

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° 500-17-099497-177

DATE : Le 29 mars 2018

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE KIRKLAND CASGRAIN, J.C.S.

ANNIE BEAUREGARD

et

RICHARD DUFF

En leur nom propre et en leur qualité de mandataire de Line Bédard et als.

DEMANDEURS

C.

GROUPE CRH CANADA INC.

et

KPH TURCOT, UN PARTENARIAT S.E.N.C.

et

BAU-VAL INC.

et

VILLE DE VARENNES

et

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

DÉFENDEURS

JUGEMENT

I LES PROCÉDURES

[1] Le Tribunal est saisi d'une demande d'injonction interlocutoire.

[2] Annie Beauregard et Richard Duff ont intenté pour leur compte et celui de 24 autres personnes un recours en injonction permanente et en dommages pour faire cesser le camionnage incessant qui mine et détruit leur vie.

[3] Le procès ne pourra avoir lieu avant au moins un an ou deux, d'où la demande interlocutoire.

II LES FAITS

a) Le contexte

[4] Les demandeurs sont des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards à Varennes, depuis plusieurs années pour la plupart. Certains y sont nés et y ont grandi. D'autres s'y sont installés il y a quelques années seulement, mais tous étaient résidents sur le chemin de la Butte-aux-Renards avant l'année 2016. Ce chemin est un petit chemin de campagne d'environ 20 pieds de largeur. S'il y a encore des renards dans la région, il y a longtemps qu'ils ne se risquent plus à traverser le chemin.

[5] À un peu plus d'un mille des résidences des demandeurs et depuis plus de 50 ans, la défenderesse Groupe CRH Canada ("**Groupe CRH**") exploite une carrière de pierres et la défenderesse Bau-Val Inc. ("**BAU-VAL**") possède juste à côté des installations qui lui servent à faire des enrobés bitumineux et des produits liés à l'asphaltage des routes. (divisions "Pavages Varennes" et "Tech-mix").

[6] Les camions des clients qui viennent prendre livraison de la pierre, des enrobés bitumineux et des produits d'asphaltage, empruntent presque exclusivement le chemin de la Butte-aux-Renards, le chemin le plus court pour se rendre à l'autoroute 13. L'autre chemin, le seul autre chemin existant, fait passer les camions par la Ville de Saint-Amable : un chemin sensiblement plus long et donc plus coûteux pour le transport. Si les camions empruntent la direction de Saint-Amable, c'est uniquement parce que ceci est plus pratique pour les clients situés dans cette direction et cette clientèle est somme toute assez restreinte.

[7] Depuis plusieurs années, la circulation des camions sur le chemin de la Butte-aux-Renards est intense durant le printemps, l'été et l'automne.

[8] Les inconvénients pour les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards sont majeurs.

[9] Au mois d'août 1987, ces résidents adressent une pétition au maire de la défenderesse Ville de Varennes. La pétition énonce entre autres que

"la (...) circulation [des camions lourds] n'est soumise à aucun contrôle quant à la vitesse (...) [Il n'y a jamais] d'auto-patrouille (...);

"[la] circulation commence (...) vers 5 h 30 [le matin] et se prolonge quelquefois tard en soirée et parfois même la nuit;

"les familles habitant sur ce rang ont pour la plupart de jeunes enfants dont la sécurité est menacée car il est impossible de circuler à pied ou à bicyclette sans danger (...);

"(...) le nombre de camions circulant sur le rang augmente continuellement et devient intolérable.¹

[10] À l'automne, le conseil de Ville entreprend des démarches auprès du Ministère des Transports afin de tenter de trouver une solution, sans succès. Voici quelques extraits d'une lettre-réponse du Ministère en date du 17 décembre 1987 adressée à la Ville :

"[le] chemin [de la Butte-aux-Renards] a été reconstruit et entretenu pour répondre aux besoins du secteur, plus particulièrement pour desservir adéquatement une carrière et une usine de béton bitumineux assez actives (...)."

"À notre avis, le débit de circulation sur cette section de route est de beaucoup inférieur au débit pour lequel la route a été reconstruite."

¹ I-S.2, en liasse.

"De plus, aucun chemin dans ce secteur ne pourrait desservir adéquatement la circulation lourde provenant des carrières."

"Nos relevés de circulation donnent un débit journalier de circulation de 350 véhicules/jour avec un pourcentage de 35% de camions [soit 122 camions/jour]."

"Notre Ministère considérant la faible densité de circulation (...) ne peut procéder à un détournement (...) de la route dans le seul but d'éviter certains inconvénients aux résidents (...)."

"(...) la vitesse permise de 80 km/h [sur le chemin] est sécuritaire [et] (...) la plainte des résidents porte davantage sur les véhicules circulant à des vitesses supérieures à la vitesse permise et (...) ce contrôle relève de la Sûreté du Québec et de votre service de police"²

[11] Il y a une solution pourtant : une voie de contournement. C'est ce que vont demander les résidents, appuyés par la Ville.

[12] Dans le courant de l'année 2000, la Ville s'adresse officiellement à la Commission de la protection du territoire agricole (la "C.P.T.A.Q") pour demander l'autorisation de construire cette voie de contournement. L'autorisation de la C.P.T.A.Q. est nécessaire parce que la région est une zone agricole protégée.

[13] Deux tracés sont proposés par la Ville. Le premier tracé proposé empiète peut-être un peu trop sur le territoire agricole. Le second est contesté par Groupe CRH puisqu'il aurait pour effet d'augmenter les coûts de transport de ses produits, car la nouvelle route que les camions devraient emprunter est un peu plus longue.

[14] Le 10 janvier 2001, la C.P.T.A.Q. rend sa décision : les voies de contournement proposées sont refusées.³

[15] La Ville porte alors la décision en appel devant le Tribunal administratif du Québec ("le T.A.Q.").

[16] En novembre 2002, le T.A.Q. rend jugement : la décision de la C.P.T.A.Q. est confirmée.⁴

[17] Treize ans plus tard, en 2015, l'achalandage n'a fait qu'augmenter.

² I-S.2, en liasse.

³ Pièce V-6, à l'appui de l'affidavit de Me Marc Giard, greffier de la Ville de Varennes.

⁴ V-7.

b) L'enfer

[18] Les demandeurs se sont accommodés tant bien que mal du va et vient des camions mais au printemps 2016, leur situation atteint un point critique.

[19] Le printemps 2016 marque, entre autre, le début des livraisons de pierres de remblai pour la réfection de l'échangeur Turcot, un immense chantier de construction dans la métropole.

[20] La défenderesse KPH Turcot ("KPH"), le maître d'œuvre du chantier, s'approvisionne à la carrière exploitée par CRH à Varennes. C'est le seul endroit à proximité de Montréal où la pierre possède la résistivité chimique nécessaire à la réalisation durable des remblais de l'échangeur en construction

[21] Il s'agit semble-t-il d'éviter que les tiges d'acier qui tiennent les murets d'assises du nouvel échangeur rouillent prématurément. La pierre de Varennes, plus que toute autre pierre, est celle qui favorise le moins la progression de la rouille.

