

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

N° : 505-17-015444-252

STEVE RIIS-CHRISTENSEN,

Demandeur

c.

BAU-VAL INC.,

Défenderesse

**DEMANDE DE LA DÉFENDERESSE BAU-VAL INC. EN IRRECEVABILITÉ
ET EN REJET POUR ABUS
(Art. 168 al. 1 et 51 ss. du *Code de procédure civile*)**

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT DANS LE DISTRICT DE LONGUEUIL, LA DÉFENDERESSE BAU-VAL INC. EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

1. Le demandeur Steve Riis-Christensen (le « **Demandeur** »), à titre personnel et à titre de mandataire de 23 personnes résidant sur le tronçon sud-ouest du chemin de la Butte-aux-Renards (« **CBR** »), a déposé le ou vers le 9 septembre 2025 une *Demande en injonction interlocutoire et permanente, dommages-intérêts et dommages punitifs* (la « **Demande** ») par laquelle il poursuit Bau-Val inc. (la « **Défenderesse** » ou « **Bau-Val** ») pour des troubles de voisinage allégués en lien avec le camionnage généré par les activités industrielles de Bau-Val.
2. Le CBR et les résidences des demandeurs sont situés en zone agricole, à proximité de la carrière de Groupe CRH Canada inc. (« **CRH** »), en opération depuis 1959, et des usines d'enrobés bitumineux (ou asphalte) et de matériaux secs des divisions Pavages Varennes et Tech-Mix de Bau-Val, en opération depuis plus de 60 ans.
3. Le CBR est l'unique voie de passage où la circulation des camions est autorisée entre, d'une part, les installations de CRH et Bau-Val, et, d'autre part, l'autoroute 30, laquelle se situe à quelques centaines de mètres à peine des résidences des demandeurs.
4. Les Demandeurs se plaignent du camionnage lié aux activités commerciales de Bau-Val sur le CBR, alléguant que le volume de camionnage est « excessif ». La Demande vise à obtenir des ordonnances injonctives limitant sévèrement les activités commerciales de Bau-Val et une condamnation de cette dernière à des dommages-intérêts.

5. Or, ces allégations et causes d'action ont déjà fait l'objet d'un litige judiciairisé dans le dossier portant le numéro 500-17-099497-177 (le « **Dossier #177** »). Le recours visant Bau-Val a été entièrement rejeté, tel qu'il appert (i) du jugement de l'honorable juge Michel A. Pinsonnault daté du 30 mai 2022 et (ii) de l'arrêt de la Cour d'appel du 30 mai 2024, tous deux communiqués par le Demandeur comme Pièce P-18 au soutien de la Demande.
6. La Cour suprême du Canada a ensuite refusé la permission d'appeler de l'arrêt de la Cour d'appel, tel qu'il appert du jugement communiqué comme **Pièce R-1**.
7. Ces jugements, ayant entièrement rejeté toutes les causes d'action des résidents du CBR envers Bau-Val en lien avec le camionnage généré par ses activités commerciales, ont force de chose jugée.
8. Or, le recours entrepris par le Demandeur tente de présenter à nouveau ces causes d'action dans un contexte factuel essentiellement identique.
9. Plus curieux encore, le recours est uniquement dirigé contre Bau-Val et non pas contre CRH, malgré le fait que les faits mis en preuve dans le Dossier #177 démontraient clairement que le camionnage généré par les activités de Bau-Val est négligeable comparativement à celui généré par les activités commerciales de l'autre voisin industriel du CBR, à savoir CRH.
10. Tel que plus amplement détaillé ci-après, la Défenderesse demande donc à cette Cour de :
 - i) déclarer irrecevable la Demande en raison de l'autorité de la chose jugée ;
 - ii) déclarer la Demande abusive puisqu'elle est manifestement mal fondée et abusive, car le recours est entrepris en l'absence de toute circonstance nouvelle qui pourrait justifier une réévaluation du dossier par la Cour.
11. Subsidiairement, même si le recours n'était pas jugé irrecevable en raison de la chose jugée, le recours devrait tout de même être rejeté en raison de son caractère abusif, puisqu'il constitue une tentative évidente d'attaque collatérale des jugements du Dossier #177.
12. Enfin, la Défenderesse demande à cette Cour de réserver son droit de demander la condamnation du Demandeur au remboursement de l'intégralité des honoraires extrajudiciaires encourus par la Défenderesse depuis le dépôt de la Demande.

II. LE CONTEXTE PROCÉDURAL

(a) Le Dossier #177

13. Le 10 juillet 2017, Annie Beauregard et Richard Duff ont déposé, en leur qualité de propriétaires et résidents de la CBR, ainsi qu'à titre de mandataires de 24 résidents du CBR, la *Demande introductive d'instance en injonction interlocutoire à être accordée provisoirement, en injonction permanente, en jugement déclaratoire, en dommages-intérêts et en dommages-intérêts exemplaires* dans le Dossier #177, tel qu'il appert d'une copie de cette demande, communiquée comme **Pièce R-2**.

14. Cette demande a été déposée contre le Groupe CRH Canada Inc. (« **CRH** »), KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C (« **KPH** »), Bau-Val et la Ville de Varennes comme défendeurs, et le Procureur général du Québec, en tant que mis en cause.
15. Le recours dans le Dossier #177 alléguait principalement que les résidents du CBR subissaient un trouble anormal de voisinage en raison du camionnage généré par les activités industrielles et commerciales de leurs voisins industriels, CRH et Bau-Val.
16. L'institution des procédures judiciaires avait été motivée par les conditions exceptionnelles qui avaient cours à cette époque en lien avec le camionnage généré par le voisin CRH en raison de son contrat d'approvisionnement pour le projet Turcot.
17. En effet, le CBR est la seule route où la circulation des camions est permise entre les installations de CRH et de Bau-Val et l'Autoroute 30, faisant en sorte que toute la pierre concassée devant être transportée vers le projet Turcot devait passer par le CBR. Or, en raison des contraintes techniques particulières du chantier du projet Turcot, la livraison de la pierre concassée devait obligatoirement être effectuée la nuit et la fin de semaine.
18. Ainsi, en septembre 2016, le camionnage provenant des installations de CRH et lié au projet Turcot atteignait des niveaux extraordinaires, avec une moyenne de 1977 camions chaque nuit, et ce, 7 jours sur 7 (Pièce P-18, jugement de l'honorable Juge Pinsonnault, para. 229).
19. Il faut cependant noter que Bau-Val n'avait et n'a jamais eu d'implication dans le projet Turcot. Ses activités ont toujours généré un débit de camionnage négligeable comparativement à CRH (Pièce P-18, jugement de la Cour d'appel de 2024, paras. 34-37)
20. Bau-Val s'est tout de même retrouvée mêlée aux procédures dans le Dossier #177 et a dû se défendre avec succès à leur encontre pendant près de 8 ans.
21. Dans le cadre du Dossier #177, les demandeurs avaient demandé l'émission d'une injonction interlocutoire essentiellement similaire à celle recherchée en l'instance, à savoir une interdiction d'opérer et de charger des camions le soir et la fin de semaine
22. Le 29 mars 2018, l'honorable Kirkland Casgrain, J.C.S., a accueilli cette demande, enjoignant à CRH et à Bau-Val de limiter le nombre de chargements de camions pendant certaines heures de la journée, et établissant des seuils maximaux de chargements de camions par mois, tel qu'il appert d'une copie de ce jugement de la Cour supérieure, communiqué comme **Pièce R-3**.
23. Or, la Cour d'appel est intervenue et a complètement rejeté la demande d'injonction interlocutoire visant Bau-Val et a infirmé le jugement de l'honorable Casgrain à son égard (Pièce P-18):

[99] Quant à Bau-Val, la preuve ne révèle pas qu'elle fournit des matériaux pour le Projet Turcot. Le juge de première instance a d'ailleurs reconnu que « [q]uant à Bau-Val, [...] les passages de nuit en semaine sont considérablement restreints et [...] ceux de fins de semaine sont pratiquement inexistantes sauf pour quelques petites pointes le jour en 2014 ». Pourtant, le juge interdit « le camionnage la nuit à l'avenir pour

Bau-Val, que ce soit la semaine ou la fin de semaine » et il restreint considérablement le camionnage de jour. Ce faisant, le juge prononce une injonction interlocutoire à l'égard de Bau-Val sans tenir compte du critère de la balance des inconvénients, ce qui constitue en soi une erreur de droit justifiant l'intervention de la Cour.

[100] Pour 2016, la preuve indique 31 456 passages de camions de jour, de nuit et de fin de semaine liés aux activités de Bau-Val, dont 30 388 passages pendant la semaine de jour; pour 2017, c'est 30 414 passages de camions de jour, de nuit et de fin de semaine liés aux activités de Bau-Val, dont 29 522 passages pendant la semaine de jour. Les passages de soir, de nuit et de fin de semaine ne concernent qu'environ 3 % des activités de camionnage liées à Bau-Val. Le juge de première instance a lui-même reconnu que l'augmentation de l'achalandage généré par Bau-Val « reste minime dans l'équation » lorsqu'on le compare à l'achalandage généré par CRH.

[101] Dans ce contexte et tenant compte de la balance des inconvénients, il y a lieu d'accueillir l'appel de Bau-Val et de casser l'injonction interlocutoire à son égard.

24. Le procès au fond dans le Dossier #177 a eu lieu en février 2022. La version finale de la demande introductive ayant été soumise au tribunal à l'occasion de ce procès est communiquée comme **Pièce R-4**.
25. Comme mentionné, le juge Pinsonnault a entièrement rejeté le recours visant Bau-Val. Le passage suivant du jugement reprend plus particulièrement l'analyse relativement aux passages occasionnels de camions de soir et de nuit générés par les activités de Bau-Val, lesquels ont lieu dans le cadre de travaux de voirie devant obligatoirement être exécutés de nuit (Pièce P-18, paras. 191-198) :

[191] Rappelons qu'au-delà de la situation des fonds bordant le CBR au sens strict, il faut conserver à l'esprit la nature des activités que Bau-Val mène sur son site de Varennes depuis près de 60 ans, que les demandeurs connaissaient au moment de s'établir et qu'ils ont choisi d'accepter.

[192] Bau-Val œuvre dans le domaine de la fabrication d'enrobés bitumineux et de matériaux secs, lesquels sont notamment utilisés dans le cadre de projets de voirie majeurs dans la grande région de Montréal.

[193] La preuve a révélé qu'entre 2016 et 2021, Bau-Val a approvisionné les matériaux bitumineux requis dans le cadre de travaux d'intérêt public telle la réfection de la route 132 et des autoroutes 20 et 30 et que ces contrats sont terminés.

[194] Pour minimiser l'impact sur la circulation empruntant ces grands axes routiers, le MTQ a choisi de procéder à des chantiers de nuit et de fin de semaine ce qui oblige Bau-Val de fournir à l'occasion ses matériaux de soir, de nuit et de fin de semaine.

[195] Le représentant de Bau-Val, M. Sylvain Leroux (« **Leroux** »), a expliqué que l'asphalte chaud fabriqué par Bau-Val ne peut être produit à l'avance et doit être livré rapidement sur les chantiers après avoir été fabriqué afin de conserver ses propriétés physico-chimiques.

[196] Considérant que Bau-Val œuvre dans le milieu de la construction, il est normal que des camions provenant de ses installations à Varennes circulent ponctuellement le soir, la nuit et la fin de semaine. Pratiquement tous les demandeurs ont admis qu'avant 2016, le camionnage ponctuel hors des heures normales d'ouverture était tolérable.

[197] Lorsqu'il s'agit de travaux d'intérêt public, la jurisprudence indique que le devoir de tolérance est accru :

[17] 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. Comme le soulignait la Cour d'appel dans *Sirois c. Cité de Rivière-du-Loup* :

« 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. » (p. 23)

[198] Avec égards, les demandeurs ont choisi de s'installer à proximité d'une entreprise qui participe à des chantiers majeurs de voirie. Par conséquent, ils se doivent de faire preuve de tolérance de la même manière que toutes les autres personnes subissant les inconvénients engendrés par un chantier de construction d'envergure.

(Notre emphase)

26. Le 30 mai 2024, la Cour d'appel a rejeté l'appel du jugement du juge Pinsonneault à l'égard de Bau-Val, et a conclu que le juge Pinsonneault n'avait pas erré en déterminant que le bruit causé par Bau-Val n'a pas dépassé le seuil de la normalité pour un chemin public où le camionnage est autorisé (Pièce P-18).
27. La Cour d'appel a notamment considéré que la preuve soumise démontrait que la contribution de Bau-Val au volume total de camionnage sur le CBR avait de tout temps été « minime », et ce, même depuis 2018 et la fin de la période Turcot :

[33] Enfin, les conclusions du juge pour ces années s'appuient sur la preuve administrée qui montre que la contribution de Bau-Val au camionnage sur le CBR était minime, ne s'élevant qu'à 12,5 % et 15,4 % des passages totaux de camions pour les années 2014 et 2015.

[...]

[36] La conclusion du juge suivant laquelle le bruit causé par le camionnage lié aux activités de Bau-Val, notamment celui généré en dehors des heures normales d'ouverture, n'a jamais présenté le seuil de gravité et de récurrence que requiert la jurisprudence pour que la responsabilité de Bau-Val puisse être engagée aux termes de l'[article 976 C.c.Q.](#), prend appui dans la preuve.

[37] En effet, selon la preuve, il est acquis que : 1) sans égard au camionnage, le CBR est situé dans un environnement bruyant puisque, historiquement, il s'agit d'un chemin sur lequel est autorisé le camionnage lourd et qui est situé aux abords de l'autoroute 30; 2) les données concernant le camionnage montrent que la contribution de Bau-Val durant cette période est négligeable, se chiffrant à 14,1 % et 11,8 % des passages totaux; 3) pour ce qui est de l'inconvénient que les appelants lui attribuent plus spécifiquement, soit le camionnage de soir, de nuit et de fin de semaine, les activités de camionnage de Bau-Val n'ont compté que pour 4,2 % et 3,8 % du camionnage total au cours des années 2016 et 2017, respectivement; et 4) les niveaux de bruit ont en tout temps été sous le seuil qui justifierait une intervention du MTQ selon sa Politique sur le bruit routier.

[38] Pour l'année 2018, les données indiquent approximativement 21 % moins de passages qu'au cours de la même période en 2017. De manière générale, les données des années 2018 et 2019 montrent une baisse par rapport aux années précédentes, alors que celles des années 2020 et 2021 établissent un retour à un camionnage semblable à celui des années 2016 et 2017. Durant la période de 2018 à 2021, les passages de jour en semaine attribuables à Bau-Val se situent entre 21 828 et 30 406, alors que le nombre de passages de soir, de nuit et de fin de semaine se situe entre 684 et 2 762.

[39] De 2014 à 2018, le nombre de passages quotidiens attribuables aux activités de Bau-Val ne représentait que 15 % de l'ensemble de la circulation de jour. À toutes les époques en litige, les données relatives aux passages sur le CBR de camions liés aux activités de Bau-Val sont demeurées relativement stables et le juge n'a pas erré en concluant que le bruit causé par le camionnage de l'intimée Bau-Val n'a pas dépassé le seuil de la normalité pour un chemin public où le camionnage est autorisé.

(Notre emphase)

28. La Demande d'autorisation d'appel de l'arrêt de la Cour d'appel daté du 30 mai 2024 a été rejetée par la Cour suprême le 30 janvier 2025 (Pièce R-1).

(b) Le présent dossier

29. Malgré que l'entièreté du recours visant Bau-Val ait été rejetée par un jugement final passé en force de chose jugée, le Demandeur et les résidents pour qui il agit comme

mandataire (dont plusieurs étaient demandeurs dans le Dossier #177) tentent maintenant d'instituer à nouveau ce qui est essentiellement un recours identique.

30. En effet, le Demandeur allègue à nouveau dans sa Demande qu'il subit des troubles et inconvénients de voisinage graves liés aux activités de camionnage de Bau-Val sur le CBR, alléguant également que Bau-Val exercerait ses activités de camionnage de manière « excessive et déraisonnable ».
31. Les inconvénients dont se plaint le Demandeur dans le présent dossier sont identiques à ceux qui étaient à l'origine du Dossier #177, soit ceux liés au bruit et aux vibrations causés par les camions qui passent sur le CBR.
32. La Demande n'explique par ailleurs aucunement pourquoi le recours vise uniquement le camionnage généré par les activités de Bau-Val, qui est « négligeable » en comparaison de celui généré par les activités de CRH.

III. L'IRRECEVABILITÉ DE LA DEMANDE POUR CHOSE JUGÉE

33. La Défenderesse demande à cette Cour d'intervenir pour déclarer irrecevable la Demande, car il y a chose jugée au sens de l'article 168 al. 1 du *Code de procédure civile du Québec*.

