce R-28 : Entente intermunicipale relative au prolongement du boulevard du Quartier situé dans la Ville de Brossard.
- [23] *Cyr c Ste-Adèle (Ville de)*, 2009 QCCS 2827 (CanLII), aux para 43 à 46 et 50 à 53.
- [24] RV-7 : Rapport de la firme de génie Cima+ intitulé : « Comptages et estimation du volume de

circulation – Ville de Brossard – N00-346A/Janvier 2013 ».

- [25] *Cyr c Ste-Adèle (Ville de)*, 2009 QCCS 2827 (CanLII), aux para 43 à 46 et 50 à 53; *Brousseau c Laboratoires Abbott Ltée*, 2011 QCCS 5211 (CanLII), aux para 37 à 40.
- [26] Jean HÉTU et Yvon DUPLESSIS, *Droit municipal Principes généraux et contentieux*, vol. 1, CCH, aux pp 11,251-11,255; *Ville de Montréal-Ouest c Ruffo*, 1993 CanLII 3877 (QC CA), J.E. 93-1001 (C.A.), aux pp 8 et 9; *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2, art. 291 et 627; *Ville de Montréal c Ville de Montréal-Ouest*, 2009 QCCA 2172 (CanLII), [2009] R.J.Q. 2729 (C.A.), aux para 22, 23, 39 et 51.
- [27] *Laurentide Motels Ltd. c Beauport (Ville de)*, 1987 1 R.C.S. 705, aux pp 708, 732, 733, 749 et 750.
- [28] *Entreprises Sibeca inc. c Frelighsburg (Municipalité de)*, [2004] C.S.C. 61, aux pp 314 et 315.
- [29] *Ste-Anne-de-Bellevue c Papachronis*, 2007 QCCA 770 (CanLII), aux para 23 et 25.
- [30] *Saint-Laurent (Ville de) c Marien*, 1962 CanLII 68 (SCC), [1962] R.C.S. 580, aux pp 5/7 et 6/7; *Michaud c Ville de Québec*, 1993 CanLII 3626 (QC CA), [1994] R.L. 52 (C.A.), à la p 14; *Moretti c Ville de St-Basile-le-Grand*, 2000 CanLII 18673 (QC CS), J.E. 2000-1684 (C.S.), aux para 55 à 58.
- [31] *Michaud c Ville de Québec*, 1993 CanLII 3626 (QC CA), [1994] R.L. 52 (C.A.), à la p 14; *Ste-Anne-de-Bellevue c Papachronis*, 2007 QCCA 770 (CanLII), aux para 22 et 23.
- [32] *Québec (Curateur public) c Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, 1996 CanLII 172 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 211, aux para 115 et 116.
- [33] *Ciment St-Laurent c Barrette*, 2008 CSC 64 (CanLII); Jean-Louis BAUDOUIN et Patrice DESLAURIERS, *La responsabilité civile*, 8^e éd, Éditions Yvon Blais, 2014.
- [34] Jean-Louis BAUDOUIN et Patrice DESLAURIERS, *La responsabilité civile*, 8^e éd, Éditions Yvon Blais, 2014, aux pp 242, 245.
- [35] 2012 QCCQ 11557 (CanLII), aux para 23 et 24.
- [36] 2012 QCCS 4407 (CanLII), aux para 3, 9 et 13.
- [37] Carte de la hiérarchie routière de la Ville de Brossard.
- [38] *Les Entreprises Auberge du Parc Limitée c Site historique du banc-de-pêche de Paspébiac*, 2009 QCCA 257 (CanLII), aux para 15 à 18 et 22 à 26.
- [39] RV-13 : Extrait de l'étude d'impact sur l'environnement sur la construction du boulevard Lepage, Décembre 2007.
- [40] Précité note 38.
- [41] Pièce RV-2 : Carte avec le nombre de logements – chemin des Prairies.
- [42] Pièce RV-7 : Rapport de la firme de génie CIMA+ intitulée « Comptages et estimation du volume de circulation – Ville de Brossard – N00-346A/Janvier 2013 », à la p 5.
- [43] *Id.*, aux pp 7 et 12.
- [44] *Id.*
- [45] *Fournier c Hydro-Québec*, EYB-2005-87157 (C.S.), aux para 73, 74 et 79 à 89; *Vachon c Ville de Montréal*, J.E. 2001-2182 (C.S.), au para 17.
- [46] Voir aussi *Sirois c Cité de Rivière-du-Loup*, 1987 CanLII 1003 (QC CA), [1988] R.L. 18, à la p 23.
- [47] *Ville de Deux-Montagnes c Société Immobilière Inc.*, J.E. 2006-163 (C.S.), au para 40; *Montréal (Ville de) c St-Pierre (Succession de)*, 2007 QCCS 1511 (CanLII), aux para 113 à 115.
- [48] Article 1621 C.c.Q.; Jean-Louis BAUDOUIN, *La responsabilité civile*, 8^e éd, Cowansville, Yvon Blais, 2014, aux pp 417 et 418.
- [49] *Québec (Curateur public) c Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, 1996 CanLII 172 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 211, aux para 115 et 166; *Béliveau St-Jacques c Fédération des employées et employés de services publics Inc.*, 1996 CanLII 208 (CSC), [1996] 2 R.C.S. 345, aux para 118 à 122; *Augustus c Gossett*, 1996 CanLII 173 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 268, aux pp 300 et 301; *DeMontigny c Brossard (Succession)*, 2010 CSC 51 (CanLII), aux para 44 à 46.
- [50] Jean-Louis BAUDOUIN, *La responsabilité civile*, 8^e éd., Cowansville, Yvon Blais, 2014, aux pp 433, 437 et 438; *Béliveau St-Jacques c Fédération des employées et employés de services publics Inc.*, 1996 CanLII 208 (CSC), [1996] 2 R.C.S. 345, au para 127; *DeMontigny c Brossard*