[22] Le Ministère des transports a demandé dans ses devis pour la pierre un critère que l'on qualifie techniquement de "résistivité 3000 ohm." La pierre de Varennes remplit ce critère.

[23] Toute la pierre de remblai pour Turcot provient de la Carrière de CRH à Varennes.

[24] Par ailleurs, le processus de remblayage de Turcot est effectué la nuit. Le jour, on travaille sur la structure, des opérations évidemment plus délicates que le simple remblayage et qui demandent de la clarté, donc la lumière du jour. D'autre part, l'espace au chantier est restreint et compté : on ne peut pas entreposer le matériel de remblai sur le chantier durant le jour pour l'utiliser ensuite la nuit venue. Donc, les livraisons de pierres et le remblai se font de nuit.

[25] Les camions pour Turcot passent alors sur le chemin de la Butte-aux-Renards la nuit.

[26] La fin du chantier Turcot est prévue pour l'automne 2020. La demande de pierres de remblai devrait diminuer sensiblement en 2020 mais demeurera élevée en 2018 et 2019.

[27] Le printemps 2016 voit en outre une augmentation de la clientèle habituelle de CRH. Résultat final, le nombre de camions chargés pour ses clients passe de 62 162 en 2015 à 104 838 en 2016, une augmentation de plus de 68% ⁵:

⁵Tableaux "analyse des quantités". ("tableaux-analyses"), dont les chiffres ont été vérifiés par CRH et Bau-Val.

[28] Bau-val a également vu sa clientèle s'accroître : selon Sylvain Leroux, directeur des ventes chez Bau-Val, c'est une augmentation de plus de 38% entre 2015 et 2016; on passe de 11 317 camions en 2015 à 15 728 camions en 2016 et ce chiffre devrait se maintenir en 2018.⁶

[29] Notons aussi que tous ces chiffres doivent être multipliés par deux si on veut connaître le nombre de passages : un premier passage pour se rendre sur le site de chargement et un second passage pour revenir avec le chargement.

[30] La majorité de tout cet achalandage se fait du printemps à l'automne. L'impact sur les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards est dramatique, consternant.

[31] En 2016, la Ville de Varennes effectue une première étude de circulation sur le chemin de la Butte-aux-Renards pour la période comprise entre le 16 et le 23 août.⁷ : Les procureurs des demandeurs résument cette étude :

"(...) sur une période de 7 jours (...) le passage de 13 386 véhicules [de toutes sortes] a été enregistré (...)";

"(...) sur une période de 7 jours (...) c'est en moyenne par jour de 505 camions de 6 mètres et plus (camions à benne) et 188 camions longs ou poids lourds (10 mètres et plus) qui ont transité entre 6 h et 20 h (...)";

"(...) par nuit [c'est en moyenne] 96 camions à benne et 60 poids lourds (...) toutes les nuits (...)"

"(...) entre 20 h le lundi soir 22 août et 6 h le matin du 23 août, 194 camions à benne et 122 poids lourds de plus de 10 mètres ont transité (...)"⁸

[32] Toujours en 2016, mais quelques jours plus tard, pour la période comprise entre le vendredi 26 août et le vendredi 2 septembre, la Ville effectue une seconde étude.⁹ Les procureurs des demandeurs résument à nouveau :

"(...) du vendredi 26 août au vendredi 2 septembre, il est passé entre 7h et 20h (...) une moyenne de 353 camions à benne par jour et (...) une moyenne de 281 poids lourds par jour.

⁶ Interrogatoire du 21 février 2018, pages 54 à 58. Les chiffres sont corrigés avec les tableaux-analyses..

⁷ I-7.

⁸ Demande introductive d'instance, par. 34 à 37.

⁹ I-7.

"En ce qui concerne le camionnage de nuit pendant cette période, [l'étude] atteste (...) [d'une] moyenne de 149 camions à benne par nuit et de 917 poids lourds par nuit."¹⁰

[33] Ces chiffres sont hallucinants. Dans sa décision du 10 janvier 2001, la CPTAQ écrivait que depuis 1980, l'achalandage s'était maintenu à un chiffre de 200 camions par jour... (V-6, page 3).

[34] Dix-huit affidavits datés du 10 juillet 2017 ont été souscrits au soutien de la procédure introductive d'instance des demandeurs. Ce sont leurs témoignages. Il convient d'en citer de larges extraits :

"Je suis policière à la Sûreté du Québec depuis 32 ans [et] je travaille à St-Hubert du lundi au jeudi (...). Je suis en congé [le vendredi]. Mon conjoint et moi avons acheté la maison de nos rêves [en mars 2013] (...). Durant les années 2013 [à] 2015, il y avait du camionnage sur le chemin de la Butte aux Renards mais l'horaire d'opération ressemblait à un horaire régulier de travail et le volume n'était pas si élevé (...) je pouvais tolérer le [camionnage]. De mai 2016 [à] octobre 2016, le débit de circulation fut tel que je ne pouvais rester au lit pour me reposer le vendredi et le samedi matin. Les sons que les camions émettent, bruits de moteur, (...) de silencieux, (...) de freins et les vibrations qu'ils occasionnent lors de leurs passages répétés me tiennent éveillés la nuit (...). Nous voyons sans cesse la lueur des phares des camions dans nos fenêtres (...). Il est impossible de passer la soirée à l'extérieur ni d'y souper (...). Le soir et la nuit, les fenêtres restent closes. Le ventilateur au plafond fait office de vent (...). Je [suis] fatiguée et impatiente. Le bureau est devenu un endroit (...) d'évasion et de calme; à l'intérieur de [la] maison, la télévision et la radio deviennent inaudibles, les conversations téléphoniques inaudibles (...)"

(affidavit de Line Bédard).

"Je suis policier à la Sûreté du Québec. Je suis (...) père de 2 enfants, Mathias 11 ans et Julien 18 ans. Au mois de décembre 2012, [ma conjointe et moi] avons entrepris des démarches pour acheter [notre résidence sur le Chemin] de la Butte aux Renards (...). J'ai constaté (...) qu'il s'agissait d'un secteur paisible [mais] qu'il y avait une carrière à plus ou moins 1 km de la résidence. Afin de connaître le mode d'opération de cette carrière [j'ai] communiqué

¹⁰ Demande introductive d'instance par. 38 et 39.

avec [celle-ci]. (...) une dame [m'a informé] que les opérations [étaient] de 6 h 30 – 7 h à 16 h et exceptionnellement le samedi matin de 7 h à minuit. [J'ai rencontré] un superviseur [de la carrière] qui [m'a confirmé] les heures d'ouverture (...). [De mars 2013 à décembre 2014, pendant les travaux de rénovation de la résidence] j'ai constaté que la circulation [des] camions débutait entre 6 h et 7 h et se [terminait] la plupart du temps vers 15h30 et 6 h. [C'était] tolérable. [Au printemps 2016 j'ai] constaté une grande augmentation du nombre de camions (...) le débit élevé des camions m'occasionne un niveau de pollution visuelle sonore (...) élevé, un niveau anormal de vibrations dans la maison, une augmentation de la poussière (...), un niveau de fatigue élevé, une irritabilité extrême, une intolérance à tout type de bruit, des conflits [avec ma conjointe]. Lorsque je demande à mon fils Mathias qu'est-ce que ça [lui] fait la circulation de camions (...) il répond que ça l'empêche de se concentrer lorsqu'il fait ses devoirs, [qu'il] a peur d'aller chercher le courrier [de] l'autre côté de la rue (...), qu'il ne peut plus faire du vélo (...)"