(a) L'identité des parties

34. La qualité juridique du Demandeur et des 23 résidents pour qui il agit comme mandataire est identique à celle des demandeurs dans le Dossier #177. Qui plus est, dix (10) des vingt-trois (23) mandants sont les mêmes personnes physiques qui étaient demandeurs dans le Dossier #177 (ce qui appert du mandat communiqué par le Demandeur comme Pièce P-5 et de l'Annexe 1 du jugement de la Cour d'appel de 2024, Pièce P-18).
35. Ils se plaignent fondamentalement de subir des inconvénients qu'ils allèguent comme étant anormaux, qui sont générés par les activités commerciales de leur voisin Bau-Val. Leur recours est entrepris en leur qualité de propriétaires de résidences situées sur le CBR et à titre de voisins de la Défenderesse. C'est identique à la situation qui prévalait dans le cadre du Dossier #177.
36. Fait à noter, le Demandeur dans le présent dossier est d'ailleurs le successeur en titre d'un des deux représentants des 24 résidents du CBR dans le Dossier #177. En effet, le Demandeur a acheté sa résidence de M. Éric Benoit le 24 août 2022 (Pièce P-4), soit après le jugement de l'honorable Juge Pinsonnault.
37. C'est donc en toute connaissance de cause que le Demandeur a acheté sa résidence d'un vendeur personnellement impliqué dans les procédures judiciaires, et ce, alors qu'un jugement de la Cour supérieure du Québec avait entièrement rejeté le recours faisant valoir les inconvénients dont il se plaint aujourd'hui.
38. Le Demandeur était déjà propriétaire de sa résidence sur le CBR (et de l'intérêt juridique qui s'y rattachait) au moment où la Cour d'appel a rendu jugement le 30 mai 2024 et a confirmé le rejet de l'entière de la cause d'action visant Bau-Val.

39. Il y a donc identité des parties en l'espèce.

(b) L'identité d'objet

40. L'objet d'une action est le bénéfice recherché ou encore le droit que l'on entend faire reconnaître et sanctionner. La notion d'identité d'objet bénéficie d'une interprétation large, et est satisfaite dès que le droit recherché dans une première action se retrouve compris dans une partie nécessaire de la seconde demande.

41. Les procédures dans le Dossier #177 et la Demande visent toutes les deux l'obtention d'une injonction interlocutoire et permanente, ainsi que des dommages-intérêts et/ou dommages punitifs.

42. L'identité d'objet est évidente à la lecture des conclusions recherchées de part et d'autre qui peuvent se résumer comme suit :

- Dans les deux cas, le recours est fondamentalement lié au trouble de voisinage allégué;
- Dans les deux cas, on recherche la responsabilité de Bau-Val pour une faute alléguée, à savoir, l'émission de contaminants en vertu de l'article 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (« **L.Q.E.** »); et
- Dans les deux cas, on cherche l'émission d'une ordonnance enjoignant la Défenderesse de cesser et/ou réduire les opérations de chargement de camions pendant certains créneaux horaires ou certaines journées.

43. À la face même du recours du Demandeur, il est clair qu'il cherche à réparer le même préjudice allégué que celui visé par les demandeurs dans le Dossier #177.

(c) L'identité de cause

44. La cause réfère au fait juridique ou matériel qui constitue le fondement direct et immédiat du droit réclamé. Ainsi, il y a identité de cause lorsque les faits matériels ou les actes juridiques allégués dans les deux instances sont les mêmes.

45. Il y a identité de cause en l'espèce.

46. Les deux dossiers se fondent sur des allégations à l'effet que le débit de camionnage causé par les activités industrielles de Bau-Val est excessif et déraisonnable et cause aux résidents du CBR des inconvénients et des troubles de voisinage anormaux qui excèdent la limite de la tolérance.

47. Les fondements juridiques et factuels du recours des résidents du CBR pour les inconvénients engendrés par le débit de camionnage de la Défenderesse ont été longuement analysés par la Cour supérieure et la Cour d'appel dans le cadre du Dossier #177.

48. À ce stade, tous les arguments factuels et juridiques au soutien de la réparation recherchée à l'encontre de Bau-Val en lien avec ses activités de camionnage sur le CBR ont été, ou auraient dû être avancés en temps opportun dans le cadre du Dossier #177.

IV. LA DEMANDE EST ABUSIVE

49. En sus de ce qui précède quant à l'irrecevabilité de la Demande, la Défenderesse demande à cette Cour de déclarer abusive la Demande puisqu'elle est manifestement mal fondée, car il n'y a aucune circonstance nouvelle justifiant la réouverture du débat.
50. Qui plus est, et subsidiairement, même s'il n'y avait pas réellement application de la chose jugée, la Demande est une tentative évidente d'attaque collatérale des jugements dans le Dossier #177. Une telle tentative d'attaque collatérale est clairement abusive en application de la doctrine du *abuse of process by re-litigation*.

(a) Absence de circonstance nouvelle

51. L'abus en vertu des articles 51 et suivants du C.p.c. peut naître dans une procédure sans égard à l'intention, lorsqu'elle est manifestement mal fondée, en ce qu'elle ne présente aucune chance raisonnable de succès ou est au contraire vouée à l'échec.
52. Ici, la Demande est manifestement mal fondée, notamment car il n'y a aucune circonstance nouvelle justifiant la réouverture du débat.
53. Tel que détaillé ci-haut, ce qui est essentiellement reproché à la Défenderesse est la responsabilité pour un débit de camionnage excessif et un trouble anormal du voisinage sur le CBR.
54. Or, ce qui constitue un débit de camionnage excessif et un trouble anormal du voisinage a été défini par les jugements du Dossier #177.
55. Le seul camionnage répondant au critère de gravité et de récurrence d'un inconvénient anormal était celui ayant lieu 24 heures sur 24, 7 jours 7 dans le cadre du projet Turcot, et dont était responsable uniquement CRH.
56. Tout le reste des activités de camionnage de Bau-Val et de CRH (qui rappelons-le, génère par ses activités beaucoup plus de camionnage que Bau-Val) a été jugé par la Cour comme étant un inconvénient normal que doivent tolérer les voisins dans ce milieu particulier, soit un chemin où de nombreuses installations industrielles opèrent depuis plus de 60 ans.
57. En effet, en septembre 2016, lorsque le débit de camionnage était à son plus élevé, CRH faisait passer en moyenne 1 812 camions par jour sur le CBR, dont 537 étaient attribuables au projet Turcot (Pièce P-18, jugement de l'honorable Juge Pinsonnault, para. 229).
58. Quant à Bau-Val, celle-ci faisait passer en moyenne seulement 165 camions par jour sur le CBR pendant cette même période (Pièce P-18, jugement de l'honorable Juge Pinsonnault, para. 229).
59. Le camionnage généré par les activités de Bau-Val sur le CBR est un fait connu depuis longtemps et constitue un inconvénient normal que les voisins doivent tolérer, tel qu'exprimé par le juge Pinsonneault (Pièce P-18, para. 196) :

[196] Considérant que Bau-Val œuvre dans le milieu de la construction, il est normal que des camions provenant de ses installations à Varennes circulent ponctuellement le soir, la nuit et la fin de semaine. Pratiquement tous les demandeurs ont admis qu'avant 2016, le camionnage ponctuel hors des heures normales d'ouverture était tolérable.

60. Or, en toute connaissance des conclusions de la Cour à ce sujet, la Demande ne mentionne que très vaguement que le camionnage causé par Bau-Val est « déraisonnable », sans alléguer en quoi la situation actuelle serait différente de celle qui prévalait entre 2014 et 2021 (à savoir la période pour laquelle de la preuve a été administrée dans le cadre du Dossier #177).
61. La seule allégation factuelle précise contenue dans la Demande concerne le passage de quelques camions le soir et la fin de semaine. Encore là, il n'y a rien de nouveau par rapport à la situation qui prévalait entre 2014 et 2021 et sur laquelle la Cour supérieure et la Cour d'appel se sont penchées.
62. Dans un souci de transparence et afin de dissiper tout doute dans l'esprit du tribunal, Bau-Val a consigné les statistiques annuelles pour montrer la situation qui prévaut depuis 2022, tel qu'il appert d'un sommaire des billets sortants des usines de Bau-Val entre 2022 et 2025, communiqué comme **Pièce R-5**.
63. Les passages de camions de Bau-Val sur le CBR depuis 2022 sont résumés dans le tableau suivant :

Année	Nombre de passages
2022	23 924
2023	16 606
2024	20 882
2025	11 814

64. Ces statistiques montrent que le volume de camionnage de Bau-Val sur le CBR est similaire au volume datant d'avant 2016¹, et ce, alors que la preuve a révélé dans le Dossier #177 que les résidents considéraient « *les dérangements dus au camionnage avant 2016 comme étant tolérables* » (Pièce P-18, arrêt de la Cour d'appel du 30 mai 2024, para. 32).
65. La comparaison avec les statistiques pour la période 2018-2021, reproduites au paragraphe 268 du jugement de l'honorable Juge Pinsonnault (Pièce P-18), montre une situation stable, voire un volume de camionnage en diminution :

¹ Voir les paragraphes 253 à 256 du jugement de l'honorable Juge Pinsonnault (Pièce P-18), où il est indiqué que le nombre total de passages du camionnage de Bau-Val sur le CBR en 2014 était 21 456, et 22 634 en 2015.

Passages attribuables à Bau-Val			
<u>Année</u>	<u>Jours de semaine</u>	<u>Soirs, nuits et fins de semaine</u>	<u>Total</u>
2018	21 828	684	22 512
2019	22 028	1 398	23 426
2020	28 960	1 172	30 132
2021	30 406	2 762	33 168

66. Le tribunal doit aussi considérer le fait que les activités de camionnage de CRH se poursuivent sur le CBR et que cela représente la majorité du volume de camionnage sur le CBR.
67. Les résidents du CBR ont eu l'opportunité de présenter tous leurs moyens et leurs arguments pour se plaindre du camionnage généré par les activités de Bau-Val. Ils ont échoué. Ils ne peuvent s'adresser à la Cour à nouveau pour refaire une nouvelle fois le même débat avec un portrait factuel inchangé.

(b) Attaque collatérale des décisions du Dossier #177

68. Subsidiairement à l'argument présenté ci-dessus quant à l'irrecevabilité de la Demande pour chose jugée, il est respectueusement soumis que la Demande est tout de même manifestement mal fondée et abusive, car elle constitue une tentative d'attaque collatérale des décisions de la Cour d'appel et de la Cour supérieure dans le Dossier #177.
69. Permettre au Demandeur de refaire entièrement un litige déjà tranché porterait manifestement atteinte aux principes d'économie, de cohérence, de caractère définitif des instances et d'intégrité de l'administration de la justice.
70. Même si les critères stricts de la chose jugée n'étaient pas remplis, ce qui est nié, la doctrine du *abuse of process by re-litigation* trouve tout de même application et permet au tribunal de rejeter dès maintenant l'action pour empêcher que la procédure soit utilisée abusivement et d'une manière qui aurait pour effet de discréditer l'administration de la justice.

V. CONCLUSION

71. Rappelons que les procédures dans le cadre du Dossier #177 ont duré près de huit (8) ans, mobilisant des ressources judiciaires considérables pendant cette période, dans l'objectif de débattre des questions et des faits qui se retrouvent à ce jour portés à nouveau devant le tribunal.
72. L'insatisfaction avec le résultat d'une décision judiciaire ne permet pas la réouverture d'un débat déjà tranché.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À CETTE HONORABLE COUR :

ACCUEILLIR la présente *Demande de la Défenderesse Bau-Val inc. en irrecevabilité et en rejet pour abus* (la « **Demande en irrecevabilité** »);

DÉCLARER irrecevable la *Demande en injonction interlocutoire et permanente, dommages-intérêts et dommages punitifs* (la « **Demande** ») du Demandeur;

DÉCLARER abusive la Demande du Demandeur;

REJETER la Demande du Demandeur;

RÉSERVER le droit de la Défenderesse de présenter une demande à la Cour dans un délai de trente (30) jours pour réclamer et établir les dommages-intérêts pour compenser les honoraires extrajudiciaires et les débours engagés dans le cadre du présent litige, y compris pour la présentation de la présente Demande en irrecevabilité.

LE TOUT avec frais de justice.

MONTREAL, le 16 octobre 2025

Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L. s.r.l.

STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Me Rémi Leprévost (514) 397 6477
RLeprevost@stikeman.com

Me Juliette Regoli (514) 397 2438
JRegoli@stikeman.com

1155, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 4100
Montréal (Québec) H3B 3V2

Avocats de la Défenderesse Bau-Val inc.
Notre référence : 021915-1001

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL
N° : 505-17-015444-252

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

STEVE RIIS-CHRISTENSEN,

Demandeur

c.
BAU-VAL INC.,

Défenderesse

**LISTE DE PIÈCES DE LA DÉFENDERESSE BAU-VAL INC.
AU SOUTIEN DE SA DEMANDE EN IRRECEVABILITÉ
ET EN REJET POUR ABUS
(Art. 168 al. 1 et 51 ss. du *Code de procédure civile*)**

PIÈCE R-1	Jugement de la Cour suprême du Canada daté du 30 janvier 2025 : <i>Éric Benoit, et al. c. Groupe CRH Canada inc., et al.</i> , 2025 CanLII 5347 (CSC);
PIÈCE R-2	<i>Demande introductive d'instance en injonction interlocutoire à être accordée provisoirement, en injonction permanente, en jugement déclaratoire, en dommages-intérêts et en dommages-intérêts exemplaires</i> dans le dossier 500-17-099497-177 déposée par Annie Beauregard et Richard Duff le 10 juillet 2017;
PIÈCE R-3	Jugement de l'honorable Kirkland Casgrain, J.C.S. daté du 29 mars 2018 : <i>Beauregard c. Groupe CRH Canada inc.</i> , 2018 QCCS 1330;
PIÈCE R-4	<i>Demande introductive d'instance remodifiée en injonction permanente, en jugement déclaratoire, en dommages et intérêts et en dommages-intérêts exemplaires en date du 17 février 2022</i> dans le dossier 500-17-099497-177;
PIÈCE R-5	Sommaire des billets sortants des usines de Bau-Val entre 2022 et 2025.

MONTREAL, le 16 octobre 2025

Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L. s.r.l.

STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Me Rémi Leprévost (514) 397 6477

RLeprevost@stikeman.com

Me Juliette Regoli (514) 397 2438

JRegoli@stikeman.com

1155, boul. René-Lévesque Ouest

Bureau 4100

Montréal (Québec) H3B 3V2

Avocats de la Défenderesse Bau-Val inc.

Notre référence : 021915-1001

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL

COUR SUPÉRIEURE

No : 505-17-015444-252

STEVE RIIS-CHRISTENSEN,

Partie demanderesse

c.

BAU-VAL INC.,

Partie défenderesse

**AVIS DE PRÉSENTATION
PRATIQUE CIVILE ET FAMILIALE (SALLE 1.17)**

Demande de la défenderesse Bau-Val Inc. en irrecevabilité et en rejet pour abus (Art. 168 al. 1
et 51 ss. du *Code de procédure civile*)

Destinataires : GONTHIER AVOCATS

Me Marie Elaine Guilbault
meg@gonthier-avocats.ca
Me Pierre Gonthier
peg@gonthier-avocats.ca

200, avenue Laurier Ouest, bur.300
Montréal, Québec
Tél. : 438-380-3288
Code d'impliqué : BG 4639
V/réf. : 5127.007

Avocats du Demandeur

PRENEZ AVIS que la Demande de la Défenderesse en irrecevabilité et en rejet pour abus sera présentée en division de pratique de la Cour supérieure du palais de justice de Longueuil, salle 1.17, au 1111, boul. Jacques-Cartier Est à Longueuil **le 27 octobre 2025 à 9 h 00** ou aussitôt que conseil pourra être entendu.

PRENEZ AVIS que, si vous désirez contester cette demande, vous devez participer à l'appel du rôle à l'heure et à la date indiquées au paragraphe précédent. Vous pouvez consulter les directives du district de Longueuil applicables à une demande en cours d'instance en cliquant sur le lien suivant : [Directives du district de Longueuil](#)

1. **COMMENT PARTICIPER À L'APPEL DU RÔLE**

a) **S'il s'agit d'une demande que vous contestez, vous devez participer à l'appel du rôle en personne** en salle 1.17, à moins d'avoir obtenu au préalable l'autorisation du juge coordonnateur que l'audience peut procéder à distance ;

b) **Si vous ne contestez pas la demande ou si vous avez obtenu l'autorisation du juge coordonnateur pour procéder à distance :**

- **par l'outil Teams** : en cliquant sur le lien correspondant à la salle 1.17 du district de Longueuil disponible sur le site de la Cour supérieure du Québec²;

Vous devrez alors inscrire votre nom et cliquez sur « Rejoindre maintenant ». Afin de faciliter le déroulement et l'identification des participants, nous vous invitons à inscrire votre nom de la façon suivante :

Les avocats : Me Prénom, Nom (le nom de la partie représentée)

Les parties non représentées par avocat : Nom seulement (précisez : demandeur(esse), défendeur(esse) ou autre)

- **par téléphone** :

Canada (Numéro gratuit) : (833) 450-1741

Canada, Québec (Numéro payant) : +1 581-319-2194
ID de conférence : 895 357 481#

- **par vidéoconférence** : teams@teams.justice.gouv.qc.ca

ID de la conférence VTC : 113 772 284 8

Si vous vous joignez par l'outil Teams, par téléphone ou par vidéoconférence vous devez garder votre micro fermé jusqu'à ce que votre dossier soit appelé.