- (*Succession*), 2010 CSC 51 (CanLII), au para 39.
- [51] *Arthur c Johnson*, 2004 CanLII 16518 (QC CA), aux para 17, 18 et 20; *Québec (Curateur public) c Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand*, 1996 CanLII 172 (CSC), [1996] 3 R.C.S. 211, aux para 120 et 121.
- [52] 2012 QCCA 2035 (CanLII), au para 15. Voir aussi *Goguen c Hydro-Québec*, 1999 CanLII 13718 (QC CA), 1999 CanLII 13718 (C.A.), à la p 9; *Droit de la famille – 09559*, 2009 QCCA 529 (CanLII), au para 11; *Pièces d'autos Kenny inc. c Gestion Immelin inc.*, 2012 QCCA 2268 (CanLII), au para 4; *Riocan Holdings (Québec) Inc c Summum Nutrition inc. (Ez Games)*, 2013 QCCA 2224 (CanLII), au para 7.
- [53] Pièce RV-10 : Extraits du rôle d'évaluation de la Ville de Brossard identifiant les adresses énumérées au paragraphe 1 de la Requête pour autorisation.
- [54] Jean-Louis BAUDOIN et Patrice DESLAURIERS, *La responsabilité civile*, 8^e éd, Éditions Yvon Blais, 2014, à la p 397.
- [55] *Sibiga c Fido Solutions inc.*, 2014 QCCS 3235 (CanLII), CanLII (inscription en appel le 1^{er} août 2014, 500-09-024648-149) au para 121.
- [56] Page 36 de son rapport d'enquête et d'audience publique.
- [57] Isabelle JAUGE-MAYNART (dir.), *Le Petit Larousse illustré*, Paris, Larousse, 2010, à la p 507.
- [58] Dictionnaire Termium en ligne, <http://www.btb.termiumplus.gc.ca/> (page consultée le 10 septembre 2014).
- [59] *Carrier c Procureur général du Québec*, 2011 QCCA 1231 (CanLII) CanLII, aux para 37, 38 et 39.
- [60] Pièce RV-11 : en liasse, copie du *Règlement CM-2003-83 ordonnant des travaux de construction des égouts pluviaux et sanitaire, de l'aqueduc, de pavage, de bordure, de trottoir et d'éclairage de rue sur le boulevard Lepage dans l'arrondissement de Brossard et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un emprunt n'excédant pas 1 170 000 \$* et du *Règlement CM-2003-169 ordonnant des travaux de construction du boulevard Lepage entre les boulevards Lapinière et Grande-Allée de l'arrondissement de Brossard et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un emprunt n'excédant pas 12 103 000 \$*; Pièce R-26 : *Règlement CM-2004-222 de Ville de Longueuil ordonnant des travaux de construction des infrastructures municipales dans le boulevard Lepage de l'arrondissement de Brossard, autorisant l'acquisition de terrains et décrétant à cette fin et pour le paiement des honoraires professionnels un chemin n'excédant pas 22 410 000 \$*.
- [61] Pièce R-28 : Entente intermunicipale relative au prolongement du boulevard du Quartier situé dans la Ville de Brossard, article 1.
- [62] *Id.*, article 5, alinéa 2 .
- [63] Requête en autorisation réamendée.
- [64] *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19, article 586.
- [65] *Hamel c Ste-Anne-de-Beaupré*, 2004 CanLII 4149 (QC CS), 2004 CanLII 4149 (QCCS) (aux para 30 à 32 et 35 à 37).
- [66] Selon la pièce R-28 : Entente intermunicipale entre Longueuil et Brossard.
- [67] Daniel DUMAIS, « *La prescription* », dans *Collection de droit 2013-2014*, École du Barreau du Québec, vol. 4, Responsabilité, Cowansville, Éd. Yvon Blais, 2013, à la p 4/19; *Boisvert c Construction Normand Guimont Inc.*, 2013 QCCS 6175 (CanLII), aux para 8 à 11, 13, 21 et 22; *Sicé c Langlois*, 2007 QCCA 1007 (CanLII), aux para 38 à 40.
- [68] *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du nord » c Laurentides (Municipalité Régionale de Comté)*, 2004 CanLII 45407 (QC CS), 2004 CanLII 45407(C.S.), la juge Courteau, aux para 35 à 37.
- [69] *Paquin c La Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique*, 2005 QCCA 1109 (CanLII), [2005] RJQ 2840 (CA), aux para 27 à 30; *Langevin c Bouchard*, 2013 QCCS 4488 (CanLII), aux para 93 à 95; *Comité des citoyens inondés de Rosemont c Montréal (Ville de)*, 2011 QCCS 751 (CanLII), aux para 65 à 75; *Regroupement des citoyens du secteur des Constellations c Levis (Ville de)*, 2011 QCCS 1399 (CanLII), aux para 102 à 121; Pierre-Claude Lafond, *Le recours collectif, le rôle du juge et sa conception de la justice*, Montréal, Éditions Yvon Blais, 2006, à la p 94.

[70] *Carrier c Québec (Procureur général)*, 2011 QCCA 1231 (CanLII), aux para 76 à 78.

[71] Requête en autorisation, aux para 13 à 20.

[72] *Charest c Dessau*, 2014 QCCS 1891 (CanLII) CanLII (inscr. en appel 500-09-024488-140), au para 29.