(affidavit d'Éric Benoît)

"Je suis carrossier et le fiancé de Émilie Dazé-Garant. J'ai grandi sur le chemin de la Butte-aux-Renards et j'ai convaincu celle que j'aime de venir vivre avec moi pour fonder notre famille en lui disant qu'il n'y avait rien là, les camions. Quand le camionnage en soirée et la nuit a commencé au printemps 2016, cela a vite créé des tensions entre nous. Je subis un bruit constant lors des passages excessifs des camions (...). Nous devons dormir les fenêtres fermées. (...) Nous ne pouvons entendre les oiseaux à notre réveil car les camions roulent non seulement le soir et la nuit mais très tôt le matin (...). À n'importe quelle heure du jour et de la nuit, il arrive qu'un camionneur (...) manque le chemin (...) freine et recule pour reprendre sa route (...) en nous cassant les oreilles avec son alarme de recul."

(affidavit de Francis Bréard)

"Je suis à l'emploi d'Air liquide et j'occupe le poste d'opérateur depuis 42 ans (...). Je suis né et j'ai grandi (...) sur le chemin de la Butte aux Renards. J'ai acheté [ma maison] en 1990. La situation du camionnage (...) [est] intolérable [depuis] 2016. (...). Le bruit causé par les camions nuit à mon sommeil (...). Je dois dormir avec des bouchons et utiliser des médicaments (...) pour dormir (...). J'ai

fait une dépression en raison de mon épuisement en janvier 2017 (...). Le bruit est omniprésent (...). De simples activités comme lire ou regarder un film deviennent complexes car le bruit est omniprésent (...) malgré les fenêtres fermées. Je ne fais plus de marches sur la rue parce que je crains de me faire frapper par un camion. Je reçois fréquemment des roches sur le pare-brise de ma voiture en provenance des camions."

(Affidavit de Réjean Cormier)

Mon conjoint et moi vivions une vie parfaite avant [le camionnage]. Il y a beaucoup de tensions dans notre couple (...). Nous avons de la difficulté à inviter des amis pour des 5 à 7 ou des soupers à l'extérieur puisque c'est trop bruyant (...). La situation bouleverse nos projets de fonder et d'élever une famille dans notre nouvelle maison (...) Il n'est pas rare de voir des chicanes de camions : un qui respecte la limite de [vitesse] et l'autre qui essaie de le dépasser (...) j'ai dû prendre un abonnement dans un centre d'entraînement à Varennes parce que je ne peux ni courir, ni faire du vélo sur mon terrain ou dans la rue, à part le dimanche."

(Affidavit d'Émilie Dazé-Garant)

Je travaille comme col bleu à la Ville de Varennes. J'habite avec ma conjointe sur le chemin de la Butte-aux-Renards. (...) Je subis le freinage, le décollage, l'accélération, les changements de vitesse [des camions], les pierres qui tombent des chargements et beaucoup de poussière. Le transport lourd empoisonne ma vie. Je ne me sens plus chez nous. Je dors très mal. (...) Même s'ils ont baissé la limite à 50 km/h, ça reste très bruyant. (...) c'est un bruit infernal. (...) j'évite d'être à l'extérieur (...). Je n'invite plus personne à la maison, de toute façon on ne s'entend plus parler (...). Des fissures sont apparues sur les murs de la maison. Mes amis me disent que ça n'a pas de bon sens (...).c'est invivable".

Affidavit d'Alexandre Demers.

"J'habite avec ma conjointe (...) au (...) chemin de la Butte aux Renards" depuis 12 ans. Nous avons deux enfants, Alex 19 ans et Vincent 15 ans. (...) Nous ne pouvons plus dormir les vitres

ouvertes à cause du passage des camions la nuit. De ce fait, la chaleur à l'intérieur de notre maison est invivable. Nous avons été [obligés] d'installer des airs climatisés et des ventilateurs supplémentaires dans nos chambres. Nous devons les faire fonctionner en tout temps (...); malgré la fermeture de nos fenêtres, nous entendons quand même [les] camions (...). L'utilisation de bouchons pour les oreilles (...) est journalière (...). La sécurité des enfants est compromise lorsqu'ils prennent l'autobus scolaire. Nous empêchons les enfants de se promener en bicyclette sur la rue. (...). La poussière fait en sorte que nous devons laver nos vitres (...) plusieurs fois durant l'été. (...) Les visites amicales se font moins souvent à cause du bruit des camions (...). Le pare-brise de ma voiture a été fissuré par des roches projetées par les camions à trois reprises au cours de la dernière année. (...) La vitesse de 50 km/h n'est pas respectée en tout temps. Les promenades et la course à pied sur le Chemin de la Butte-aux-Renards sont choses du passé."

Affidavit de Steve Harvey

"Je vis sur le chemin de la Butte aux Renards avec mon conjoint et [nos] deux jeunes enfants, Kim 3 ans et Lili, 10 mois. [En 2015], nous avons eu la chance d'accomplir un de nos plus grands rêves de vie, [s'acheter] une maison à la campagne. Nous recherchions la verdure, l'espace, l'air pur (...) et surtout la tranquillité (...). Nous étions conscients de la présence de la carrière (...) et de son débit d'achalandage, mais cela nous convenait puisque nous sommes au boulot le jour, du lundi au vendredi (...) nous savions que nous pourrions jouir des bienfaits de la campagne à notre retour du travail ainsi que la fin de semaine. (...) ce n'est pas le cas. Depuis que la [carrière] a augmenté de façon faramineuse son débit de camions (...), prendre une marche [est] beaucoup trop dangereux, (...) [de même pour] le vélo, la course, le patin à roue enlignées (...).

Lorsque deux camions se rencontrent, il n'y a plus de place pour nous. Les camions réveillent ma fille aînée [elle] a peur car elle pense que c'est le bruit du tonnerre qui la réveille [] [nous sommes confinés] à demeurer sur notre terrain."