2. **DÉFAUT DE PARTICIPER À L'APPEL DU RÔLE**

PRENEZ AVIS qu'à défaut par vous de participer à l'appel du rôle, un jugement par défaut pourrait être rendu contre vous, sans autre avis ni délai.

3. **OBLIGATIONS PEU IMPORTE LA NATURE DU DOSSIER**

3.1 La collaboration

² Les [Liens TEAMS](#) pour rejoindre les salles du Palais de justice de Longueuil

PRENEZ AVIS que vous avez l'obligation de coopérer avec l'autre partie, notamment en vous informant mutuellement, en tout temps, des faits et des éléments susceptibles de

favoriser un débat loyal et proportionnel aux enjeux, en vous assurant de préserver les éléments de preuve pertinents (*Code de procédure civile*, art. 20).

3.2 Mode de prévention et de règlement des différends

PRENEZ AVIS que vous devez, avant de vous adresser au Tribunal, considérer le recours aux modes privés de prévention et de règlement de votre différend qui sont la négociation entre les parties de même que la médiation pour laquelle les parties font appel à l'assistance d'un tiers (*Code de procédure civile*, art. 2).

3.3 Audience à huis clos

En matière familiale, les audiences se tiennent à huis clos (*Code de procédure civile*, art. 15). Ainsi, seules les parties elles-mêmes et leur avocat y assistent. Les autres personnes ne sont pas admises à l'audience, sauf au moment de leur témoignage, le cas échéant.

4. **DOCUMENTS À FOURNIR POUR UN DOSSIER EN MATIÈRE FAMILIALE**

☐ **Pour toute demande d'ordonnance de sauvegarde (garde d'enfants ou temps parental, obligations alimentaires ou autres)** que vous entendez contester ou si vous souhaitez vous-même demander une ordonnance de sauvegarde, vous devez notifier à la partie adverse ou à son avocat et déposer au greffe, **au moins cinq jours ouvrables** avant la date de présentation, une déclaration sous serment dans laquelle vous exposez les faits et motifs au soutien de votre demande ou de votre contestation. Vous devez joindre en annexe à cette déclaration sous serment, les documents à son soutien. Cette déclaration sous serment ne doit pas excéder cinq pages. Veuillez apporter avec vous lors de l'audience une copie de courtoisie de ces documents pour le juge.

☐ **Si la demande concerne une pension alimentaire pour enfant, sa modification ou son annulation**, vous devez notifier à l'autre partie ou à son avocat et déposer au greffe, **au moins cinq jours ouvrables** avant la date de présentation de la demande, un *Formulaire de fixation des pensions alimentaires pour enfants (Annexe I)* dûment rempli par vous incluant la Partie 9 (*État de l'actif et du passif de chaque parent*), ainsi que les documents prescrits suivants (art. 445 C.p.c. et *Règlement sur la fixation des pensions alimentaires pour enfants*) :

1. vos déclarations de revenus provinciale et fédérale pour la dernière année fiscale;
2. vos avis de cotisation provincial et fédéral pour la dernière année fiscale;
3. vos derniers états financiers des revenus d'entreprise et de travail autonome;
4. vos derniers états des revenus et dépenses relatifs à un immeuble;
5. vos trois derniers talons de paie.

Si la demande concerne une pension alimentaire pour époux(se) ou ex-époux(se), vous

devez notifier à la partie adverse ou à son avocat et déposer au greffe **au moins cinq jours ouvrables** avant la date de présentation de la demande les documents prescrits suivants :

1. vos déclarations de revenus provinciale et fédérale pour la dernière année fiscale;
2. vos avis de cotisation provincial et fédéral pour la dernière année fiscale;
3. vos derniers états financiers des revenus d'entreprise et de travail autonome;
4. vos derniers états des revenus et dépenses relatifs à un immeuble;
5. vos trois derniers talons de paie;
6. votre État des revenus et dépenses et bilan assermenté (*Formulaire III, Règlement de la Cour supérieure du Québec en matière familiale*).

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

MONTREAL, le 16 octobre 2025

Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L. s.r.l.

STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Me Rémi Leprévost (514) 397 6477
RLeprevost@stikeman.com

Me Juliette Regoli (514) 397 2438
JRegoli@stikeman.com

1155, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 4100
Montréal (Québec) H3B 3V2

Avocats de la Défenderesse Bau-Val inc.
Notre référence : 021915-1001

Le 30 janvier 2025

January 30, 2025

ENTRE :

BETWEEN:

Éric Benoit et Richard Duff

Éric Benoit and Richard Duff

Demandeurs

Applicants

- et -

- and -

Groupe CRH Canada inc., et Bau-Val inc.

CRH Canada Group Inc., and Bau-Val inc.

Intimées

Respondents

JUGEMENT

JUDGMENT

La demande d'autorisation d'appel de l'arrêt de la Cour d'appel du Québec (Montréal), numéro 500-09-030117-220, 2024 QCCA 703, daté du 30 mai 2024, est rejetée avec dépens en faveur de l'intimée Groupe CRH Canada inc.

The application for leave to appeal from the judgment of the Court of Appeal of Quebec (Montréal), Number 500-09-030117-220, 2024 QCCA 703, dated May 30, 2024, is dismissed with costs to the respondent Groupe CRH Canada inc.

J.C.S.C.
J.S.C.C.

C A N A D A

**PROVINCE DE QUÉBEC
GREFFE DE MONTRÉAL**

N° de dossier :

C O U R S U P É R I E U R E
Chambre civile

ANNIE BEAUREGARD, domiciliée au 3320, Chemin de la Butte-aux-Renards, Varennes, Québec, J3X 1P7, district de Richelieu ;

-et-

RICHARD DUFF, domicilié au 3121, Chemin de la Butte-aux-Renards, Varennes, Québec, J3X 1P7, district de Richelieu ;

En leur nom propre et en qualité de mandataire de Line Bédard, Julien Benoit, Éric Benoit, Francis Bréard, Anne Marie Conciatori, Réjean Cormier, Émilie Dazé-Garant, Alexandre Demers, Josée Desaulniers, Steeve Harvey, Luc Nesterenko, Mélanie Lemay, Jonathan Hennessey, Jeffrey Kuhn, Geneviève Morin, Caroline Morrison, Nicolas-Maxime Paiement; Marie-Josée Paquet, Manon Poirier, Guy Racine, Pauline Racine, Éric Ruel, Pierre St-Arnaud ;

Demandeurs

c.

GROUPE CRH CANADA, société par actions constituée sous le régime de la *Loi sur les sociétés par actions*, ayant son siège social au 435, rue Jean-Neveu, Longueuil, Québec, J4G 2P9, district de Longueuil ;

-et-

KPH TURCOT, UN PARTENARIAT S.E.N.C., ayant sa place d'affaires au 4333, boul. de la Grande-Allée, Boisbriand, Québec, J7H 1M7, district de Terrebonne ;

-et-

BAU-VAL INC., société par actions constituée sous le régime de la *Loi sur les sociétés par actions*, ayant son siège social au 2006-210 boulevard De Montarville, Boucherville, Québec, J4B 6T3, district de Montréal ;

-et-

VILLE DE VARENNES, personne morale de droit public, ayant son hôtel de ville au 175, rue Sainte-Anne, en la Ville de Varennes, province de Québec, J4W 3K5, district de Richelieu ;

Défenderesses

-et-

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC, 1200, Route du l'Église, 9^e étage, Québec, province de Québec, G1R 4S9, district de Québec ;

Mise en cause

**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN INJONCTION INTERLOCUTOIRE À
ÊTRE ACCORDÉE PROVISOIREMENT, EN INJONCTION PERMANENTE, EN
JUGEMENT DÉCLARATOIRE, EN DOMMAGES ET INTÉRÊTS
ET EN DOMMAGES-INTÉRÊTS EXEMPLAIRES**

(art. 33 et art. 509 et suivants du C.p.c., art. 529 C.p.c. et art. 19.3 et 20 L.Q.E.)

**À L'UN DES HONORABLES JUGES SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE
MONTREAL, LES DEMANDEURS EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:**

1. La demanderesse, Annie Beauregard, et le demandeur, Richard Duff ont un intérêt commun dans un litige contre GROUPE CRH CANADA, KPH TURCOT, UN PARTENARIAT S.E.N.C., BAU-VAL INC. et Ville de Varennes ;
2. La demanderesse Annie Beauregard et le défendeur Richard Duff ont reçu de Line Bédard, Éric Benoit, Julien Benoit, Francis Bréard, Anne Marie Conciatori, Réjean Cormier, Émilie Dazé-Garant, Alexandre Demers, Josée Desaulniers, Steeve Harvey, Luc Nesterenko, Mélanie Lemay, Jonathan Hennessey, Jeffrey Kuhn, Geneviève Morin, Caroline Morrison, Nicolas Maxime Paiement; Marie-Josée Paquet, Manon Poirier, Guy Racine, Pauline Racine, Éric Ruel et Pierre Saint-Arnaud, tous domiciliés sur le chemin de la Butte-aux-Renards à Varennes, le mandat d'introduire une demande en justice pour leur compte contre les défenderesses, tel qu'il appert de la copie du mandat donné en vertu de l'article 91 C.p.c., pièce I- 1;
3. Ils sont victimes d'un préjudice important et sérieux et de graves inconvénients anormaux de voisinage causés par les opérations commerciales et industrielles générées par les installations de Demix Agrégats et de Bau-Val à Varennes, tel qu'il appert de la copie des vingt-cinq (25) déclarations assermentées soumises au soutien des présentes et de pièces jointes à ces affidavits, pièce I-2 ;

LES DÉFENDERESSES

4. GROUPE CRH CANADA INC est une entreprise qui œuvre dans l'industrie du ciment, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce I-3 ;
5. Tel qu'il appert de la pièce I-3, sa division, Demix Agrégats, exploite une carrière de granite sur le chemin des Carrières à Varennes;
6. KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., créé en 2014, œuvre dans le domaine de la conception et construction des infrastructures principales du projet Turcot, tel qu'il

appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce I-4 ;

7. Bau-Val inc. est une entreprise qui œuvre dans l'industrie des produits pétroliers raffinés, plus précisément dans le domaine de la fabrication d'asphalte et de l'exploitation de carrières, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce I-5 ;
8. Ses divisions, Tech-Mix, une entreprise de vente directe de produits spécialisés pour l'entretien et la réparation des routes et des bâtiments, et Pavages Varennes, spécialisée dans la conception et la fabrication de béton bitumineux chauds conventionnels et haute performance sont situées sur le chemin de Carrières à Varennes, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce I-5 ;
9. Varennes est une ville comprise dans la Municipalité régionale de comté de Marguerite D'Youville ;
10. Ville de Varennes est propriétaire et gestionnaire du chemin de la Butte-aux-Renards ;

LES FAITS

11. Le chemin de la Butte-aux-Renards concerné par la présente procédure est un chemin à valeur patrimoniale ;
12. Le chemin de la Butte-aux-Renards est une voie à double sens ayant une largeur de chaussée totale d'environ 6,8 mètres ;
13. Le tronçon du chemin de la Butte-aux-Renards visé par la présente procédure est bordé par environ 22 résidences ;
14. Selon l'annexe A du plan de zonage du Règlement de zonage No 707 de Varennes, à jour au 11 mai 2017, le chemin de la Butte-aux-Renards se trouve en zone agricole ;
15. Le chemin de la Butte-aux-Renards est utilisé par les véhicules et le camionnage lourd en direction et en provenance de la carrière Demix et de Bau-val, entre le chemin des Carrières et la montée Picardie reliant l'autoroute 30 à Varennes ;
16. En 2001, Ville de Varennes s'est adressée à la Commission de protection du territoire agricole (ci-après « CPTAQ ») pour demander l'autorisation d'aménager une route de contournement pour réduire la densité de la circulation des véhicules

lourds générés par les carrières de Demix et de Beauval sur le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de la décision de la CPTAQ no 315057, 2001 CanLII 51212 ;

17. Tel qu'il appert des pages 1 et 2 de la décision, la démarche de Ville de Varennes reposait sur les considérations suivantes :

« Le nombre élevé de passages de camions est source de conflit avec les résidents du secteur et les utilisateurs du chemin de la Butte-aux-Renards ;

Ce trafic élevé augmente le risque d'accidents routiers ;

Que la voie de contournement proposé sera bénéfique à la fois aux carrières et aux résidents concernés ;

Le tracé proposé vise des superficies de terrain longeant une emprise d'autoroute existante;

Le projet n'aurait qu'un impact mineur sur les activités agricoles existantes et futures. »

18. Tel qu'il appert à la page 2 de cette décision, la CPTAQ était d'avis d'autoriser la demande de Ville de Varennes pour l'un des trois tracés proposés, soit le tracé A ;

19. Toutefois, à la suite d'une rencontre des membres de la Commission sollicitée par Demix et de la tenue d'une rencontre publique, la Commission émit un avis de changement et refusa au complet la demande d'aménagement d'une voie de contournement du chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de la décision CPTAQ no 315057, 2001 CanLII 51212 ;

20. Tel qu'il appert de la page 4 de la décision de la CPTAQ, les représentations de Demix étaient les suivantes :

« Madame Jouvray, directrice des ventes et du marketing, admet que le volume n'a pas vraiment augmenté depuis 20 ans. Peut-être même qu'il y a moins de camions car ils sont plus gros et en contiennent plus.

Le transport compte pour environ 40 % du coût du produit livré.

Le coût du transport est régi par la Commission des transports du Québec et 75% de la clientèle effectue elle-même le transport de la pierre.

Près de 80 % de la clientèle est située à l'ouest de la carrière, donc utiliser le tracé A et B vers l'est occasionnerait une augmentation des coûts de transport de 0,65 \$ la

tonne (environ 20 \$), le tracé A et C tel que demandé occasionnerait une augmentation des coûts de transport de 0,11 \$ (environ 3 %).

Il y a beaucoup de compétition dans le domaine, donc l'augmentation de 0,65 \$ la tonne est très difficilement absorbable et il y aurait une diminution énorme sur le volume des ventes. »

21. Eu égard à l'achalandage, les représentations de l'UPA devant la CPTAQ étaient à l'effet que « le nombre moyen de camions correspond davantage à 200 véhicules par jour », tel qu'il appert de la page 3 de la décision ;
22. En appel, le TAQ fut d'avis que la Commission n'avait pas commis d'erreur en concluant que la solution proposée par Ville de Varennes allait à l'encontre de la loi et que toutes les possibilités n'avaient pas été étudiées, tel qu'il appert de la décision du Tribunal administratif du Québec, 2002 CanLII 54554 (QC TAQ) ;
23. Ainsi, en l'absence d'un autre chemin, le chemin de la Butte-aux-Renards est demeuré et demeure aujourd'hui l'unique voie de circulation du camionnage en provenance et en direction des carrières de Demix et Bau-val à Varennes ;
24. En effet, le Règlement 547 de Ville de Varennes relatif à la circulation des camions et véhicules outils, à jour le 6 mars 2017, prohibe la circulation locale pour le transport lourd sur les deux autres voies qui mènent aux carrières, soit sur le chemin des Sucreries et sur la montée de la Baronnie, entre le chemin de la Butte-aux-Renards et le chemin des Coulées, tel qu'il appert de la copie la codification administrative de ce Règlement 537, I-6 ;
25. Plusieurs résidents ont aménagé sur le chemin de la Butte-aux-Renards avec l'assurance que la durée de vie de la carrière de Demix était à sa fin et que les heures d'ouverture de la carrière suivaient l'horaire des heures normales de bureau ;
26. Vers 2016, Demix obtient un contrat important du consortium KPH Turcot pour une portion des travaux de réalisation des infrastructures principales du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot ;
27. Pour une carrière en fin de vie, répondre à des besoins en agrégats de cette ampleur pour son nouveau client KPH Turcot impliquant nécessairement pour Demix Agrégats la découverte d'un nouveau filon et l'augmentation de la production de ses procédés de concassage à sa carrière de Varennes ;
28. Au printemps 2016, le camionnage en direction et en provenance de la carrière de Demix Agrégats à Varennes augmente soudainement de façon exponentielle le jour

et se poursuit le soir, la nuit, et ce, tous les jours de la semaine ainsi que durant toute la journée du samedi sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;

29. Les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards investissent la séance du conseil de Ville de Varennes pour faire connaître fermement et massivement leurs doléances sur à l'état catastrophique de la situation ;
30. Des courriels sont échangés tout l'été 2016 et à l'automne 2016 entre la Ville, Demix et les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, sans qu'aucune mesure ne mitige l'ampleur de leurs inconvénients ;
31. De nombreuses plaintes sont déposées par les résidents à la police contre des entreprises de camionnage pour le bruit et les excès de vitesse de camionneurs, les manœuvres dangereuses et les comportements agressifs ;
32. Plusieurs résidents craignent sérieusement pour leur vie en raison des projectiles projetés par les camions sur leurs terrains, tel qu'il appert des photos de pierres retrouvées sur le terrain d'un résident, en liasse à l'affidavit de M. Luc Nesterenko, pièce I-1 ;
33. Tel qu'il sera plus amplement décrit, ce camionnage de jour comme de soir, de nuit et les fins de semaine ont causé un préjudice et de graves inconvénients aux résidents de la Butte-aux-Renards qui ont entrepris de nombreuses démarches auprès de la Ville ;
34. Selon une première étude de la circulation de Ville de Varennes, sur une période de sept (7) jours, soit du 16 août 2016 au 23 août 2016, le passage de 13 386 véhicules a été enregistré sur le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
35. Selon cette étude, entre le 16 et le 23 août 2016, c'est en moyenne par jour, 505 camions de 6 mètres et plus (camions à benne) et 188 camions longs ou poids lourds (10 mètres et plus) qui ont transité sur le chemin de la Butte-aux-Renards entre 6 h et 20 h, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
36. Toujours selon cette étude, entre le 16 et le 23 août 2016, c'est en moyenne par nuit, 96 camions à benne et 60 poids lourds qui circulaient toutes les nuits sur le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
37. Selon cette même étude, entre 20 h le lundi soir, 22 août 2016, et 6 h le matin du mardi 23 août 2016, 194 camions à benne et 122 poids lourds de plus de 10 mètres

ont transité par le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;