Affidavit de Mélanie Lemay

"Je vis [sur] le chemin de la Butte-aux-Renards avec mon conjoint Éric Ruel, [et] notre fille Léa (...) 5 ans depuis février 2010. (...). Le bruit des camions est une source de désagrément constante tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Nous élevons le niveau sonore de nos appareils pour masquer le bruit des camions. Il est impossible d'ouvrir les fenêtres (...). L'air climatisé doit fonctionner constamment. Depuis l'été 2016, je suis victime d'insomnie, de fatigue chronique et de beaucoup de stress. Je suis suivie par une éducatrice (...) pour m'aider à gérer mon stress causé par le manque de sommeil; nous subissons de l'insécurité financière. Payer une firme d'avocats ne faisait (...) pas partie du budget familial et (...) nous devons planifier des travaux de réparations de fissures (...) Les vibrations du camionnage (...) endommagent (...) les fondations de la maison. La maison vibre lors du passage [des camions] (...)."

Affidavit de Geneviève Morin

"Je suis âgée de 37 ans et j'occupe le poste de technicienne en informatique pour la MRC de Pierre-De-Saurel. J'habite [sur] le chemin de la Butte aux Renards depuis janvier 2010 avec mon conjoint, mon fils Alexandre, 12 ans et mon fils Éli (...) 6 ans. Au fil des années, nous nous sommes rendu compte que la carrière opérait parfois le soir et même la fin de semaine, mais ça ne durait jamais très longtemps, une semaine ou deux par année durant certaines périodes de pointe. À partir du printemps 2016 (...) le nombre de camions et les horaires de circulation [des camions] sont devenus un très lourd fardeau (...). Nous n'acceptons pas que le volume de circulation double et que l'horaire soit maintenant de 24 h, 6 jours sur 7. (...) Mon conjoint (...), mes enfants et moi nous réveillons fréquemment la nuit et avons des difficultés à nous rendormir. Le manque de sommeil nous apporte (...) fatigue, irritabilité accrue, dépréciation de notre qualité de vie, sentiment d'impuissance, (...) d'injustice, des migraines (...) un manque d'énergie (...). [J'ai] recours à la médication pour dormir et mon fils doit porter des [bouchons] pour réussir à s'endormir. Les vibrations engendrées par le flot de camions font en sorte que la maison tremble, le gypse craque, les joints de plâtre se séparent (...). La poussière entre par les fenêtres (...). Mon conjoint a des sinusites de plus en plus fréquemment. Mon fils Alexandre est asthmatique et éprouve souvent de la difficulté à respirer. (...). Nous perdons notre humanité. J'ai moins d'énergie. Je vois que mes enfants vivent les mêmes désagréments. [Nous] sommes condamnés à demeurer à

l'intérieur car le bruit est insupportable à l'extérieur (...). Ça m'est insupportable de vivre chez moi. (...)"

Affidavit de Caroline Morrisson

" (...) avec l'intensification du transport depuis la mi-juin 2016 (...) j'ai le sommeil altéré (...) il m'est impossible de demeurer à l'extérieur (...) je suis soumis à une forme de torture en raison de la privation de sommeil (...). Les vibrations générées par les camions provoquent des tensions sur les fondations de la propriété [et à cause de la poussière] impossible de garder mon véhicule propre, (...) nettoyage de la fenestration [et] de la lingerie plus fréquent (...) des odeurs de diesel persistantes (...). Les roches projetées par les camions [font en sorte que] je ne tonds pas mon gazon les jours de circulation intense, car j'ai peur d'être blessé (...), je vis dans la crainte d'être atteint par une de ces roches, (...) le fini de mon véhicule est endommagé (...) j'ai perdu le goût de bien entretenir ma propriété (...)."

Affidavit de Luc Nesterenko accompagné de photographies de pierres allant de trois à six pouces résultant présumément du passage des camions.

"Je vis [sur] le chemin de la Butte aux Renards [avec] ma conjointe et mes enfants] depuis 16 ans (...).

(...) En 2016, tout a changé. Les camions ont débuté à rouler jour et nuit (...). Les cyclistes ont disparu. Il est devenu impossible de dormir. Les vrombissements des camions étaient insupportables. (...) L'agression par le bruit se poursuivait et la pression et le stress montait de jour en jour (...). Depuis, les problèmes sont toujours les mêmes : bruits, vibrations, poussières et insécurité. La réduction de vitesse ne permet [toujours] pas de dormir. (...). Je suis maintenant forcé de dormir avec ventilateur et bouchons au sous-sol (...). Je suis habité par un sentiment de découragement et d'injustice extrême. J'ai l'impression de m'être fait voler [ma vie] et l'impunité de tous les acteurs (...) me sidère. (...) Le fait que l'on doive se tourner [vers] les tribunaux est en soi une injustice."

Affidavit de Nicolas Maxime Parent

"Je suis domicilié avec mon conjoint Luc Nesterenko depuis 1998. Depuis cet achat, nous avons investi beaucoup d'argent pour l'amélioration de cette propriété (...). À l'époque (...) nous savions qu'il y avait du transport lourd mais on nous disait que [ça] ne durerait que 10 ans (...). L'horaire était acceptable, soit du lundi au vendredi, de 6 h à 17 h et quelques fins de semaine durant l'année. De plus, il n'y avait aucun transport durant les vacances de la construction (...). Avant, il y avait une vie les fins de semaine (...). En 2016, (...) nous avons perdu notre vie normale (...)"

Affidavit de Marie-Josée Paquet

"(...) Six jours sur sept, nous ne nous assoyons pas dehors, nous n'allons pas nous promener sur notre propriété pour le plaisir, nous ne mangeons pas dehors, nous ne faisons plus de bicyclette sur la route (...). Je subis les mêmes inconvénients que mon conjoint Richard Duff."

Affidavit de Manon Poirier

"Je vis [sur] le chemin de la Butte-aux-Renards avec ma conjointe Geneviève Morin et notre fille Léa, 5 ans, depuis février 2010. Le bruit des camions et les vibrations causés par le camionnage perturbent mon sommeil et provoque de l'insomnie. Même le port de bouchons ne me permet pas de dormir. Mes problèmes de santé se sont amplifiés depuis mai 2016. Je prenais des antidépresseurs (...) j'ai dû augmenter ma dose. (...) Je prends plusieurs médicaments (...). Je vis régulièrement des crises de colère (...). Notre fille Léa a un sommeil perturbé et se réveille plusieurs fois la nuit en pleurant. (...) Notre fille souffre de dyspraxie et d'un trouble de langage (...). Un manque de sommeil l'affecte directement (...). Tous les soirs, elle nous demande s'il y aura des camions, si elle peut faire du vélo ou prendre une marche (...).