38. Lors d'une seconde étude de la circulation de Ville de Varennes, du vendredi 26 août 2016 au vendredi 2 septembre 2016, il est passé entre 7 h et 20 h, 2 473 camions à benne, pour une moyenne de 353 camions à benne par jour, et 1967 poids lourds, pour une moyenne de 281 poids lourds par jour ;
39. En ce qui concerne le camionnage de nuit pendant cette période, cette étude atteste du passage de 1049 camions à benne, pour une moyenne de 149 camions à benne par nuit et de 917 poids lourds, pour une moyenne de 131 poids lourds par nuit...;
40. Selon des mesures acoustiques sur le chemin de la Butte-aux-Renards effectuées par WSP à partir de 16h24 le jeudi 15 septembre 2016 jusqu'à 19 h 51 le vendredi 16 septembre 2016, les niveaux sonores aux trois points mesurés étaient de 63, 64 et 66 dBA sur 24 h, bien au-delà du 55 dBA sur 24 h recommandé, tel qu'il appert de l'étude acoustique, pièce I-7 ;
41. À ce débit de camions et de poids lourds importants, s'ajoute un nombre encore plus important de véhicules de moins de 6 mètres qui sont en transit sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
42. Selon les résidents, la majorité des camions qui transitent sur le chemin de la Butte-aux-Renards à toute heure du jour, du soir, de la nuit et la fin de semaine proviennent ou sont en direction de Demix Agrégats, mais plusieurs sont en provenance ou en direction des entreprises de Bau-Val ;
43. Par lettre datée du 26 octobre 2016, Demix Agrégats avisait les résidents de la Butte-aux-Renards de ce qui suit, tel qu'il appert de la copie de la lettre en date du 26 octobre 2016, pièce I-8 ;

« l'état d'avancement du projet de l'échangeur Turcot nous permet de rétablir nos heures d'ouverture normales, soit de 6 h à 18 h, du lundi au vendredi. De même, comme par le passé, uniquement sur demande et de manière exceptionnelle, la carrière peut être ouverte le samedi de 6 h à 14 h »;
44. Il appert de cette lettre que Demix exerçait un contrôle non seulement sur les camionneurs, mais également sur le débit du camionnage lourd sur le chemin de la Butte-aux-Renards :

« Nous continuons à suivre le volume de trafic se dirigeant vers notre carrière et prendrons les mesures nécessaires en cas d'augmentation significative »;

45. Le 29 mai 2017, Demix Agrégats informait par lettre les résidents du chemin de la Butte qu'une analyse de faisabilité d'un chemin de contournement effectuée par l'entreprise et Ville de Varennes concluait que ce chemin de contournement n'était pas envisageable à court terme, tel qu'il appert de la copie de la lettre du 29 mai 2017, pièce I-9 ;
46. Par lettre datée du 7 juin 2017, Demix Agrégats informait les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards de l'ouverture de la carrière de Varennes et de la reprise des activités de camionnage de sa cliente KPH Turcot de manière continue, de 6 h 00 a.m. au vendredi 24 h (minuit), et le samedi de 7 h 00 à 17 h 00, à compter du lundi 12 juin 2017, tel qu'il appert d'une lettre en date du 7 juin 2017 de Demix Agrégats aux résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, pièce I-10 ;

I- L'URGENCE

47. Il y a urgence à faire cesser les activités de camionnage le soir, la nuit et les fins de semaine sur le chemin de la Butte-aux-Renards, en ce début de période estivale ;
48. La réception d'une nouvelle lettre de Demix, en date du 7 juin 2017, informant les résidents de la reprise des activités de camionnage au même rythme que l'année précédente eut un effet dévastateur chez les demandeurs ;
49. Depuis la réception de cette lettre, les résidents du chemin de la Butte sont désemparés d'autant plus qu'aucune date de fin de ce camionnage perturbateur n'est prévue dans ladite lettre, pièce P-10 ;
50. Seule l'émission d'une injonction interlocutoire provisoire permettra à ces résidents de jouir cet été de leur propriété tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, du moins les soirs et les fins de semaine ;
51. Seule l'émission d'une injonction interlocutoire provisoire permettra à ces résidents de dormir la nuit cet été, et même de pouvoir dormir les fenêtres ouvertes ;
52. Il y a urgence puisqu'il n'y a aucune autre solution à court terme pour mettre fin aux inconvénients anormaux de voisinage qu'une injonction interlocutoire émise provisoirement par cette Cour ;
53. Il y a urgence parce que sans l'émission d'une ordonnance de la Cour, les inconvénients anormaux et le préjudice sérieux subis par les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards se perpétueront tant et aussi longtemps que durera le chantier de l'échangeur Turcot ;
54. Le Groupe CRH Canada a été mis en demeure le 3 juillet 2017 ;

55. De même, Bau-Val a été mise en demeure le 3 juillet 2017;

56. Par lettre du 3 juillet 2017, Ville de Varennes a également été mise en demeure de prendre les mesures qui s'imposent pour aménager une voie de contournement pour le camionnage en provenance et en direction des autres parties défenderesses;

II- LE DROIT CLAIR DES DEMANDEURS

A- L'ATTEINTE AU DROIT DES DEMANDEURS À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

57. Les demandeurs ont droit à la protection de la qualité de leur environnement en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (ci-après « LQE ») qui est une loi d'ordre public ;

58. En vertu de l'article 1 (5) de la LQE, l'expression « contaminant » signifie notamment un son, une odeur, des vibrations susceptibles d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement;

59. Le bruit provenant du camionnage sur le chemin de la Butte-aux-Renards est un contaminant au sens de la LQE ;

60. L'article 19.1 de la LQE cristallise le droit de toute personne à la qualité de l'environnement :

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

61. La LQE octroie à un juge de la Cour supérieure le pouvoir d'accorder une injonction pour faire cesser une atteinte à un droit conféré par l'article 19.1. LQE ;

62. La demande d'injonction de l'article 19.2 LQE peut être demandée, selon l'article 19.3 LQE par une personne physique sur le territoire de laquelle se produit ou est sur le point de se produire la contravention ;

63. L'article 20 de la LQE, pierre angulaire de la loi, vise non seulement les contaminants réglementés, mais également ceux qui indépendamment de l'existence d'un encadrement réglementaire sont susceptibles de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être et au confort de l'être humain, de causer

du dommage ou de porte autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens :

20. 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.

B- L'ABSENCE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE DEMIX AGRÉGATS

64. L'article 22 de la LQE impose l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation dans les cas suivants :

Art.22 LQE

Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ni augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation.

[..]

Art. 122.2 LQE

L'autorité qui a délivré un certificat d'autorisation peut également le modifier, le suspendre ou le révoquer, à la demande de son titulaire.

Le présent article s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, à toute autorisation, approbation, permission ou attestation ou à tout certificat ou permis accordé en vertu de la présente loi ou de ses règlements. Il s'applique également dans les cas prévus à l'article 32.8, sans cependant restreindre l'application de cet article.

65. Les articles 2 et 9 du *Règlement sur les carrières et les sablières* imposent à l'exploitant d'une carrière l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation pour augmenter la production d'un procédé de concassage ou de tamisage ;

1. Définitions: Dans le présent règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les expressions et mots suivants signifient ou désignent:

- a) «agrégat»: toute matière de nature minérale extraite d'une carrière ou d'une sablière;
- b) «aire d'exploitation»: la surface du sol d'où l'on extrait des agrégats, y compris toute surface où sont placés les procédés de concassage et de tamisage et où l'on charge ou entrepose les agrégats;
[...]
- f) «carrière»: tout endroit d'où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales consolidées, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des mines d'amiante, d'apatite, de barytine, de brucite, de diamant, de graphite, d'ilménite, de magnésite, de mica, de sel, de talc, de wollastonite et de métaux, ainsi qu'à l'exception des excavations et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou un stationnement;
[...]

SECTION II

CERTIFICAT D'AUTORISATION

2. Autorisation: Nul ne peut entreprendre l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière, entreprendre l'utilisation d'un procédé de concassage ou de tamisage dans une carrière ou augmenter la production d'un tel procédé de concassage ou de tamisage à moins d'avoir obtenu du ministre un certificat d'autorisation conformément à l'article 22 de la Loi.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, il est notamment nécessaire d'obtenir un certificat d'autorisation du ministre dans tous les cas où l'on établit ou agrandit une carrière ou sablière au-delà des limites d'une aire d'exploitation déjà autorisée par un certificat d'autorisation délivré antérieurement par le ministre et dans tous les cas où l'on agrandit une carrière ou une sablière existante sur un lot qui n'appartenait pas, le 17 août 1977, au propriétaire du fonds de terre où cette carrière ou sablière est située.

Pour les fins du présent article, il n'y a augmentation de production d'un procédé de concassage ou de tamisage que lorsqu'on accroît la capacité nominale de l'un ou l'autre procédé. Tout projet d'augmentation de production d'une carrière ou d'une sablière sans augmentation des procédés de concassage et de tamisage est soustrait à l'application des articles 22, 23 et 24 de la Loi.

Dans le cas d'une sablière d'où plusieurs personnes peuvent extraire des agrégats, il incombe au propriétaire de la sablière de présenter la demande.

R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 2, a. 2.

66. Demix Agrégats a utilisé un procédé industriel, soit le dynamitage, pour augmenter la production de la carrière à Varennes sans obtenir de certificat d'autorisation en vertu de l'art. 22 LQE ;
67. Demix a augmenté la production des procédés de concassage par accroissement de la capacité nominale des équipements utilisés dans ces procédés ;
68. Même si l'exploitation de la carrière de Demix Agrégats bénéficiait d'un droit acquis d'opérer un procédé de concassage et de tamisage à la carrière de Varennes, elle avait l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'art. 2 R.C.S. et de l'art. 22 de la LQE ;
69. De plus, Demix avait l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation pour modifier sa séquence d'exploitation, au site d'extraction, ayant trait aux heures d'exploitation à l'intérieur d'une journée ou au nombre de jours dans une semaine pour une carrière dans la mesure où ces changements occasionnaient une augmentation considérable du transport routier hors du site d'extraction ;
70. Or, Demix n'a jamais obtenu ces certificats d'autorisation conformément aux articles 2 et 9 du RCS et de l'art. 22 LQE, tel qu'il appert de la réponse du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques à notre demande d'accès à l'information du 22 juin 2017, en date du 6 juillet 2017, pièce I-11;
71. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction interlocutoire provisoire, d'une injonction interlocutoire et permanente visant à forcer les défenderesses à cesser d'utiliser le chemin de la Butte-aux-Renards le soir et la nuit, les jours de semaine, et la fin de semaine ;

72. Les demandeurs sont en droit de rechercher un dédommagement pour la perte de la qualité de leur environnement, pour la perte de jouissance de leur propriété et les troubles et inconvénients anormaux qu'ils ont subis et continuent de subir en raison de la circulation excessive de camions sur ce chemin de la Butte-aux-Renards ;

C- LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ SANS FAUTE DE L'ART. 976 C.C.Q.

73. Il existe un principe maintenant bien établi dans la jurisprudence selon lequel si des personnes subissent des inconvénients anormaux de voisinage qui excèdent les limites de la tolérance, il y a responsabilité du voisin, et ce, sans égard à la faute ;

74. L'article 976 du Code civil du Québec énonce ce principe fondamental de la façon suivante :

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.

75. Le principe selon lequel le droit civil québécois admet en vertu de l'art. 976 C.c.Q. l'existence d'un régime de responsabilité civile sans faute en matière de troubles de voisinage fondé sur le caractère excessif des inconvénients subis a été définitivement tranchée par la Cour suprême du Canada dans l'affaire Ciment du St-Laurent c. Barrette [2008] 3 S.C.R. 392 :

[86] Malgré son caractère apparemment absolu, le droit de propriété comporte néanmoins des limites. Par exemple, l'art. 976 C.c.Q. établit une autre limite au droit de propriété lorsqu'il dispose que le propriétaire d'un fonds ne peut imposer à ses voisins de supporter des inconvénients anormaux ou excessifs. Cette limite encadre le résultat de l'acte accompli par le propriétaire plutôt que son comportement. Le droit civil québécois permet donc de reconnaître, en matière de troubles de voisinage, un régime de responsabilité sans faute fondé sur l'art. 976 C.c.Q., et ce, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la notion d'abus de droit ou au régime général de la responsabilité civile. La reconnaissance de cette forme de responsabilité établit un juste équilibre entre les droits des propriétaires ou occupants de fonds voisins.

76. Dans cette même décision, la plus haute Cour du pays confirmait l'interprétation large et libérale qu'il convient de donner au terme « voisin » :

[96] Signalons, en terminant, que la juge Dutil n'a pas commis d'erreur dans l'interprétation du terme « voisin » utilisé à l'art. 976 C.c.Q. lorsqu'elle a

conclu que tous les membres habitant les quartiers contigus à la cimenterie sont les voisins de celle-ci pour l'application de cette disposition, parce qu'ils demeurent à proximité suffisante de l'usine (par. 354-359). L'article 976 C.c.Q. ne définit pas la portée de la notion de voisin. Il est évident que le demandeur doit prouver une certaine proximité géographique entre l'inconvénient et sa source [..].

77. Demix, Bau-Val et Ville de Varennes sont toutes des voisines au sens de l'art. 976 C.c.Q.;

78. L'analyse en vertu du troisième alinéa de l'art. 20 LQE est contextuelle et multifactorielle ;

79. Il y a présence d'inconvénients anormaux de voisinage qui excèdent la limite de la tolérance en raison du camionnage excessif sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;

80. L'élément déterminant du régime de responsabilité sans faute est le résultat de l'activité, plutôt que le comportement du propriétaire ou encore la licéité de l'activité ;

81. En l'espèce, les inconvénients anormaux subis sont continus et répétitifs ;

82. Les résidents de la Butte-aux-Renards subissent des inconvénients anormaux de voisinage graves et importants. En effet ;

- a) Tous les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ont perdu la jouissance de leur propriété tant de leur terrain à l'extérieur qu'à l'intérieur de leur maison;
- b) Le bruit considérable, la poussière, les particules, les vibrations ressenties à l'intérieur de leur maison, la pollution lumineuse et les odeurs persistantes de diesel dans l'air leur causent des problèmes de santé, des troubles d'humeurs et des difficultés dans leur vie tant professionnelle que personnelle ;
- c) Le camionnage excessif sur le chemin de la Butte-aux-Renards leur a causé des dommages à leurs biens meubles et immeubles ainsi que des pertes financières ;
- d) Ce camionnage excessif provoque un sentiment d'insécurité chez les résidents du chemin rural qui doivent l'utiliser quotidiennement pour entrer et sortir de leur propriété et le traverser régulièrement à pied pour se rendre à leur boîte aux lettres ;

e) Les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ont perdu la salubrité de leur environnement ;

- 83. Les demandeurs soumettent respectueusement qu'ils ont démontré de manière *prima facie* une atteinte à l'article 976 C.c.Q. ;
- 84. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction provisoire visant à forcer CRH inc. et Bau-Val à ne pas approvisionner leurs clients après 17h et avant 6 h, du lundi au vendredi, et la fin de semaine ;
- 85. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction visant à forcer Ville de Varennes à aménager pour le camionnage en direction et en provenance du chemin des Carrières d'une voie de contournement au chemin de la Butte-aux-Renards ;
- 86. Les demandeurs sont en droit de demander des dommages et intérêts pour les inconvénients anormaux de voisinage qu'ils ont subi et qu'ils subissent depuis la reprise des activités de Demix ;
- 87. Les demandeurs sont en droit de demander des dommages et intérêts pour les inconvénients anormaux de voisinage qu'ils ont subi et qu'ils subissent par les activités de camionnage en provenance et en direction de Bau-val, les soirs et les nuits de semaine et les fins de semaine ;

D- LA NULLITÉ DU RÈGLEMENT 569 DE VARENNES

- 88. Au Québec, il n'existe aucun encadrement législatif ou réglementaire provincial en matière de bruit routier ;
- 89. Au niveau gouvernemental, il existe un Politique sur le bruit routier qui préconise un niveau de bruit de 55 dBA Leq, 24 h pour les zones résidentielles, tel qu'il appert de la copie de la Politique sur le bruit routier du Service de l'environnement du Ministère des Transports du Québec de 1998, à la p.8, pièce I-12 ;
- 90. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) estime quant à elle que des niveaux de 45 à 55 dB(A) sont normalement acceptables pour la construction résidentielle lorsque les normes de construction sont respectées et qu'un environnement sonore entre 55 et 75 dB(A) est inacceptables, tel qu'il appert de la copie du document de la SCHL intitulé : Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation de 1981, pièce I-13 ;
- 91. Ainsi, ce champ de compétence en matière de bruit est plutôt largement occupé par les municipalités depuis de nombreuses années ;

92. Ville de Varennes a choisi de réglementer le bruit en vertu de ses pouvoirs en matière de nuisances, tel qu'il appert du Règlement 569, pièce I-14 ;

93. Le Règlement 569 sur les nuisances de Varennes, à jour le 7 décembre 2015, définit le bruit comme étant :

Bruit: Un son ou un assemblage de sons, harmonieux ou non, perceptibles par l'ouïe;

94. L'article 4 du Règlement 569 prévoit ce qui suit :

Article 4: BRUIT

4.1 Constitue une nuisance et est prohibé le fait d'exécuter ou de permettre que soient exécutés des travaux d'excavation, de construction, de reconstruction, de modification, de réparation ou de démolition d'un bâtiment, d'une structure, d'un véhicule automobile ou de tout autre véhicule, d'utiliser des tondeuses, scies mécaniques ou autres appareils semblables faisant du bruit et qui sont de nature à troubler la paix, le confort et le bien-être du voisinage, entre 21 heures et 7 heures.

4.2 Constitue une nuisance et est prohibé le fait d'utiliser ou de permettre que soient utilisés, entre 23 heures et 7 heures, un téléviseur, une radio, un phonographe, un instrument de musique, un haut-parleur ou tout autre appareil sonore de manière à troubler la paix, le confort ou le bien-être du voisinage.

4.3 Constitue une nuisance et est prohibé:

a) le fait d'utiliser ou de permettre que soient utilisés, partout dans la Ville, en tout temps, des cloches, des carillons, sifflets ou autre instrument résonnant de manière à troubler la paix, le confort ou le bien-être du voisinage;

95. En l'absence d'exclusion spécifiquement prévue, le Règlement 569 s'applique à la circulation sur les chemins publics ;

96. L'alinéa b) de l'article 4.3 du règlement 529 a été remplacé en 2013 par un nouvel alinéa rédigé comme suit, le tout tel qu'il appert de la copie du Règlement 529-6 modifiant le Règlement 529 concernant les nuisances afin de modifier les dispositions relatives aux nuisances par le bruit [..], en liasse pièce P-14 :

- b) le fait de produire ou de permettre que soit produit un bruit de nature à troubler la paix, le confort et le bien-être du voisinage. Ne constitue cependant pas une nuisance à ce chapitre les activités industrielles et commerciales légalement exercées au sens des lois et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux.
97. En exemptant de toute contrainte le bruit émis par les activités industrielles et commerciales, cet alinéa b) de l'article 4.3 du Règlement sur les nuisances de Varennes est incompatible avec le texte et l'esprit de l'art. 20 de la LQE *in fine* qui proscriit justement l'émission de tout contaminant, incluant le bruit, susceptible d'attenter, entre autres choses, à la santé, au bien-être ou au confort de l'être humain;
98. En vertu de l'art. 3 de la *Loi sur les compétences municipales*, cet alinéa b) de l'article 4.3 du Règlement sur les nuisances de Varennes est nul et inopérant;
99. L'absence de limite de bruit pour toutes activités industrielles et commerciales légalement exercées au sens des lois et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux à l'alinéa b) de l'article 4.3 du Règlement porte atteinte aux droits fondamentaux des demandeurs et de tous les résidents de la Butte-aux-Renards énoncés aux articles 1 et 6 de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne ;
100. Cette atteinte est déraisonnable et inacceptable dans une société libre et démocratique ;

LE PRÉJUDICE SÉRIEUX SUBIT PAR LES RÉSIDENTS DU CHEMIN DE LA BUTTE

101. Les demandeurs soumettent qu'ils ont démontré de manière *prima facie* la violation d'une loi d'ordre public;
102. Par conséquent, il existe en l'espèce une présomption quasi irréfragable d'un préjudice sérieux et irréparable, dans le contexte d'une loi d'intérêt public;
103. Les 23 déclarations assermentées des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, jointes aux présentes témoignent d'un préjudice sérieux, important et irréparable, en liasse pièce I-5 ;
104. En effet, le sommeil perturbé des résidents du chemin de la Butte est un préjudice sérieux pour lequel aucune compensation adéquate ne peut être octroyée, sauf une mesure limitant le camionnage de nuit sur le chemin de la Butte-aux-Renards;

105. Il en va ainsi de l'atteinte illicite aux droits des résidents du chemin de la Butte de jouir librement et paisiblement de leur propriété extérieure en ce début d'été ;
106. Outre la privation de sommeil et les effets d'une telle privation sur la santé en général, tant physique que psychologique, ressentis par les résidents de la Butte, les impacts sonores du camionnage sont susceptibles de causer d'autres préjudices à la santé des résidents de la Butte ;
107. En effet, en septembre 2015, dans le cadre d'un Avis sollicité par le ministère de la Santé et des Services sociaux afin de mieux prévenir les effets associés aux bruits environnementaux sur la santé et la qualité de vie des personnes, des scientifiques concluent des nombreuses études analysées qu'il y a des preuves suffisantes pour établir un lien entre l'exposition chronique au bruit du trafic routier et certaines maladies dont l'hypertension artérielle et l'infarctus du myocarde, tel qu'il appert à la page 42 de l'Avis scientifique sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental pour des environnements sonores sains (ci-après l'« Avis »), pièce I-15 ;
108. De plus, les scientifiques affirment que des études qui ont examiné les effets chroniques du bruit routier sur la performance cognitive et l'apprentissage des enfants en milieu scolaire, révèlent chez les enfants exposés, des problèmes d'attention, une moins bonne discrimination auditive et une perception diminuée de la parole, de l'impuissance apprise, une moins bonne mémoire sémantique, notamment pour des tâches complexes exigeant une compréhension, une moins bonne habileté à lire équivalent à un retard de lecture de deux mois et de moins bons résultats à des tests normalisés de mathématiques, tel qu'il appert à la page 19 de l'Avis, pièce I-15 ;

LA BALANCE DES INCONVÉNIENTS EN FAVEUR DES RÉSIDENTS DE LA BUTTE

109. La qualité de vie et la santé des demandeurs et des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards qu'ils représentent doivent être soupesées dans la recherche d'un équilibre entre les désagréments que peuvent causer des mesures sérieuses relatives aux opérations des carrières de Demix et Bau-val inc. et le préjudice sérieux et les inconvénients intolérables qui en découlent pour les résidents de l'unique voie d'accès à ces carrières ;
110. La mesure provisoire recherchée n'est pas de prohiber complètement l'utilisation du chemin de la Butte-aux-Renards pour les activités commerciales de Demix et Bau-Val, mais d'en encadrer cette utilisation de façon à assurer une protection minimale des droits fondamentaux des demandeurs, rôle essentiel qui revient à cette honorable Cour ;

111. Les défendeurs ne subiront aucun préjudice si l'injonction interlocutoire au stade est émise pour les enjoindre de s'abstenir d'approvisionner leurs clients en dehors des heures indiquées de façon à préserver les droits des demandeurs ;
112. Les demandeurs ont droit au remède demandé et ne possède aucun autre remède approprié, efficace ou capable de prévenir un état de faits de nature à rendre le jugement final inefficace ;
113. Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, les demandeurs requiert de cette Cour les ordonnances suivantes :

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:

PAR INJONCTION PROVISOIRE POUR VALOIR JUSQU'À JUGEMENT À INTERVENIR SUR LA DEMANDE EN INJONCTION INTERLOCUTOIRE:

ACCUEILLIR ET ÉMETTRE une injonction interlocutoire provisoire, vu l'urgence, avant signification, dans les termes qui suivent, pour valoir jusqu'à jugement à intervenir sur la demande en injonction interlocutoire :

ORDONNER à Groupe CRH Canada et à Bau-Val inc., leurs administrateurs, actionnaires, représentants, employés, ayants droit ou toute autre personne de cesser d'approvisionner, directement ou indirectement, leur clientèle à partir de la carrière de Demix Agrégats et des installations de Bau-val inc., sur le chemin des Carrières, à Varennes, entre 17 h et 6 h, du lundi au vendredi et la fin de semaine;

RÉSERVER les droits des demandeurs de demander des conclusions en dommages et intérêts et en dommages exemplaires pour le préjudice, les inconvénients anormaux de voisinage et l'atteinte intentionnelle à leur droit à la pleine et libre jouissance de leur propriété qu'ils ont subis au cours des trois dernières années ;

DISPENSER les demandeurs de verser une caution ;

PRONONCER toute autre ordonnance apte à sauvegarder les droits des demandeurs;

LE TOUT avec dépens ;

PAR INJONCTION INTERLOCUTOIRE POUR VALOIR JUSQU'AU JUGEMENT AU FOND :

ACCUEILLIR ET ÉMETTRE une injonction Interlocutoire ordonnant à GROUPE CRH

INC. ainsi qu'à ses officiers, représentants, mandataires ou administrateurs d'exploiter la carrière sise sur le chemin de la Carrière à Varennes en conformité avec les droits rattachés à l'exploitation de cette carrière par sa division Demix Agrégats de la carrière sise sur le chemin de la Carrière à Varennes, tant et aussi longtemps que Demix Agrégats n'aura pas obtenu les certificats d'autorisation requis par la *Loi sur la qualité de l'environnement* et du *Règlement sur les carrières et sablières* du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques ;

RENDRE toutes les ordonnances ci-dessus mentionnées pour valoir jusqu'au mérite ;

LE TOUT avec dépens ;

AU STADE DE L'INJONCTION PERMANENTE :

ACCUEILLIR la présente demande introductive d'instance en injonction permanente ;

RENDRE permanente toutes les ordonnances ci-dessus mentionnées;

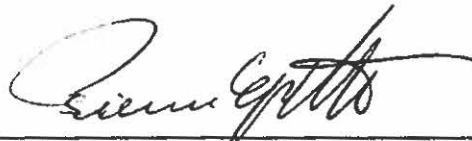
DÉCLARER nul et inopérant l'alinéa b de l'article 4.2 du Règlement 569 de Ville de Varennes ;

ORDONNER à Ville de Varennes en tant de gestionnaire et propriétaire du chemin de la Butte-aux-Renards de prendre les mesures qui s'imposent pour aménager et ouvrir une voie de contournement du chemin de la Butte-aux-Renards pour le camionnage ;

DISPENSER les demandeurs de fournir caution;

LE TOUT AVEC DÉPENS.

Montréal, le 10 juillet 2017

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Gonthier', written over a horizontal line.

Maître Pierre Gonthier

pgonthier@llm.qc.ca

LAMARRE LINTEAU & MONTCALM

(Code d'impliqué : BL : 3726

Avocat des demandeurs

Notre référence : 5127-001

AVIS DE PRÉSENTATION
(art. 101, al.1 C.p.c.)

Destinataires : Me Nicolas Trottier
Nicolas.trottier@daigneaultinc.com
Daigneault avocats inc.
353, rue Saint-Nicolas (Place d'Youville), bureau 400
Montréal (Québec)
Canada
H2Y 2P1

Avocat de la défenderesse CRH inc.

Me François Boucher
f.boucher@bouchergodbout.com
BOUCHER GODBOUT AVOCATS
1000 av. St-Charles, bureau 903
Vaudreuil-Dorion (Québec)
J7V 8P5

Avocat de la défenderesse Bau-Val inc.

PRENEZ AVIS que la demande des demandeurs pour une injonction interlocutoire au state provisoire sera présentée pour décision à l'un des juges de la cour supérieure, du district de Montréal, siégeant en chambre de pratique, le **jeudi 13 juillet 2017**, à 9 h 30, ou aussitôt que conseil pourra être entendu, au Palais de justice de Montréal, situé au 1, rue Notre-Dame Est, Montréal, QC H2Y 1B6, dans la salle 2.13.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

Montréal, le lundi 10 juillet 2017



Pierre Gonthier, avocat

pgonthier@llm.qc.ca

LAMARRE LINTEAU & MONTCALM

No. :

COUR SUPÉRIEURE
(chambre civile)
DISTRICT DE MONTRÉAL

ANNIE BEAUREGARD
-et-
RICHARD DUFF
Demandeurs
c.
GROUPE CRH CANADA INC.
-et-
Al.
Défenderesses

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
EN INJONCTION INTERLOCUTOIRE À
ÊTRE ACCORDÉE PROVISOIREMENT, EN
INJONCTION PERMANENTE, EN
JUGEMENT DÉCLARATOIRE, EN
DOMMAGES ET INTÉRÊTS
ET EN DOMMAGES-INTÉRÊTS
EXEMPLAIRES
(art. 33 et art. 509 et suivants du C.p.c., art.
529 C.p.c. et art. 19.3 et 20 L.Q.E.)

ORIGINAL

Me Pierre Gonthier
pgonthier@llm.qc.ca
LAMARRE LINTEAU & MONTCALM
1550, rue Metcalfe, bureau 900
Montréal, Québec - H3A 1X6
Téléphone : (514) 396-0055
Télécopieur : (514) 396-0220
BL : 3726 Notre réf : 5127-001

Beauregard c. Groupe CRH Canada inc.

2018 QCCS 1330

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° **500-17-099497-177**

DATE : Le 29 mars 2018

SOUS LA PRÉSIDENCE 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 30. 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."

"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]."

¹ I-S.2, en liasse.

"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.ⁱ³

[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.

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

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.

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:

[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.

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

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

[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.

"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

⁷ I-7.

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

⁹ I-7.

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

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 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 rénovations 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

¹¹ Voir également les affidavits soumis par CRH et KPH.

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

selon la législation applicable, le ministère des Transports a un délai de désaveu et ce délai n'était pas écoulé...

- 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 calculé 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;

[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.

¹³ Voir : curriculum vitae de Jean-René Guilbault.

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

[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 impliqué dans ce litige jusqu'à ce qu'elle reçoive les procédures.

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.

¹⁵ Plan d'argumentation de KPH Turcot.

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 inexistants 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
Procureurs de Ville de Varennes

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

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

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

N°: 500-17-099497-177

ÉRIC BENOIT, domicilié au 2907, chemin
de la Butte-aux-Renards, Varennes,
Québec, J3X 1P7, district de Richelieu;
-et-
RICHARD DUFF

À titre personnels et à titre de mandataires
Demandeurs

c.

GROUPE CRH CANADA INC.

-et-

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

-et-

BAU-VAL INC.

-et-

VILLE DE VARENNES

Défenderesses

-et-

**PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC**

Mise en cause

**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE REMODIFIÉE EN INJONCTION
PERMANENTE, EN JUGEMENT DÉCLARATOIRE, EN DOMMAGES ET INTÉRÊTS
ET EN DOMMAGES-INTÉRÊTS EXEMPLAIRES
EN DATE DU 17 FÉVRIER 2022**

(art. 33, 142 [...] et 509 et suivants C.p.c. et art. 19.3 et 20 L.Q.E.)