Affidavit d'Éric Ruel

Je réside [sur] le chemin de la Butte-aux-Renards depuis juin 1990 (...). Mon fils est né le 23 juillet 1998. [Il] a souffert de trouble d'attention (...) et souffre fréquemment de sinusites. Avant nous dormions les fenêtres ouvertes. Maintenant elles doivent être

fermées (...). La maison tremble au passage de chaque camion. Je suis loin de la raison pour laquelle j'habite à la campagne, soit le bruissement [des feuilles par le] vent et le chant des oiseaux le matin. Avant, le camionnage avait lieu surtout le jour mais au fil des ans, la carrière ouvrait les fins de semaine une ou deux fois par été (...). J'ai toujours aimé jardiner mais je ne le fais plus. (...) La poussière générée par les camions remplit mes vitres. Mes bacs de vidanges (...) sont heurtés ou renversés par le souffle des passages de camion. (...) Ma maison souffre beaucoup des vibrations (...). J'invite des amis et de la famille à la maison et on reste à l'extérieur peu de temps, en fait jusqu'à ce que tout le monde se tienne d'être obligé de parler fort (...) en raison du bruit.

Affidavit de Pierre St-Arnaud

[35] Ces témoignages sont ceux de gens désespérés.

c) Les mesures mises en place par les défenderesses

[36] La Ville de Varennes a travaillé avec CRH et KPH pour tenter d'amenuiser le désastre, sauf qu'il y a des limites aux pouvoirs de la Ville. Il y a en particulier cette rebuffade qu'elle a essuyée de la part de la CPTAQ en 2001. Elle tentera encore bientôt de proposer une autre voie de contournement à la CPTAQ, mais le processus est long et les chances de succès sont minces à en juger par le passé.

[37] L'affidavit du greffier de la Ville fait état des démarches de la Ville, de CRH et de KPH depuis 2016 :¹¹

- en juin 2016, la Ville a permis la pose par CRH d'un électro radar avec afficheur de vitesse et un panneau d'affichage variable dont le message serait "*Freins Jacobs interdits, veuillez respecter le sommeil de nos voisins*"¹² et les panneaux de signalisation déjà existants ont été placés de manière plus visible;
- des patrouilles routières ont été mises en place par CRH avec l'approbation de la Ville;
- en juillet 2016, la Ville a installé une nouvelle signalisation réduisant la vitesse à 50 km/h, une signalisation illégale puisque selon la législation applicable, le ministère des Transports a un délai de désaveu et ce délai n'était pas écoulé...

¹¹ Voir également les affidavits soumis par CRH et KPH.

¹² Les "freins Jacobs" utilisent la compression du moteur pour ralentir.

- comme on a vu tout à l'heure, des analyses de circulation ont été effectuées à la fin de l'été 2016;
- En septembre 2016, la Ville a mandaté la firme WSP pour l'installation de 3 sismographes situés à 3 mètres à l'avant de 3 résidences des citoyens de la Butte-aux-Renards;
- les mesures vibratoires ont été transmises au ministère des Transports afin d'appuyer la mesure de réduction de vitesse à 50 km/h;
- la Ville a formulé une demande de surveillance policière accrue;
- en mars 2017, le Ministère n'avait pas exercé son pouvoir de désaveu, rendant ainsi la signalisation opposable aux utilisateurs mais néanmoins, dans une lettre datée du 20 février 2017, le Ministère mentionnait à la Ville qu'il ne partageait pas le point de vue de celle-ci sur la réduction de la vitesse, estimant que la réduction de vitesse pouvait compromettre la sécurité des usagers de la route...
- de nombreuses rencontres ont eu lieu avec les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards;
- des électro-radars ont été installés par la Ville au printemps 2017 dans l'attente de ceux qui étaient proposés par CRH;
- des panneaux indiquant "*réduisez le bruit*" ont été installés aux deux extrémités du Chemin de la Butte-aux-Renards;
- au mois d'août 2017, la Ville a formulé de nouvelles demandes pour une surveillance policière accrue;
- le 11 septembre 2017, la Ville a sollicité une rencontre au ministère des Transports pour discuter du dossier avec les citoyens du Chemin de la Butte-aux-Renards, sans réponse officielle à date;
- toujours en septembre 2017, la Ville a tenté d'apporter des modifications au plan de circulation sur le territoire varennois pour prohiber la circulation lourde lors de certaines périodes, mais une résolution d'appui de la Municipalité de Saint-Amable était nécessaire — c'est là que la circulation prohibée aurait été obligatoirement détournée — ; l'appui de Saint-Amable n'est pas venu;

- Des patrouilles routières ont été instaurées par CRH; ces patrouilles ont remis 171 avis disciplinaires aux camionneurs depuis la mi-juillet 2016 et cinq de ces camionneurs ont vu leur "privilège" de fréquenter la carrière suspendu;
- CRH a également communiqué aux résidents certains horaires atypiques de camionnage;
- CRH a offert diverses compensations aux résidents — des airs climatisés, des fins de semaine à la campagne —, des offres dont nous ignorons la teneur exacte puisqu'elles seraient confidentielles (à la demande de CRH) et des offres qui n'ont été acceptées que par quelques résidents et qui n'ont pas vraiment d'impact sur leurs recours;
- Enfin, CRH et KPH ont convenu de donner un peu de répit aux demandeurs en réduisant les horaires durant l'été 2017 à ce qui suit : de 6 h du matin le lundi jusqu'au vendredi minuit et du samedi de 7 h du matin à midi.

[38] Bau-Val ne semble pas avoir été sollicitée par la Ville et les mesures appliquées sur le Chemin de la Butte-aux-Renards-aux-Renards se sont faites sans son intervention; Bau-Val participe à l'achalandage de camions mais sans doute a-t-on jugé que cette participation n'était pas assez importante.

[39] Qu'en est-il, du reste, de ces mesures?

[40] Peu efficaces : les patrouilles de CRH et la surveillance policière demeurent minimales puisque les effectifs sont insuffisants et les sanctions de CRH envers les camionneurs n'ont pas force de loi.

[41] De toute façon, la vitesse des passages n'est pas l'élément le plus important : l'achalandage n'a pas diminué, sauf le samedi après-midi et le dimanche, et en reportant les passages sur le reste de la semaine...

d) Le témoignage de Jean-René Guilbault

[42] Ce témoignage arrive en cours d'audition. Il est requis par le Tribunal suite au désir des procureurs des demandeurs de déposer au dossier des études graphiques fondées sur les données de camionnage qui leur ont été fournies par CRH et Bau-Val.

[43] En début d'audition, le Tribunal avait en effet demandé les chiffres de camionnage de CRH et Bau-Val pour les 3 années antérieures à 2016 afin de tenter d'établir une base de ce qui pouvait exister comme achalandage avant 2016. Pour

des raisons que le Tribunal ignore, seuls les chiffres de 2014 et 2015 ont été transmis aux procureurs des demandeurs.

[44] Jean-René Guilbault a fait l'exercice de comparaison avec ces chiffres et a préparé des études graphiques.

[45] Mais le Tribunal a voulu s'assurer de la justesse de travail, d'où le témoignage de M. Guilbault.

[46] Il appert que le travail de M. Guilbault est fiable.

[47] Son travail a requis une expérience et des connaissances techniques. Il possède cette expérience et ces connaissances techniques : bachelier en mathématiques de l'Université Concordia depuis 1975 et détenteur d'une maîtrise en science actuarielle de l'Université depuis 1999, familier avec divers systèmes de programmation informatique, il a toutes les compétences nécessaires.¹³

[48] C'est un travail d'expert et le Tribunal a proposé de donner à M. Guilbault ce statut.