**À L'UN DES HONORABLES JUGES SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE
MONTRÉAL, LES DEMANDEURS EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:**

1. Les demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, ont un intérêt commun dans un litige contre GROUPE CRH CANADA INC.(ci-après « CRH inc.»), KPH TURCOT, UN

PARTENARIAT S.E.N.C. (ci-après « KPH Turcot »), BAU-VAL INC., Ville de Varennes et la Procureure générale du Québec ;

2. Les demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, ont reçu des vingt-quatre (24) personnes suivantes : Annie Beauregard, Line Bédard, Julien Benoit, Anne- Marie Conciatori, Réjean Cormier, Isabelle Cormier, Gabrielle Cormier, Alexandre Demers, Josée Desaulniers, Steeve Harvey, Alex Harvey, Justine Nesterenko, Luc Nesterenko, Sophie Nesterenko, Jeffrey Kuhn, Geneviève Morin, Caroline Morrison, Nicolas-Maxime Paiement, Marie-Josée Paquet, Manon Poirier, Guy Racine, Pauline Racine, Éric Ruel et Pierre Saint-Arnaud, tous domiciliés sur le chemin de la Butte-aux-Renards à Varennes au moment de l'introduction de la présente demande, le mandat d'introduire une demande en justice pour leur compte contre les défenderesses, tel qu'il appert de la copie du mandat modifié du 6 septembre 2019 donné en vertu de l'article 91 C.p.c., en liasse pièce **I-1** ;
3. Ils sont victimes d'un préjudice important et sérieux et de graves inconvénients anormaux de voisinage causés par les opérations commerciales et industrielles générées par les installations de Demix Agrégats et de Bau-Val à Varennes et de KPH Turcot, tel qu'il appert des déclarations assermentées soumises au soutien des présentes et des pièces jointes à ces déclarations, pièce **I-2** modifiée et pièce **I-2.1**;

LES DÉFENDERESSES

4. CRH inc. est une entreprise qui œuvre dans l'industrie du ciment, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce **I-3**;
5. Tel qu'il appert de la pièce I-3, sa division, Demix Agrégats, exploite une carrière de granite sur le chemin des Carrières à Varennes;
6. KPH Turcot, créée en 2014, œuvre dans le domaine de la conception et construction des infrastructures principales du projet Turcot, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce **I-4** ;
- 6.1 CRH inc. et WSP font partie du consortium ou sont des sous-contractants de KPH Turcot ;
7. Bau-Val inc. est une entreprise qui œuvre dans l'industrie des produits pétroliers raffinés, plus précisément dans le domaine de la fabrication d'asphalte et de l'exploitation de carrières, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce **I-5** modifié;

8. Ses divisions, Tech-Mix, une entreprise de vente directe de produits spécialisés pour l'entretien et la réparation des routes et des bâtiments, et Pavages Varennes, spécialisée dans la conception et la fabrication de béton bitumineux chauds conventionnels et haute performance sont situées sur le chemin des Carrières à Varennes, tel qu'il appert de l'État des renseignements de l'entreprise au Registre des entreprises, pièce I-5 ;
9. Varennes est une ville comprise dans la Municipalité régionale de comté de Marguerite D'Youville ;
10. Ville de Varennes est propriétaire et gestionnaire du chemin de la Butte-aux-Renards ;

LES FAITS

11. Le chemin de la Butte-aux-Renards concerné par la présente procédure est un chemin à valeur patrimoniale ;
12. Le chemin de la Butte-aux-Renards est une voie à double sens ayant une largeur de chaussée totale d'environ 6,8 mètres ;
13. Le tronçon du chemin de la Butte-aux-Renards visé par la présente procédure est bordé par environ 15 résidences ;
14. [...];
- 14.1 Le chemin de la Butte-aux-Renards et les carrières de Bau-Val et de Demix sont au cœur de la zone agricole permanente décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1.), tel qu'il appert de la copie de la description technique de ladite zone à Varennes et du plan, pièce **I-5.1** ;
15. Le chemin de la Butte-aux-Renards est utilisé par les véhicules et le camionnage lourd en direction et en provenance de la carrière Demix et de Bau-Val, entre le chemin des Carrières et la montée Picardie reliant l'autoroute 30 à Varennes ;
- 15.1 Le camionnage sur le chemin de la Butte-aux-renards a toujours été source de conflits entre les résidents et les carrières, tel qu'il appert de la copie de la pétition des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards du 2 septembre 1987, de la Résolution 87-500 de Ville de Varennes du 6 octobre 1987 et de la correspondance qui s'en est suivie entre Varennes, le Ministère des Transports et le comité des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, en liasse pièce **I-5.2** ;

16. En 2001, Ville de Varennes s'est adressée à la CPTAQ pour demander l'autorisation d'aménager une route de contournement pour réduire la densité de la circulation des véhicules lourds générés par les carrières de Demix et de Bau-Val sur le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de la décision de la CPTAQ no 315057, 2001 CanLII 51212 ;
17. Tel qu'il appert des p.1 et 2 de la décision, la démarche de Ville de Varennes reposait sur les considérations suivantes :

« Le nombre élevé de passages de camions est source de conflit avec les résidents du secteur et les utilisateurs du chemin de la Butte-aux-Renards ;

Ce trafic élevé augmente le risque d'accidents routiers ;

Que la voie de contournement proposée sera bénéfique à la fois aux carrières et aux résidents concernés ;

Le tracé proposé vise des superficies de terrain longeant une emprise d'autoroute existante ;

Le projet n'aurait qu'un impact mineur sur les activités agricoles existantes et futures. »
18. Tel qu'il appert à la page 2 de cette décision, la CPTAQ était d'avis d'autoriser la demande de Ville de Varennes pour l'un des trois tracés proposés, soit le tracé A ;
19. Toutefois, à la suite d'une rencontre des membres de la Commission sollicitée par Demix et de la tenue d'une rencontre publique, la Commission émit un avis de changement et refusa au complet la demande d'aménagement d'une voie de contournement du chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de la décision CPTAQ no 315057, 2001 CanLII 51212 ;
20. Tel qu'il appert de la page 4 de la décision de la CPTAQ, les représentations de Demix étaient les suivantes :

« Madame Jouvray, directrice des ventes et du marketing, admet que le volume n'a pas vraiment augmenté depuis 20 ans. Peut-être même qu'il y a moins de camions car ils sont plus gros et en contiennent plus.

Le transport compte pour environ 40 % du coût du produit livré.

Le coût du transport est régi par la Commission des transports du Québec et 75% de la clientèle effectue elle-même le transport de la pierre.

Près de 80% de la clientèle est située à l'ouest de la carrière, donc utiliser le tracé A et B vers l'est occasionnerait une augmentation des coûts de transport de 0,65\$ la tonne (environ 20 \$), le tracé A et C tel que demandé occasionnerait une augmentation des coûts de transport de 0,11\$ (environ 3%).

Il y a beaucoup de compétition dans le domaine, donc l'augmentation de 0,65\$ la tonne est très difficilement absorbable et il y aurait une diminution énorme sur le volume des ventes. »

21. Eu égard à l'achalandage, les représentations de l'UPA devant la CPTAQ étaient à l'effet que « le nombre moyen de camions correspond davantage à 200 véhicules par jour », tel qu'il appert de la page 3 de la décision ;
22. En appel, le TAQ fut d'avis que la Commission n'avait pas commis d'erreur en concluant que la solution proposée par Ville de Varennes allait à l'encontre de la loi et que toutes les possibilités n'avaient pas été étudiées, tel qu'il appert de la décision du Tribunal administratif du Québec, 2002 CanLII 54554 (QC TAQ) ;
23. Ainsi, en l'absence d'un autre chemin, le chemin de la Butte-aux-Renards est demeuré et demeure aujourd'hui l'unique voie de circulation du camionnage en provenance et en direction des carrières de Demix et Bau-val [...] et l'autoroute 30 ;
24. En effet, le Règlement 547-5 de Ville de Varennes relatif à la circulation des camions et véhicules outils, à jour le 6 mars 2017, prohibe la circulation locale pour le transport lourd sur les deux autres voies qui mènent aux carrières, soit sur le chemin des Sucreries et sur la montée de la Baronnie, entre le chemin de la Butte-aux-Renards et le chemin des Coulées, tel qu'il appert de la copie la codification administrative de ce Règlement [...] 547-5, **I-6** ;
25. Plusieurs résidents ont emménagé sur le chemin de la Butte-aux-Renards avec l'assurance par des employés de Demix que la durée de vie de la carrière [...] était à sa fin et que les heures d'ouverture de la carrière suivaient l'horaire des heures normales de bureau ;
26. Vers 2016, Demix obtient un contrat important au sein du consortium KPH Turcot pour une portion des travaux de réalisation des infrastructures principales du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot ;
27. Pour une carrière en fin de vie, répondre à des besoins en agrégats de cette ampleur pour son nouveau client KPH Turcot impliquait nécessairement pour

Demix Agrégats la découverte d'un nouveau filon et l'augmentation de la production de ses procédés de concassage à sa carrière de Varennes ;

28. Au printemps 2016, le camionnage en direction et en provenance de la carrière de Demix Agrégats à Varennes augmente soudainement de façon exponentielle le jour et se poursuit le soir, la nuit, et ce, tous les jours de la semaine ainsi que durant toute la journée du samedi sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
29. Les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards investissent la séance du conseil de Ville de Varennes pour faire connaître fermement et massivement leurs doléances sur [...] l'état catastrophique de la situation ;
30. Des courriels sont échangés tout l'été 2016 et à l'automne 2016 entre la Ville, Demix et les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, sans qu'aucune mesure ne mitige l'ampleur de leurs inconvénients ;
31. De nombreuses plaintes sont déposées par les résidents à la police contre des entreprises de camionnage pour le bruit et les excès de vitesse de camionneurs, les manœuvres dangereuses et les comportements agressifs ;
32. Plusieurs résidents craignent sérieusement pour leur vie en raison des projectiles projetés par les camions sur leurs terrains, tel qu'il appert des photos de pierres retrouvées sur le terrain d'un résident, en liasse à l'affidavit de M. Luc Nesterenko, pièce I-7 ;
33. Tel qu'il sera plus amplement décrit, ce camionnage de jour comme de soir, de nuit et les fins de semaine a causé un préjudice et de graves inconvénients aux résidents de la Butte-aux-Renards qui ont entrepris de nombreuses démarches auprès de la Ville ;
34. Selon une première étude de la circulation de Ville de Varennes, sur une période de sept (7) jours, soit du 16 août 2016 au 23 août 2016, le passage de 13 386 véhicules a été enregistré sur le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
35. Selon cette étude, entre le 16 et le 23 août 2016, c'est en moyenne par jour, 505 camions de 6 mètres et plus (camions à benne) et 188 camions longs ou poids lourds (10 mètres et plus) qui ont transité sur le chemin de la Butte-aux-Renards entre 6 h et 20 h, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
36. Toujours selon cette étude, entre le 16 et le 23 août 2016, c'est en moyenne par nuit, 96 camions à benne et 60 poids lourds qui circulaient toutes les nuits sur le

chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;

37. Selon cette même étude, entre 20 h le lundi soir, 22 août 2016, et 6 h le matin du mardi 23 août 2016, 194 camions à benne et 122 poids lourds de plus de 10 mètres ont transité par le chemin de la Butte-aux-Renards, tel qu'il appert de l'Analyse de circulation du Service de génie de Varennes, pièce I-7 ;
38. Lors d'une seconde étude de la circulation de Ville de Varennes, du vendredi 26 août 2016 au vendredi 2 septembre 2016, il est passé entre 7 h et 20 h, 2 473 camions à benne, pour une moyenne de 353 camions à benne par jour, et 1967 poids lourds, pour une moyenne de 281 poids lourds par jour ;
39. En ce qui concerne le camionnage de nuit pendant cette période, cette étude atteste du passage de 1049 camions à benne, pour une moyenne de 149 camions à benne par nuit et de 917 poids lourds, pour une moyenne de 131 poids lourds par nuit ;
40. Selon des mesures acoustiques sur le chemin de la Butte-aux-Renards effectuées par WSP à partir de 16 h 24 le jeudi 15 septembre 2016 jusqu'à 19 h 51 le vendredi 16 septembre 2016, les niveaux sonores aux trois points mesurés étaient de 63, 64 et 66 dBA sur 24 h, bien au-delà du 55 dBA sur 24 h recommandé, tel qu'il appert de l'étude acoustique, pièce I-7 ;
41. À ce débit de camions et de poids lourds importants, s'ajoute un nombre encore plus important de véhicules de moins de 6 mètres qui sont en transit sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
 - 41.1 Demix ne fait pas que passer exclusivement par le chemin de la Butte-aux-Renards pour fournir en agrégats la construction du complexe Turcot, mais y transporte également au retour à son site la terre contaminée excavée du chantier pour remblayer les anciennes aires d'exploitation, activités dont se sont également plaints les résidents de la Butte-aux-Renards qui s'approvisionnent en eau potable à même la nappe phréatique ;
42. Selon les résidents, la majorité des camions qui transitent sur le chemin de la Butte-aux-Renards à toute heure du jour, du soir, de la nuit et la fin de semaine proviennent ou sont en direction de Demix Agrégats, mais un grand nombre sont en provenance ou en direction des entreprises de Bau-Val dont les activités se sont également accrues durant cette période ;

43. Par lettre datée du 26 octobre 2016, Demix Agrégats avisait les résidents de la Butte-aux-Renards de ce qui suit, tel qu'il appert de la copie de la lettre en date du 26 octobre 2016, pièce **I-8** ;

« l'état d'avancement du projet de l'échangeur Turcot nous permet de rétablir nos heures d'ouverture normales, soit de 6h à 18h, du lundi au vendredi. De même, comme par le passé, uniquement sur demande et de manière exceptionnelle, la carrière peut être ouverte le samedi de 6 h à 14 h » ;

44. Il appert de cette lettre que Demix exerçait un contrôle non seulement sur les camionneurs, mais également sur le débit du camionnage lourd sur le chemin de la Butte-aux-Renards :

« Nous continuons à suivre le volume de trafic se dirigeant vers notre carrière et prendrons les mesures nécessaires en cas d'augmentation significative » ;

45. Le 29 mai 2017, Demix Agrégats informait par lettre les résidents du chemin de la Butte qu'une analyse de faisabilité d'un chemin de contournement effectuée par l'entreprise et Ville de Varennes concluait que ce chemin de contournement n'était pas envisageable à court terme, tel qu'il appert de la copie de la lettre du 29 mai 2017, pièce **I-9** ;

46. Par lettre datée du 7 juin 2017, Demix Agrégats informait les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards de l'ouverture de la carrière de Varennes et de la reprise des activités de camionnage de sa cliente KPH Turcot de manière continue, de 6h00 a.m. au vendredi 12h (minuit), et le samedi de 7 :00 à 17 :00, à compter du lundi 12 juin 2017, tel qu'il appert d'une lettre en date du 7 juin 2017 de Demix Agrégats aux résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, pièce **I-10** ;

I- L'URGENCE

47. Il y a urgence à faire cesser les activités de camionnage le soir, la nuit et les fins de semaine et à réduire le camionnage de jour provenant des activités des défenderesses Bau-Val et Groupe CRH Canada inc. sur le chemin de la Butte-aux-Renards jusqu'à l'ouverture d'une voie de contournement [..];
48. La réception d'une nouvelle lettre de Demix, en date du 7 juin 2017, informant les résidents de la reprise des activités de camionnage au même rythme que l'année précédente eut un effet dévastateur chez les demandeurs;

49. Depuis la réception de cette lettre, les résidents du chemin de la Butte sont désemparés d'autant plus qu'aucune date de fin de ce camionnage perturbateur n'est prévue dans ladite lettre, pièce I-10;
50. Seule l'émission d'une injonction permettra à ces résidents de jouir de leur propriété tant à l'intérieur qu'à l'extérieur les jours, soirs et les fins de semaine;
51. Seule l'émission d'une injonction permettra à ces résidents de dormir la nuit, et même de pouvoir dormir les fenêtres ouvertes;
52. Il y a urgence puisqu'il n'y a aucune autre solution à court terme pour mettre fin aux inconvénients anormaux de voisinage qu'une injonction émise par cette Cour;
53. Il y a urgence parce que sans l'émission d'une ordonnance de la Cour, les inconvénients anormaux et le préjudice sérieux subis par les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards se perpétueront tant et aussi longtemps que la voie de contournement [...] ne sera pas ouverte;
54. Le Groupe CRH Canada a été mis en demeure le 3 juillet 2017;
55. De même, Bau-Val a été mise en demeure le 3 juillet 2017;
56. Par lettre du 3 juillet 2017, Ville de Varennes a également été mise en demeure de prendre les mesures qui s'imposent pour aménager une voie de contournement pour le camionnage en provenance et en direction des autres parties défenderesses;

II- LE DROIT CLAIR DES DEMANDEURS

A- L'ATTEINTE AU DROIT DES DEMANDEURS À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

57. Les demandeurs ont droit à la protection de la qualité de leur environnement en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (ci-après « LQE ») qui est une loi d'ordre public ;
58. En vertu de l'article 1 (5) de la LQE, l'expression « contaminant » signifie notamment un son, une odeur, des vibrations susceptibles d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement ;
59. Le bruit, les odeurs et les vibrations provenant du camionnage sur le chemin de la Butte-aux-Renards sont des contaminants au sens de la LQE ;

60. L'article 19.1 de la LQE cristallise le droit de toute personne à la qualité de l'environnement :

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

61. La LQE octroie à un juge de la Cour supérieure le pouvoir d'accorder une injonction pour faire cesser une atteinte à un droit conféré par l'article 19.1. LQE ;

62. La demande d'injonction de l'article 19.2 LQE peut être demandée, selon l'article 19.3 LQE par une personne physique sur le territoire de laquelle se produit ou est sur le point de se produire la contravention ;

63. L'article 20 de la LQE, pierre angulaire de la loi, vise non seulement les contaminants réglementés, mais également ceux qui indépendamment de l'existence d'un encadrement réglementaire sont susceptibles de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être et 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 :

20. 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.

B- L'ABSENCE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE DEMIX AGRÉGATS

64. L'article 22 de la LQE impose l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation dans les cas suivants :

Art.22 LQE

Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ni augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation.

[..]

Art. 122.2 LQE

L'autorité qui a délivré un certificat d'autorisation peut également le modifier, le suspendre ou le révoquer, à la demande de son titulaire.

Le présent article s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, à toute autorisation, approbation, permission ou attestation ou à tout certificat ou permis accordé en vertu de la présente loi ou de ses règlements. Il s'applique également dans les cas prévus à l'article 32.8, sans cependant restreindre l'application de cet article.

65. Les articles 2 et 9 du *Règlement sur les carrières et les sablières* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 2, a. 2.) imposent à l'exploitant d'une carrière l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation pour augmenter la production d'un procédé de concassage ou de tamisage

1. **Définitions:** Dans le présent règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les expressions et mots suivants signifient ou désignent:

- a) «agrégat»: toute matière de nature minérale extraite d'une carrière ou d'une sablière;
- b) «aire d'exploitation»: la surface du sol d'où l'on extrait des agrégats, y compris toute surface où sont placés les procédés de concassage et de tamisage et où l'on charge ou entrepose les agrégats;
- [...]
- f) «carrière»: tout endroit d'où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales consolidées, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des mines d'amiante, d'apatite, de barytine, de brucite, de diamant, de graphite, d'ilménite, de magnésite, de mica, de sel, de talc, de wollastonite et de métaux, ainsi qu'à l'exception des excavations

et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou un stationnement;
[...]

SECTION II : CERTIFICAT D'AUTORISATION

2. Autorisation: Nul ne peut entreprendre l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière, entreprendre l'utilisation d'un procédé de concassage ou de tamisage dans une carrière ou augmenter la production d'un tel procédé de concassage ou de tamisage à moins d'avoir obtenu du ministre un certificat d'autorisation conformément à l'article 22 de la Loi.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, il est notamment nécessaire d'obtenir un certificat d'autorisation du ministre dans tous les cas où l'on établit ou agrandit une carrière ou sablière au-delà des limites d'une aire d'exploitation déjà autorisée par un certificat d'autorisation délivré antérieurement par le ministre et dans tous les cas où l'on agrandit une carrière ou une sablière existante sur un lot qui n'appartenait pas, le 17 août 1977, au propriétaire du fonds de terre où cette carrière ou sablière est située.

Pour les fins du présent article, il n'y a augmentation de production d'un procédé de concassage ou de tamisage que lorsqu'on accroît la capacité nominale de l'un ou l'autre procédé. Tout projet d'augmentation de production d'une carrière ou d'une sablière sans augmentation des procédés de concassage et de tamisage est soustrait à l'application des articles 22, 23 et 24 de la Loi.

Dans le cas d'une sablière d'où plusieurs personnes peuvent extraire des agrégats, il incombe au propriétaire de la sablière de présenter la demande.
[..]

66. [...];
67. Les demandeurs soumettent qu'il est vraisemblable que Demix a augmenté ses procédés de concassage par accroissement de la capacité nominale des équipements de concassage et de tamisage utilisés depuis 1977;
68. Demix Agrégats avait l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'art. 2 R.C.S. et de l'art. 22 de la LQE pour utiliser ses procédés de concassage et de tamisage;

- 68.1 Un rapport d'inspection du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux Changements Climatiques à la carrière de Demix le 25 juillet 2017 recommande une demande d'avis à la Direction de l'Analyse environnementale (ci-après « DRAE ») pour « valider qu'il n'y a pas eu d'augmentation de production avec les modifications des équipements » tel qu'il appert de la copie du rapport de contrôle no 12266 sur l'activité de contrôle no 1770, en liasse, pièce **I-10.1**;
- 68.2 Cette recommandation a été dûment approuvée par la chef d'équipe du Centre de contrôle environnemental du Québec le 24 août 2017, tel qu'il appert de la copie du rapport d'approbation 7610-10-01-0061000, en liasse, pièce I-10.1;
69. De plus, Demix avait l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation pour modifier sa séquence d'exploitation, au site d'extraction, ayant trait aux heures d'exploitation à l'intérieur d'une journée ou au nombre de jours dans une semaine pour une carrière dans la mesure où ces changements occasionnaient une augmentation considérable du transport routier hors du site d'extraction et des troubles de voisinage, tel qu'il appert de la pièce **I-10.2** en liasse;
70. Or, Demix n'a jamais obtenu ces certificats d'autorisation conformément aux articles 2 et 9 du RCS et de l'art. 22 LQE, tel qu'il appert de la réponse du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques à notre demande d'accès à l'information du 22 juin 2017, en date du 6 juillet 2017, pièce **I-11**;
71. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction visant à forcer la défenderesse GROUPE CRH CANADA INC. de cesser d'approvisionner, directement ou indirectement, sa clientèle à partie de sa carrière Demix Agrégats à Varennes tant et aussi longtemps que la défenderesse GROUPE CRH CANADA INC. n'aura pas obtenu les certificats d'autorisation requis par la *Loi sur la qualité de l'environnement* et par le *Règlement sur les carrières et sablières* du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour l'utilisation de ses procédés de concassage et de tamisage et pour l'augmentation de la production de sa carrière par augmentation de la capacité nominale de ces procédés;
72. Les demandeurs sont en droit de rechercher un dédommagement pour la perte de la qualité de leur environnement, pour la perte de jouissance de leur propriété et les troubles et inconvénients anormaux qu'ils ont subis et continuent de subir en raison de la circulation excessive de camions sur ce chemin de la Butte-aux-Renards;

C- LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ SANS FAUTE DE L'ART. 976 C.C.Q.

73. Il existe un principe maintenant bien établi dans la jurisprudence selon lequel si des personnes subissent des inconvénients anormaux de voisinage qui excèdent les limites de la tolérance, il y a responsabilité du voisin, et ce, sans égard à la faute;

74. L'article 976 du *Code civil du Québec* (ci-après C.c.Q.) énonce ce principe fondamental de la façon suivante:

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.

75. Le principe selon lequel le droit civil québécois admet en vertu de l'art. 976 C.c.Q. l'existence d'un régime de responsabilité civile sans faute en matière de troubles de voisinage fondé sur le caractère excessif des inconvénients subis a été définitivement tranchée par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Ciment du St-Laurent c. Barrette*, [2008] 3 S.C.R. 392:

[86] Malgré son caractère apparemment absolu, le droit de propriété comporte néanmoins des limites. Par exemple, l'art. 976 C.c.Q. établit une autre limite au droit de propriété lorsqu'il dispose que le propriétaire d'un fonds ne peut imposer à ses voisins de supporter des inconvénients anormaux ou excessifs. Cette limite encadre le résultat de l'acte accompli par le propriétaire plutôt que son comportement. Le droit civil québécois permet donc de reconnaître, en matière de troubles de voisinage, un régime de responsabilité sans faute fondé sur l'art. 976 C.c.Q., et ce, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la notion d'abus de droit ou au régime général de la responsabilité civile. La reconnaissance de cette forme de responsabilité établit un juste équilibre entre les droits des propriétaires ou occupants de fonds voisins.

76. Dans cette même décision, la plus haute Cour du pays confirmait l'interprétation large et libérale qu'il convient de donner au terme « voisin »:

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

77. Demix, Bau-Val et Ville de Varennes sont toutes des voisines au sens de l'art. 976 C.c.Q.;
78. [...];
79. Il y a présence d'inconvénients anormaux de voisinage qui excèdent la limite de la tolérance en raison du camionnage excessif sur le chemin de la Butte-aux-Renards;
80. L'élément déterminant du régime de responsabilité sans faute est le résultat de l'activité, plutôt que le comportement du propriétaire ou encore la licéité de l'activité ou son utilité publique;
81. En l'espèce, les inconvénients anormaux subis sont continus et répétitifs;
82. Les résidents de la Butte-aux-Renards subissent des inconvénients anormaux de voisinage graves, importants et irréparables. En effet;
 - a) Tous les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ont perdu la jouissance de leur propriété tant de leur terrain à l'extérieur qu'à l'intérieur de leur maison;
 - b) Le bruit considérable, la poussière, les particules, les vibrations ressenties à l'intérieur de leur maison, la pollution lumineuse et les odeurs persistantes de diesel dans l'air leur causent des problèmes de santé, des troubles d'humeurs et des difficultés dans leur vie tant professionnelle que personnelle;
 - c) Le camionnage excessif sur le chemin de la Butte-aux-Renards leur a causé des dommages à leurs biens meubles et immeubles ainsi que des pertes financières;
 - d) Ce camionnage excessif provoque un sentiment d'insécurité chez les résidents du chemin rural qui doivent l'utiliser quotidiennement pour entrer et sortir de leur propriété et le traverser régulièrement à pied pour se rendre à leur boîte aux lettres;
 - e) Les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ont perdu la salubrité de leur environnement;
- 82.1 Bau-val inc. sait ou ne peut ignorer que son camionnage de jour et ces activités de camionnage le soir, la nuit et les fins de semaine causent des inconvénients anormaux de voisinage aux résidents du chemin de la Butte-aux-Renards;

- 82.2 CRH inc. et KPH Turcot savaient ou ne pouvaient ignorer que l'intensification sans précédent des activités de camionnage de jour, de soir, de nuit et les fins de semaine sur le chemin de la Butte allaient causer aux demandeurs et aux résidents du chemin de la Butte qu'ils représentent des inconvénients anormaux de voisinage;
- 82.3 Tout en sachant ou ne pouvant ignorer que le camionnage est problématique sur le chemin de la Butte-aux-Renards, Demix et Bau-Val ont continué et continuent de conclure des contrats d'approvisionnement les appelant à fournir des matériaux de soir, de nuit et les fins de semaine;
- 82.4 Tout en sachant ou ne pouvant ignorer que les activités de camionnage sur le chemin de la Butte-aux-Renards est problématique, KPH Turcot continue et continuera d'exiger de Demix l'approvisionnement en agrégats de son chantier de jour, de soir, de nuit et les fins de semaine jusqu'à la fin des travaux de construction de l'échangeur Turcot prévue en 2020;
- 82.4.1 Qui plus est, des modifications récentes à la réglementation environnementale permet dorénavant à CRH de remblayer des parties en fin de cycle de sa carrière de Varennes avec des sols contaminés A-B qui seront nécessairement transportés sur le site de la carrière via le chemin de la Butte-aux-renards;
- 82.5 Quant à Bau-val, l'entreprise a refusé de s'engager tel que demandé par les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards à les informer à l'avance des opérations de camionnage en dehors des heures normales d'affaires;
83. Les demandeurs soumettent respectueusement qu'ils ont démontré de manière *prima facie* une atteinte à l'article 976 C.c.Q.;
84. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction visant à forcer Demix et Bau-Val à réduire le débit du camionnage de jour et à ne pas approvisionner leurs clients après 17 h 00 et avant 7 h 00, du lundi au vendredi, et de 17 h 00 le vendredi à 7 h 00, le lundi;
85. Les demandeurs sont en droit de demander l'émission d'une injonction visant à forcer Ville de Varennes à aménager pour le camionnage en direction et en provenance du chemin des Carrières une voie de contournement au chemin de la Butte-aux-Renards;

- 86. Les demandeurs sont en droit de demander des dommages et intérêts pour les inconvénients anormaux de voisinage qu'ils ont subi et qu'ils subissent depuis la reprise des activités de Demix;
- 87. Les demandeurs sont en droit de demander des dommages et intérêts pour les inconvénients anormaux de voisinage qu'ils ont subi et qu'ils subissent par les activités de camionnage en provenance et en direction de Bau-val, les soirs et les nuits de semaine et les fins de semaine;
- 87.1 Les demandeurs et les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards qu'ils représentent sont également en droit de demander aux défenderesses de cesser le camionnage excessif de jour sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
- 87.2 [...];

D- [...]

- 88. Au Québec, il n'existe aucun encadrement législatif ou réglementaire provincial en matière de bruit routier ;
- 89. Au niveau gouvernemental, il existe une Politique sur le bruit routier qui préconise un niveau de bruit de 55 dBA Leq, 24h pour les zones résidentielles, tel qu'il appert de la copie de la Politique sur le bruit routier du Service de l'environnement du Ministère des Transports du Québec de 1998, à la p.8, pièce **I-12** ;
- 90. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) estime quant à elle que des niveaux de 45 à 55 dB(A) sont normalement acceptables pour la construction résidentielle lorsque les normes de construction sont respectées et qu'un environnement sonore entre 55 et 75 dB(A) est inacceptable, tel qu'il appert de la page 12 de la copie du document de la SCHL intitulé : Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation de 1981, pièce **I-13** ;
- 91. Ainsi, ce champ de compétence en matière de bruit est plutôt largement occupé par les municipalités depuis de nombreuses années ;
- 92. Ville de Varennes a choisi de réglementer le bruit en vertu de ses pouvoirs en matière de nuisances, tel qu'il appert du Règlement 529, pièce **I-14** ;
- 93. Le Règlement 529 sur les nuisances de Varennes, à jour le 7 décembre 2015, définit le bruit comme étant :

Bruit: Un son ou un assemblage de sons, harmonieux ou non, perceptibles par l'ouïe ;

94. L'article 4 du Règlement 529 prévoit ce qui suit :

Article 4: BRUIT

4.1 Constitue une nuisance et est prohibé le fait d'exécuter ou de permettre que soient exécutés des travaux d'excavation, de construction, de reconstruction, de modification, de réparation ou de démolition d'un bâtiment, d'une structure, d'un véhicule automobile ou de tout autre véhicule, d'utiliser des tondeuses, scies mécaniques ou autres appareils semblables faisant du bruit et qui sont de nature à troubler la paix, le confort et le bien-être du voisinage, entre 21 heures et 7 heures.

4.2 Constitue une nuisance et est prohibé le fait d'utiliser ou de permettre que soient utilisés, entre 23 heures et 7 heures, un téléviseur, une radio, un phonographe, un instrument de musique, un haut-parleur ou tout autre appareil sonore de manière à troubler la paix, le confort ou le bien-être du voisinage.

4.3 Constitue une nuisance et est prohibé:

a) le fait d'utiliser ou de permettre que soient utilisés, partout dans la Ville, en tout temps, des cloches, des carillons, sifflets ou autre instrument résonnant de manière à troubler la paix, le confort ou le bien-être du voisinage;

95. En l'absence d'exclusion spécifiquement prévue, le Règlement 529 s'applique à la circulation sur les chemins publics ;

96. L'alinéa b) de l'article 4.3 du règlement 529 a été remplacé en 2013 par un nouvel alinéa rédigé comme suit, le tout tel qu'il appert de la copie du Règlement 529-6 modifiant le Règlement 529 concernant les nuisances afin de modifier les dispositions relatives aux nuisances par le bruit, en liasse pièce P-14 :

b) le fait de produire ou de permettre que soit produit un bruit de nature à troubler la paix, le confort et le bien-être du voisinage. Ne constitue cependant pas une nuisance à ce chapitre les activités industrielles et commerciales légalement exercées au sens des lois et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux.

97. [..]

98. [..]

99. [..]

100. [...];

E- LES FAUTES PAR OMISSION DE VARENNES

- 100.1 Varennnes n'a jamais agi dans l'intérêt des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ;
- 100.2 Varennnes perçoit des exploitants des carrières des redevances importantes, tel qu'il appert du courriel en date du 1er septembre 2017 du Directeur des Services juridiques de Varennnes en réponse à une demande d'accès à l'information, pièce **I-14.1** ;
- 100.3 Varennnes n'a jamais étudié en temps opportun toutes les possibilités eu égard à l'ouverture d'une voie de contournement au chemin de la Butte-aux-Renards ;
- 100.4 Varennnes n'a pas pris en temps opportun les mesures réglementaires nécessaires pour la construction d'une voie alternative pour le transport lourd provenant des entreprises de Demix Agrégats et de Bau-Val, tel qu'il appert de *l'Échéancier – voies alternatives de transport lourd de la carrière*, préparé par la direction générale de Varennnes vers le mois de septembre 2017, pièce **I- 14.2** ;
- 100.5 Varennnes n'a jamais exercé en temps opportun son pouvoir de prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier sur le chemin de la Butte-aux-Renards, malgré les nombreuses plaintes des résidents depuis des décennies, tel qu'il appert du Règlement 547-6, pièce **I-14.3** ;
- 100.6 Varennnes n'a procédé à aucun relevé du débit de la circulation des véhicules et des camions lourds sur le chemin de la Butte-aux-Renards depuis la mise en demeure du 3 juillet 2017 ;
- 100.7 Varennnes n'a procédé à aucune mesure du niveau sonore sur le chemin de la Buttes-aux-Renards depuis la mise en demeure du 3 juillet 2017;
- 100.8 Varennnes n'a pas pris les mesures qui s'imposaient pour forcer Bau-Val et Demix à respecter la législation environnementale ;
- 100.9 Les fautes par omission de Varennnes ont permis et permettent aux entreprises de Bau-Val et Demix de poursuivre leurs activités générant un camionnage excessif de jour comme de nuit tant en semaine que durant la fin de semaine sur le chemin de la Butte-aux-Renards;
- 100.10 Les fautes par omission de Varennnes ont notamment permis à KPH Turcot de s'approvisionner en agrégats de manière ininterrompue de jour, de soir, de nuit et de fin de semaine à partir de la carrière Demix Agrégats ;

100.11 Les demandeurs et chacun des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards qu'ils représentent sont en droit de demander à ce que Varennes soit déclarée responsable pour sa faute contributoire par omission d'agir en temps opportun pour faire cesser les inconvénients anormaux de voisinage et le préjudice par les activités de camionnage excessif de Bau-Val et Demix ;

100.12 [...]

F- LA RESPONSABILITÉ EXTRA CONTRACTUELLE DE KPH TURCOT, DE CRH INC.