[49] Seul le procureur de KPH s'est objecté à cette reconnaissance, sans s'opposer toutefois au dépôt des études graphiques. L'objection est rejetée.

[50] L'expert Guilbault a dû cependant raffiner ses études à la suite de certaines questions du Tribunal. Ainsi, il a calculé comme camionnage de semaine le camionnage computed par CRH à compter des premières minutes de la journée du lundi — dans la nuit de dimanche en somme. Il a aussi calculé le camionnage qui se déroule après 18 h le vendredi jusqu'à minuit comme du camionnage de semaine.

[51] Des ajustements similaires ont dû également être apportés aux données fournies par Bau-Val.

[52] Les pièces I-19 en liasse et I-17 en liasse sont le produit final : des graphiques qui nous montrent la progression de l'achalandage en 2016 et en 2017 par rapport à 2014 et 2015¹⁴.

[53] Voici quelques données pour C.R.H., tirées cette fois des tableaux-analyses :

- au mois d'août 2016, plus de 27 000 passages;
- au mois de septembre 2016, plus de 40 000 passages;
- au mois d'août 2017, plus de 31 000 passages;
- au mois de septembre 2017, plus de 24 000 passages;

¹³ Voir : curriculum vitae de Jean-René Guilbault.

¹⁴ On alloue une marge d'erreur d'environ 2%.

[54] À ceci s'ajoute l'achalandage généré par Bau-Val, dont l'augmentation par rapport aux années 2014-2015 reste minime dans l'équation, mais qui participe tout de même à l'augmentation totale (environ 3250 par mois pour les mois d'août et septembre 2016 et 4320 en août 2017 et 2594 en septembre 2017).

[55] L'achalandage sur la Butte-aux-Renards est en fait, à certaines périodes de l'année, une véritable procession de camions.

[56] Les graphiques de l'expert Guilbault démontrent également que c'est le chantier Turcot, le grand responsable de cette procession, particulièrement la nuit.

[57] De fait, les graphiques de l'expert Guilbault démontrent que les chargements de nuit ont commencé à la fin juin de 2015 et qu'ils sont dus au chantier Turcot.

e) Et voici d'autres chiffres

[58]—Ils sont encore tirés des tableaux-analyses :

— 2014 —

- Pour CRH, en 2014 un total annuel de 150 046 passages, soit une moyenne mensuelle de 12 503 passages.
- Pour Bau-Val, en 2014, un total annuel de 21 456 passages, soit une moyenne mensuelle de 1788 passages.
- Un grand total annuel pour CRH et BAU-VAL en 2014 de 171 502 passages, soit une moyenne mensuelle de 14 291 passages, soit une moyenne journalière de plus de 469 passages (24 h.) et plus de 19 passages à chaque heure, 365 jours par année.

— 2015 —

- Pour CRH, en 2015, un total annuel de 124 324 passages, soit une moyenne mensuelle de 10 360 passages.
- Pour Bau-Val, en 2015, un total annuel de 22 634 passages, soit une moyenne mensuelle de 1886 passages.
- Un grand total annuel pour CRH et Bau-Val en 2015 de 146 958 passages, soit une moyenne mensuelle de 12 246 passages, soit une moyenne

journalière de plus de 402 passages (24 heures) et donc de 16 passages à chaque heure, 365 jours par année.

— — 2016 —

- Pour CRH, en 2016, un total annuel de 209 676 passages, soit une moyenne mensuelle de 17 473 passages.
- Pour Bau-Val en 2016, un total annuel de 31 456 passages, soit une moyenne mensuelle de 2621 passages
- Un grand total annuel pour CRH et Bau-Val en 2016 de 241 132 passages, soit une moyenne mensuelle de 20 094 passages, soit une moyenne journalière de plus de 660 passages (24 heures) et plus de 27 passages à chaque heure, 365 jours par année.

— 2017—

- Pour CRH en 2017, un total annuel de 244 128 passages, soit une moyenne mensuelle de 20 344 passages.
- Pour Bau-Val en 2017, un total annuel de 30 414 passages, soit une moyenne mensuelle de plus de 2534 passages.
- Un grand total annuel pour CRH et Bau-Val en 2017 de 274 542 passages, soit une moyenne mensuelle de 22 878 passages, soit une moyenne journalière de plus de 752 passages (24 heures) et donc plus de 31 passages à chaque heure 365 jours par année.

[59] Nous avons répartis les nombres de passages également sur les 12 mois de l'année; mais on sait que dans les faits, chaque mois est différent et que les mois d'hiver sont beaucoup moins achalandés : décembre, janvier, février et mars, en particulier, représentent un pourcentage beaucoup plus bas de camions par rapport aux autres mois... Le résultat réel est effarant : comme on a vu, plus de 40 000 passages pour CRH seulement en septembre 2016, soit plus de 1333 passages par jour (24 heures) et donc près d'un camion à la minute à chaque heure du jour et de la nuit tout le mois durant, 7 jours par semaine...

III LES PRÉTENTIONS DES PARTIES

[60] L'argumentation des procureurs des demandeurs s'articule comme suit :

- sauf si l'exploitant d'une carrière peut prouver qu'il a entrepris l'utilisation d'un procédé de concassage et de tamisage avant l'entrée en vigueur en 1977 de l'article 2 du Règlement sur les carrières et sablières (CH.Q-2,r.7), cette utilisation est interdite à moins que l'exploitant dispose d'un certificat d'autorisation du ministère;
- de même en ce qui concerne l'augmentation par accroissement de la capacité nominale d'un procédé de concassage ou de tamisage déjà en place en 1977.
- or, les procureurs des demandeurs soutiennent que CRH ne peut prouver que celle-ci avait en place, en 1977, un procédé de concassage et de tamisage et qu'au pire, si ce procédé était en place en 1977, il a été augmenté par accroissement de sa capacité nominale, sans autorisation;
- par conséquent, CRH doit immédiatement cesser toutes ses opérations de concassage et de tamisage;
- par ailleurs, l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q.-C.Q.2) interdit l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet de tout contaminant 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;
- l'article 20 de la Loi interdit également à quiconque de permettre que ceci puisse être effectué;
- au sens de la Loi, un contaminant signifie notamment un son, une odeur et des vibrations susceptibles d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement;
- le camionnage en provenance des installations de CRH et Bau-Val contrevient à l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement et CRH et Bau Val permettent cette contravention;
- le camionnage intensif subi par les demandeurs contrevient à l'article 976 C.C. puisque ce camionnage intensif dépasse les inconvénients normaux de voisinage et excède largement les limites de la tolérance;

[61] CRH conteste les prétentions des procureurs des demandeurs quant à ses droits acquis et plaide comme suit :

- l'exploitation de sa carrière est conforme au droit;

- elle ne peut être tenue responsable des effets du camionnage : les camions sont ceux de ses clients;
- c'est la demande créée par le chantier Turcot qui est la cause des déboires des demandeurs;
- les camions pour Turcot viennent de nuit à cause des exigences du chantier Turcot;
- le déplacement nocturne des camions minimise la circulation pour les autres usagers des routes;
- elle a collaboré avec KPH et la ville de Varennes pour tenter de minimiser les impacts du transport de nuit;
- le préjudice des demandeurs peut être compensé financièrement et d'ailleurs, l'action des demandeurs chiffre des dommages, (10 000 \$ par année par demandeur, jusqu'à l'année 2015 inclusivement et par la suite 50 000 \$ par année, en sus de dommages exemplaires à être déterminés ultérieurement);
- la privation d'un approvisionnement pour les clients de CRH causera des dommages à ces derniers, dommages qui ne pourront être compensés monétairement;

[62] KPH plaide quant à elle qu'elle n'encourt aucune responsabilité du seul fait qu'elle s'approvisionne à Varennes.