100.13 Les demandeurs et les résidents qu'ils représentent sont rongés par le sentiment d'insécurité qui leur est causé par la quantité de camions, leurs excès de vitesse, les projections de pierres à l'extérieur des chargements, les actes d'intimidations et les manœuvres dangereuses des camionneurs ;

100.14 KPH Turcot est responsable du transport par camion de la pierre concassée et des sols contaminés en partance et en direction de la carrière de Demix du chantier Turcot par le chemin de la Butte-aux-Renards ;

100.15 CRH inc. et KPH Turcot sont solidairement responsables du préjudice causé aux demandeurs et à chacun des résidents qu'ils représentent en vertu des art. 1480 et 1526 C.c.Q. ;

100.16 Les défenderesses GROUPE CRH CANADA INC. et KPH TURCOT ont abusé de leur droit et elles ont agi de manière illicite et intentionnelle, privant les demandeurs de leur droit à la libre jouissance de leur propriété ;

LE PRÉJUDICE SÉRIEUX SUBIT PAR LES RÉSIDENTS DU CHEMIN DE LA BUTTE

101. Les demandeurs soumettent qu'ils ont démontré de manière *prima facie* la violation d'une loi d'ordre public ;

102. Par conséquent, il existe en l'espèce une présomption quasi irréfragable d'un préjudice sérieux et irréparable, dans le contexte d'une loi d'intérêt public ;

103. Les 24 déclarations assermentées des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards témoignent d'un préjudice sérieux, important et irréparable, tel qu'il appert des pièces I-2, I-2.1 et des deux déclarations assermentées jointes aux présentes ;

104. En effet, le sommeil perturbé des résidents du chemin de la Butte est un préjudice sérieux pour lequel aucune compensation adéquate ne peut être octroyée, sauf

une mesure limitant le camionnage de nuit sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;

105. Il en va ainsi de l'atteinte illicite aux droits des résidents du chemin de la Butte de jouir librement et paisiblement de leur propriété tant à l'intérieur qu'à l'extérieure ;
106. Outre la privation de sommeil et les effets d'une telle privation sur la santé en général, tant physique que psychologique, ressentis par les résidents de la Butte, les impacts sonores du camionnage sont susceptibles de causer d'autres préjudices à la santé des résidents de la Butte :
107. En effet, en septembre 2015, dans le cadre d'un Avis sollicité par le ministère de la Santé et des Services sociaux afin de mieux prévenir les effets associés aux bruits environnementaux sur la santé et la qualité de vie des personnes, des scientifiques concluent des nombreuses études analysées qu'il y a des preuves suffisantes pour établir un lien entre l'exposition chronique au bruit du trafic routier et certaines maladies dont l'hypertension artérielle et l'infarctus du myocarde, tel qu'il appert des pages 15 à 18 [...] de *l'Avis scientifique sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental pour des environnements sonores sains* (ci-après l'« Avis »), pièce I-15 ;
108. De plus, les scientifiques affirment que des études qui ont examiné les effets chroniques du bruit routier sur la performance cognitive et l'apprentissage des enfants en milieu scolaire, révèlent chez les enfants exposés, des problèmes d'attention, une moins bonne discrimination auditive et une perception diminuée de la parole, de l'impuissance apprise, une moins bonne mémoire sémantique, notamment pour des tâches complexes exigeant une compréhension, une moins bonne habileté à lire équivalent à un retard de lecture de deux mois et de moins bons résultats à des tests normalisés de mathématiques, tel qu'il appert à la page 19 de l'Avis, pièce I-15 ;
109. Les demandeurs et les résidents qu'ils représentent subissent une atteinte illicite et intentionnelle à leur droit à la libre jouissance de leurs biens selon l'art. 6 de la *Charte des droits et libertés de la personne* et sont en droit de réclamer des dommages exemplaires en vertu de l'art. 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ;

LA BALANCE DES INCONVÉNIENTS EN FAVEUR DES RÉSIDENTS DE LA BUTTE

110. La qualité de vie et la santé des demandeurs et des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards qu'ils représentent doivent être soupesées dans la recherche d'un équilibre entre les désagréments que peuvent causer des mesures sérieuses

relatives aux opérations des carrières de Demix et Bau-val inc. et le préjudice sérieux et les inconvénients intolérables qui en découlent pour les résidents de l'unique voie d'accès à ces carrières;

111. Les mesures recherchées ne visent pas [...] à prohiber complètement l'utilisation du chemin de la Butte-aux-Renards pour les activités commerciales de Demix et Bau-Val, mais d'en encadrer cette utilisation jusqu'à l'ouverture d'une voie de contournement [...] de façon à assurer une protection minimale des droits fondamentaux des demandeurs, rôle essentiel qui revient à cette honorable Cour;
112. Les défendeurs ne subiront aucun préjudice si l'injonction est émise pour les enjoindre de limiter leurs activités de jour et de s'abstenir d'approvisionner leurs clients en dehors des heures indiquées de façon à préserver les droits des demandeurs jusqu'à l'ouverture d'une voie de contournement ;
113. Les demandeurs ont droit au remède demandé et ne possèdent aucun autre remède approprié, efficace ou capable de prévenir un état de fait de nature à rendre le jugement final inefficace ;
114. [...]

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:

[..]

AU STADE DU MÉRITE :

- J. ACCUEILLIR** la présente demande introductive d'instance en injonction permanente et en dommages-intérêts et dommages-intérêts exemplaires des demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, personnellement et à titre de mandataires des vingt-quatre (24) mandants:
- J.a) DÉCLARER** que les défenderesses BAU-VAL et GROUPE CRH CANADA INC. génèrent, dans le cadre de l'exploitation de leurs entreprises respectives, un camionnage excessif sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
- J.b) DÉCLARER** que ce camionnage excessif a eu pour conséquence de causer des troubles et inconvénients anormaux de voisinage au sens de l'art. 976 C.c.Q.
- J.c.) DÉCLARER** que les défenderesses GROUPE CRH CANADA INC. et KPH TURCOT ont failli à leur devoir de respecter les règles de conduite qui s'imposent à elles compte tenu des circonstances, des usages et de la loi et qu'il y a abus de droit;

- J.d) DÉCLARER** que ce camionnage excessif porte atteinte à la santé, à la sécurité, au bien-être et au confort, cause du dommage et porte préjudice aux biens des demandeurs et des mandants en violation de l'art. 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;
- J.e) DÉCLARER** que GROUPE CRH CANADA INC. n'a pas les certificats d'autorisation requis pour l'utilisation des procédés de concassage et de tamisage et pour l'augmentation de la production de ses procédés par augmentation de leur capacité nominale;
- J.f) DÉCLARER** que VARENNES est solidairement responsable avec BAU-VAL et GROUPE CRH CANADA INC. par omission d'avoir pris en temps opportun les mesures qui s'imposaient pour ouvrir une voie de contournement et pour gérer la circulation de poids lourds sur le chemin de la Butte-aux-Renards ;
- K. RENDRE** les ordonnances ci-dessous pour valoir jusqu'à l'ouverture d'une voie de contournement et l'entrée en vigueur de la modification au Règlement 547-5 interdisant la circulation des camions et véhicules-outils sur le chemin de la Butte-aux-Renards;
- K.1 ORDONNER** à GROUPE CRH CANADA INC., ses administrateurs, actionnaires, représentants, employés, ayants droit ou toute autre personne relativement à sa carrière Demix Agrégats à Varennes :
- I. De cesser, entre 17 h et 7 h, du lundi soir au vendredi matin inclusivement toute opération de chargement des camions venant s'approvisionner en produits;
 - II. De cesser, sous réserve de l'alinéa VII, les opérations de chargement de camions la fin de semaine, les jours fériés et durant les vacances de la construction ;
 - III. De limiter du lundi au vendredi inclusivement, les heures d'opération durant lesquelles la défenderesse pourra procéder au chargement des camions venant s'approvisionner en agrégats :
 - a) Le premier chargement du jour ne pourra avoir lieu qu'après 7 h 00 ;
 - b) Le dernier camion du jour devra avoir quitté les installations de la défenderesse à 17 h 00 ;
 - IV. De limiter à 1 780 par mois, le nombre de chargements de camions pouvant être effectués de jour la semaine ;
 - V. De limiter à 100 par jour, le nombre de chargements de camion pouvant être effectués ;
 - VI. De soumettre à l'expert désigné par le Tribunal, à leur frais, le deuxième mardi de chaque mois suivant le mois où sera rendue la présente ordonnance, les données quotidiennes des heures d'entrées, de sorties et de pesées des camions du mois précédent ;
 - VII. Nonobstant l'alinéa II, de permettre, à raison de 3 fois par année, de procéder à des chargements le samedi, à raison d'un nombre n'excédant pas 42

chargements, entre 10 h et 16 h, à condition d'en avoir préalablement informé les demandeurs ou leurs procureurs par écrit au moins 10 jours avant le début d'un tel chargement;

K.2 ORDONNER à BAU-VAL INC., ses administrateurs, actionnaires, représentants, employés, ayants droit ou toute autre personne relativement à ses entreprises Pavages Varennes et Tech-Mix situées sur le chemin des Carrières à Varennes :

- I. De cesser, entre 17 h et 7 h, du lundi soir au vendredi matin inclusivement toute opération de chargement des camions venant s'approvisionner en produits;
- II. De cesser, sous réserve de l'alinéa VII, les opérations de chargement de camions la fin de semaine, les jours fériés et durant les vacances de la construction ;
- III. De limiter du lundi au vendredi inclusivement, les heures d'opération durant lesquelles la défenderesse pourra procéder au chargement des camions venant s'approvisionner en agrégats :
 - c) Le premier chargement du jour ne pourra avoir lieu qu'après 7 h 00 ;
 - d) Le dernier camion du jour devra avoir quitté les installations de la défenderesse à 17 h 00 ;
- IV. De limiter à 325 par mois, le nombre de chargements de camions pouvant être effectués de jour la semaine ;
- V. De limiter à 25 par jour, le nombre de chargements de camion pouvant être effectués ;
- VI. De soumettre à l'expert désigné par le Tribunal, à leur frais, le deuxième mardi de chaque mois suivant le mois où sera rendue la présente ordonnance, les données quotidiennes des heures d'entrées, de sorties et de pesées des camions du mois précédent ;
- VII. Nonobstant l'alinéa II, de permettre, à raison de 3 fois par année, de procéder à des chargements le samedi, à raison d'un nombre n'excédant pas 8 chargements, entre 10 h et 16 h, à condition d'en avoir préalablement informé les demandeurs ou leurs procureurs par écrit au moins 10 jours avant le début d'un tel chargement;

K.3 DONNER mandat à l'expert Jean-René Guilbault de recevoir lesdites données de Groupe CRH CANADA INC., et de BAU-VAL INC., de déterminer à partir de ces données, le volume de camionnage pour chaque entreprise, et de faire rapport aux procureurs des demandeurs ;

K.4 ORDONNER à GROUPE CRH CANADA INC., ainsi qu'à ses officiers, représentants, mandataires ou administrateurs de cesser d'approvisionner, directement ou indirectement, leur clientèle à partir de leur carrière Demix Agrégats à Varennes, tant et aussi longtemps que GROUPE CRH CANADA INC. n'aura pas obtenu les certificats d'autorisation requis par la *Loi sur la qualité de l'environnement* et par le *Règlement sur les carrières et sablières* du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques pour

l'exploitation de sa carrière Demix Agrégats à Varennes, pour l'utilisation de ses procédés de concassage et de tamisage et pour l'augmentation de la production de sa carrière par augmentation de la capacité nominale de ses procédés ;

- K.5. ORDONNER** à Ville de Varennes en tant que gestionnaire et propriétaire du chemin de la Butte-aux-Renards de prendre les mesures qui s'imposent pour aménager et ouvrir pour le camionnage des entreprises des défenderesses BAU-VAL INC. et GROUPE CRH CANADA INC., une voie de contournement ;
- M. CONDAMNER** BAU-VAL à payer à chacun des demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, ainsi qu'à chacun des vingt-quatre (24) mandants, la somme de 10 000 \$ par année (à parfaire selon la preuve à être présentée) à titre de dommages-intérêts, et ce, à compter de 2014 et jusqu'à ce que cessent les inconvénients anormaux de voisinage causés par leurs activités de camionnage, le tout avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. ;
- N. CONDAMNER** GROUPE CRH CANADA inc. à payer à chacun des demandeurs et à chacun des vingt-quatre (24) mandants, à titre de dommages-intérêts, la somme de 15 000 \$ par année (à parfaire selon la preuve à être présentée), pour les années 2014 et 2015, pour les inconvénients anormaux de voisinage causés par les activités de camionnage de Demix sur le chemin de la Butte-aux-Renards, le tout avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. ;
- O. CONDAMNER** solidairement GROUPE CRH CANADA inc. et KPH Turcot à payer à chacun des demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, ainsi qu'à chacun des vingt-quatre (24) mandants, à titre de dommages et intérêts, la somme de 50 000 \$ par année (à parfaire selon la preuve à être présentée) à titre de dommages-intérêts, et ce, à compter de 2016 jusqu'à ce que cessent leur préjudice, leurs inconvénients anormaux et intolérables de voisinage et l'atteinte à leur droit à la qualité de l'environnement, le tout avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. ;
- P. CONDAMNER** CRH inc. à payer à chacun des demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, et à chacun des mandants, la somme de 350 000 \$ [...], à titre de dommages-intérêts exemplaires, [...] le tout avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. ;
- Q. CONDAMNER** KPH Turcot à payer à chacun des demandeurs, Éric Benoit et Richard Duff, et à chacun des mandants, la somme de 350 000 \$ [...] à titre de dommages-intérêts exemplaires, le tout avec l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. ;

[..]

S. DISPENSER les demandeurs de fournir caution;

LE TOUT AVEC DÉPENS, y compris les frais d'expertise.

Montréal, le 17 février 2022.

A handwritten signature in blue ink that reads "Gonthier Avocats". The signature is fluid and cursive, with the first letter 'G' being particularly large and stylized.

GONTHIER AVOCATS INC.

Me Marie-Élaine Guilbault

Meg@gonthier-avocats.ca

Code d'impliqué : **BL 4639**

200, avenue Laurier Ouest, bureau 300

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : (438) 380-3288

No :500-17-099497-177 COUR SUPÉRIEURE (chambre civile) DISTRICT DE MONTRÉAL	
ÉRIC BENOIT et RICHARD DUFF À titre personnel et à titre de mandataire	Partie demanderesse
c. GROUPE CRH CANADA INC. et KPH TURCOT, UN PARTENARIAT S.E.N.C. et BAU-VAL INC. et VILLE DE VARENNES	Partie défenderesse
DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE REMODIFIÉE EN INJONCTION PERMANENTE, EN JUGEMENT DÉCLARATOIRE, EN DOMMAGES ET INTÉRÊTS ET EN DOMMAGES-INTÉRÊTS EXEMPLAIRES EN DATE DU <u>17 FÉVRIER 2022</u>	
ORIGINAL	
GONTHIER AVOCATS (Me Marie Elaine Guilbault) 200, avenue Laurier OUEST, bur.300 Montréal (Québec) H2T 2N8 Téléphone: (438) 380-3288 meg@GONTHIER-avocats.ca	
N/Réf.:5127.003	BG-4639

Pavage Varennes et Tech-mix vrac (billets sortant)

Somme de Nombre de billets	Étiquettes de colonnes				
Étiquettes de lignes	2022	2023	2024	2025	Total général
Semaine Jour	9727	7789	9407	5688	32611
Semaine Soir et Nuit	1118	181	443	117	1859
Weekend	1114	332	590	102	2138
Total général	11959	8302	10440	5907	36608

Semaine jour = lundi au vendredi après 6h30 et avant 17h30
Semaine soir = lundi au vendredi après 17h30 et avant 6h30
Weekend = vendredi après 17h30 au lundi avant 6h30

Usine 067

Somme de Nombre de billets	Étiquettes de colonnes				
Étiquettes de lignes	2022	2023	2024	2025	Total général
Semaine Jour	7973	5110	6997	4797	24877
Semaine Soir et Nuit	39	63	52	46	200
Weekend	268	30	10	5	313
Total général	8280	5203	7059	4848	25390

Semaine jour = lundi au vendredi après 6h30 et avant 17h30

Semaine soir = lundi au vendredi après 17h30 et avant 6h30

Weekend = vendredi après 17h30 au lundi avant 6h30

Usine 186

Somme de Nombre de billets	Étiquettes de colonnes				
Étiquettes de lignes	2022	2023	2024	2025	Total général
Semaine Jour	1754	2679	2410	891	7734
Semaine Soir et Nuit	1079	118	391	71	1659
Weekend	846	302	580	97	1825
Total général	3679	3099	3381	1059	11218

Semaine jour = lundi au vendredi après 6h30 et avant 17h30

Semaine soir = lundi au vendredi après 17h30 et avant 6h30

Weekend = vendredi après 17h30 au lundi avant 6h30

**COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)**

N° 505-17-015444-252

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL**

STEVE RIIS-CHRISTENSEN

Demandeur

c.

BAU-VAL INC.

Défenderesse

BS0350

Notre dossier : 021915-1001

**DEMANDE DE LA DÉFENDERESSE
BAU-VAL INC.
EN IRRECEVABILITÉ ET EN REJET POUR ABUS
(Art. 168 al. 1 et 51 ss. C.p.c.), LISTE DE PIÈCES,
AVIS DE PRÉSENTATION et PIÈCES R-1 à R-5**

Me Rémi Leprévost (514) 397 6477
RLeprevost@stikeman.com

Me Juliette Regoli (514) 397 2438
JRegoli@stikeman.com

Avocats de la Défenderesse

STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., S.R.L., AVOCATS
1155, boul. René-Lévesque Blvd. Ouest,
Suite 4100
Montréal (Québec) H3B 3V2