[63] KPH plaide aussi l'intérêt public : si le Tribunal restreint l'approvisionnement chez CRH, il y aura des retards considérables dans l'échéancier de Turcot et,

"[ces] retards se traduiront en plusieurs dizaines de millions de dollars en dommages pour KPH, notamment en coûts de main d'œuvre et de mobilisation additionnels pouvant atteindre jusqu'à cent millions de dollars (...).

"(...) même si les conclusions en injonction interlocutoire ne visent pas directement KPH, elles auront, si elles sont accordées, des conséquences draconiennes sur ses activités, mais également sur l'intérêt du public en général à ce que le projet Turcot soit complété dans les meilleurs délais possibles"¹⁵.

[64] Bau Val plaide à son tour qu'il faut blâmer le chantier Turcot, qu'elle non plus n'a pas de contrôle sur les camions de ses clients et que du reste, elle n'a jamais été impliquée dans ce litige jusqu'à ce qu'elle reçoive les procédures.

¹⁵ Plan d'argumentation de KPH Turcot.

IV ANALYSE

a) Les droits acquis

[65] Une lecture combinée des affidavits de Gérald Provost et de Mathieu Langelier, soumis par CRH avec l'interrogatoire hors Cour de Mathieu Langelier tenu en février 2018 démontre, au moins sommairement, que CRH a les droits acquis nécessaires à l'utilisation du procédé de concassage et de tamisage en place.

[66] Les demandeurs auront peut-être, éventuellement, d'autres arguments à faire valoir à l'appui de leur prétention, mais au présent stade, avec la preuve qui est soumise au Tribunal, cette prétention ne peut être retenue.

b) L'article 20 de la Loi sur la Qualité de l'environnement

[67] Il ne fait aucun doute que le camionnage excessif actuellement en place du printemps à l'automne contrevient à l'article 20 de la L.Q.E.

[68] Il ne fait aucun doute également que CRH et Bau-Val permettent que ce camionnage puisse être effectué.

[69] La question plus délicate est de savoir dans quelle mesure contrevient-on à l'article 20 de la Loi.

[70] Toute contravention à l'article 20 de la Loi n'est pas nécessairement sanctionnée: à titre d'exemple, il est difficile d'envisager qu'on puisse assigner en justice les millions de propriétaires de véhicules automobiles de la province au motif que ces véhicules polluent l'atmosphère.

[71] Il nous faut des balises. Nous reparlerons tout à l'heure de ces balises.

c) L'article 976 du Code civil

[72] Il se lit comme suit :

— "Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux de 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"

[73] Il est toujours fascinant de constater la justesse des énoncés de notre Code civil.

[74] Voici d'autres énoncés tout aussi pertinents :

- "Aucun droit ne peut être exercé en vue de nuire à autrui ou d'une manière excessive et déraisonnable, allant ainsi à l'encontre des exigences de la bonne foi" (art. 7)."
- "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 (...)" art. 1457 C.C."

[75] En l'espèce, CRH et Bau-Val, et CRH en particulier, exercent des droits qui nuisent aux demandeurs d'une manière excessive et déraisonnable : la preuve soumise est accablante.

d) L'absence de contrôle sur les camions des clients

[76] Il nous semble que CRH et Bau-Val peuvent exercer un tel contrôle : il leur suffit de refuser d'excéder une limite de camions à charger dans le cadre d'un horaire qu'elles peuvent également imposer.

e) L'intérêt public

[77] La vie et la santé des citoyens de la Butte-aux-Renards-aux-Renards valent plus que le chantier Turcot.

[78] Et en fait, tout ceci est une question de sous. Il existe sûrement ailleurs au Québec des "pierres de résistivité 3000 ohm", mais les coûts d'approvisionnement sont sans doute plus élevés.

[79] Et puis, que font au juste les autorités gouvernementales avec ce problème des résidents de la Butte-aux-Renards? Comment se fait-il que rien n'a été fait pour mettre en place une voie de contournement?

[80] La procureure générale du Québec est également défenderesse dans les procédures des demandeurs.

[81] Pourtant, aucune réaction à date.

[82] Quelques années avant que ne soient entrepris les travaux sur Turcot et suite à un décret du gouvernement du Québec, on a capturé sur le site et déménagé avec les plus grands soins environ 150 "*couleuvres brunes du nord*" menacées d'extinction : les travaux projetés aggravaient cette menace.

[83] Les résidents de la Butte-aux-Renards ont droit eux aussi à un minimum d'égards.

f) Les dommages irréparables

[84] Les dommages subis par les demandeurs ne peuvent manifestement pas être compensés adéquatement par une somme d'argent, même si ceux-ci ont chiffré un préjudice. Combien vaut une vie? La vie n'a pas de prix. C'est le bien le plus précieux au monde. La vie est inestimable. Les dommages réclamés par les demandeurs dans leur action ne sont en aucune façon un obstacle à leur demande d'injonction.

V DÉCISION

a) Le droit à l'injonction interlocutoire

[85] Les principes qui régissent les injonctions interlocutoires sont connus :

- un droit clair ou à tout le moins une apparence minimale de vraisemblance — ce que nos collègues anglophones qualifient de "*doubtfull right*" ;
- un préjudice irréparable, qui ne pourra être compensé adéquatement par le jugement au fond;
- si le droit est clair — mais la certitude n'est pas essentielle —, l'injonction doit être émise;

— si le droit n'est pas clair, il faut évaluer la balance des inconvénients pour les parties.

[86] Le Tribunal est d'avis que le droit des demandeurs est suffisamment clair et qu'ils subissent un préjudice irréparable dû à l'augmentation considérable de l'achalandage des camions depuis au moins le printemps 2016.

[87] Certes, CRH et Bau-Val ont le droit d'exploiter leur entreprise, mais ce droit a des limites. CRH et Bau Val ont des droits mais ils n'ont pas tous les droits.

[88] CRH et Bau-Val savent qu'elles sont les premières responsables de l'achalandage excessif subis par les demandeurs : elles ne peuvent se laver les mains des conséquences de cet achalandage excessif.

[89] CRH et Bau-Val contreviennent à l'article 20 de la L.Q.E. en exploitant leur entreprise d'une manière excessive et déraisonnable allant ainsi à l'encontre des articles 7 et 976 c.c.

b) Les balises

[90] Le Tribunal dispose des moyennes mensuelles précises de passage des camions pour 2014, 2015, 2016 et 2017 en provenance des installations de CRH et de Bau-Val, le jour en semaine (tableaux-analyses).

[91] En prenant une moyenne des chiffres de 2014 et 2015, on peut établir des limites de chargement de camions pour l'avenir à chaque mois pour les jours en semaine.

[92] Les conclusions du présent jugement pour les jours de semaine sont basées sur ces moyennes.

[93] Par ailleurs, comme on a vu tout à l'heure, il appert des études de l'expert Guilbault que le camionnage de nuit pour CRH, que ce soit la semaine ou la fin de semaine, est à toutes fins pratiques généré par Turcot (le camionnage de nuit a débuté fin 2015).

[94] Il n'y aura donc pas de camionnage la nuit à l'avenir pour CRH que ce soit les fins de semaine ou la semaine.

[95] Dans le même ordre d'idée, pour CRH, le camionnage les jours de fins de semaines est presque exclusivement généré par Turcot.

[96] Les procureurs des demandeurs suggèrent à CRH d'accorder à ce chapitre, 3 samedis par année le jour, à raison d'un nombre n'excédant pas 42 changements, entre 10 h et 16 h, à condition de les informer préalablement 10 jours avant.

[97] La suggestion est raisonnable. Le Tribunal est d'accord.

[98] Quant à Bau-Val, les graphiques nous montrent que les passages de nuit en semaine sont considérablement restreints et que ceux de fins de semaine sont pratiquement inexistantes sauf pour quelques petites pointes le jour en 2014.

[99] Il n'y aura pas de camionnage la nuit à l'avenir pour Bau-Val, que ce soit la semaine ou la fin de semaine.

[100] Pour les jours de fins de semaine, les procureurs des demandeurs suggèrent d'accorder à Bau-Val, à ce chapitre, 3 samedis par année, à raison d'un nombre n'excédant pas 8 changements, entre 10h et 16h, à condition de les informer 10 jours avant.

[101] La suggestion est raisonnable. Le Tribunal est d'accord.

[102] Le "résultat interlocutoire" pour les demandeurs n'est pas l'idéal : de leur point de vue, la réduction devrait être beaucoup plus drastique. Mais il nous manque des données : l'achalandage des années précédant 2014 et 2015, entre autre. Et puis, plusieurs des demandeurs déclarent s'être accommodés de l'achalandage de ces années (voir leurs affidavits et interrogatoires hors cour). Bon, s'accommoder c'est une chose, et ce n'est pas un obstacle en soi à demander d'autres réductions. Rappelons que nous sommes aujourd'hui bien loin des chiffres de la CPTAQ de l'an 2001 à 200 camions par jour ou de ceux du MTQ en 1987 à 122 camions par jour. Il reste tout de même qu'une preuve plus complète est nécessaire.

[103] En terminant, quelques mots sur les procureurs impliqués dans cette affaire : tous ont eu un comportement méritoire, démontrant intelligence, civilité, disponibilité. Ce sont des qualités précieuses.

[104] Et quelques mots encore, plus particulièrement cette fois sur les procureurs des demandeurs : travail, courage et détermination. Les demandeurs sont bien représentés.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

ACCUEILLE la requête des demandeurs comme suit :

ORDONNE à Groupe CRH CANADA INC. ("CRH") et à Bau-Val Inc. comprenant les divisions Pavages Varennes et Tech-Mix ("Bau-Val"), leurs dirigeants, représentants, employés et ayant droits, relativement à leurs entreprises ou place d'affaires situées sur le chemin des carrières à Varennes, de limiter le nombre de chargement de camions les jours de

semaines (un jour étant la période qui s'étend de 6 h 30 à 17 h 29) les soirs de semaine (un soir étant la période qui s'étend de 17 h 30 à 6 h 29), les jours de fins de semaines (une fin de semaine étant la période qui s'étend du vendredi 17 h 30 au lundi matin suivant à 6 h 29) et les soirs de fins de semaine comme suit :

POUR CRH, les jours de semaine, sans excéder un total de :

533 au mois de janvier;
719 au mois de février;
3441 au mois de mars;
3596 au mois d'avril;
6646 au mois de mai;
9411 au mois de juin;
7355 au mois de juillet;
8878 au mois de d'août;
9441 au mois de septembre;
7979 au mois d'octobre;
6447 au mois de novembre;
3539 au mois de décembre.

POUR CRH, les jours de fins de semaines, 3 samedis par année, à raison d'un nombre n'excédant pas 42 changements, entre 10 h et 16 h, à condition d'informer préalablement les procureurs des demandeurs 10 jours d'avance;

POUR CRH, les soirs de semaines et de fins de semaine, aucun chargement;

POUR BAU-VAL, les jours de semaine, sans excéder un total de :

210 au mois de janvier;
181 au mois de février;
370 au mois de mars;
768 au mois d'avril;
1224 au mois de mai;
1442 au mois de juin;
1088 au mois de juillet
1458 au mois de d'août;
1121 au mois de septembre;
1342 au mois d'octobre;
912 au mois de novembre;
664 au mois de décembre.

POUR BAU-VAL, les jours de fins de semaines, 3 samedis par année, à raison d'un nombre n'excédant pas 8 chargements, entre 10 h et 16h, à condition d'informer les procureurs des demandeurs 10 jours d'avance;

POUR BAU-VAL, les soirs de semaines et de fins de semaines, aucun chargement;

LA PRÉSENTE injonction interlocutoire pour valoir jusqu'à jugement final;

DISPENSE les demandeurs de fournir un cautionnement;

AVEC les frais de justice contre CRH et Bau-Val, en faveur des demandeurs, incluant les frais d'experts de l'expert Guilbault (15,635 \$, plus TPS et TVQ).



KIRKLAND CASGRAIN, J.C.S.

Me Pierre Gonthier et Me Marie-Élaine Guilbault
LAMARRE, LINTEAU et MONTCALM
Procureurs des demandeurs

Me Robert Daigneault
DAIGNEAULT INC.
Procureur de Groupe CRH inc.

Me François Boucher
BOUCHER GODBOUT
Procureurs de de Bau-Val Inc.

Me Stéphanne Richer
Me Ève Gaudet
BORDEN, LADNER, GERVAIS
Procureurs de KPH Turcot

Me Marc-Antoine St-Pierre
DEVEAU AVOCATS

500-17-099497-177

PAGE : 29

Procureurs de Ville de Varennes

Me Manuel Klein
(MINISTÈRE DE LA JUSTICE)
Procureur de la Procureure générale du Québec