

No de Cour : 42047

COUR SUPRÊME DU CANADA
(EN APPEL D'UN JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC)

ENTRE :

MOHAMED BELMAMOUN
GAÉTAN L'HEUREUX

APPELANTS
(intimés)

- et -

VILLE DE BROSSARD

INTIMÉE
(appelante)

- et -

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

INTERVENANTE
(intervenante)

MÉMOIRE DE L'INTERVENANTE
(UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, INTERVENANTE)
(En vertu de la Règle 42 des *Règles de la Cour suprême du Canada*)

PRÉVOST FORTIN D'AOUST s.e.n.c.r.l.
20 845, ch. de la Côte Nord, Bureau 500
Boisbriand (Québec) J7E 4H5

M^e Mathieu Quenneville
M^e Axel Fournier
Tél. : (450) 979-9696 Ext: 248
Téléc. : (450) 979-4039
m.quenneville@pfdavocats.com
a.fournier@pfdavocats.com

Procureurs de l'intervenante

SUPREME ADVOCACY s.r.l.
340, Gilmour St., #100
Ottawa (Ontario) K2P 0R3

M^e Marie-France Major
Tél. : (613) 695-8855
Téléc. : (613) 695-8580
mfmajor@supremeadvocacy.ca

Correspondante de l'intervenante

GONTHIER AVOCATS

200, avenue Laurier Ouest, Bureau 300
Montréal (Québec) H2T 2N8

M^e Marie Elaine Guilbault

M^e Pierre Gonthier

Tél. : (438) 380-3288

meg@gonthier-avocats.ca

pdg@gonthier-avocats.ca

Procureurs des appelants

**BORDEN LADNER GERVAIS s.e.n.c.r.l.,
s.r.l.**

1000, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 900
Montreal (Québec) H3B 5H4

M^e Adina-Cristina Georgescu

M^e Roxane Nadeau

Tél. : (514) 879-1212

Téléc. : (514) 954-1905

ageorgescu@blg.com

**Procureures de l'intimée,
Ville de Brossard**

BORDEN LADNER GERVAIS LLP

World Exchange Plaza
100 Queen Street, Suite 1300
Ottawa (Ontario) K1P 1J9

Nadia Effendi

Tél. : (613) 787-3562

Téléc. : (613) 230-8842

neffendi@blg.com

**Correspondante de l'intimée,
Ville de Brossard**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
MÉMOIRE DE L'INTERVENANTE	1
Partie I : Exposé des faits.....	1
Partie II : Exposé concis de la position de l'UMQ relativement aux questions soulevées	2
Partie III : Exposé des arguments de l'UMQ.....	3
III.1 Fondement de <i>common law</i> excluant la responsabilité sans faute et le rôle de fiduciaire des municipalités à l'égard des voies publiques	3
III.2 Non-application de l'article 976 CcQ à une voie publique.....	6
III.3 Décision de politique générale fondamentale et le bénéfice de l'immunité	7
Partie IV : Arguments aux sujets des dépens.....	10
Partie V : Ordonnance demandée	10
Partie VI : Table des sources	11

Partie I : Exposé des faits

1. Le développement d'un nouveau quartier a forcément des impacts sur la circulation automobile dans les secteurs environnants. Des aménagements et interdictions pour espérer réduire le nombre de passages véhiculaires sur une voie publique mènent aussi, presque invariablement, à une augmentation de la circulation ailleurs sur le réseau routier. Dans ces deux cas, le besoin de déplacement de la population aura le dernier mot. Tel un liquide qui contourne l'obstacle placé sur son parcours, les conducteurs se tourneront vers les voies alternatives qu'ils jugent les plus efficaces pour espérer parvenir rapidement à destination.
2. Le présent dossier illustre la complexité de la planification urbanistique, à l'égard de laquelle les tribunaux ont toujours refusé d'intervenir en l'absence de mauvaise foi ou d'irrationalité.
3. Les appelants reprochent à la Ville de Brossard (« **Brossard** ») que trop de leurs concitoyens utilisent, comme eux, le chemin des Prairies. Devant la Cour supérieure, ils lui réclament des dommages-intérêts pour les inconvénients subis et pour le futur, une ordonnance injonctive pour obliger Brossard à créer une impasse routière. Ils veulent ainsi détourner le trafic dont ils se plaignent, sans égard aux conséquences pratiques de leur demande sur l'intérêt du public en général, lequel comporte aussi un droit d'y circuler.
4. La première juge retient que l'action collective est « clairement liée à la demande de créer une impasse sur le tronçon ¹ ». Elle rejette cette demande d'injonction, qui n'a pas fait l'objet d'un appel incident. Elle accorde néanmoins des dommages-intérêts aux membres du groupe. Or, imposer un remède compensatoire plutôt qu'en nature ne change pas l'objectif véritable et persistant des appelants : obliger Brossard pour l'avenir à réglementer et à planifier différemment la circulation sur le chemin des Prairies afin d'y restreindre le passage des véhicules.
5. La Cour d'appel accueille l'appel et rejette le recours des appelants. Elle retient que les inconvénients allégués ne puisent pas leur source directement dans un acte ou une omission de Brossard dans l'exercice de ses droits de propriété². L'article 976 CcQ ne peut donc pas s'appliquer.

¹ *Belmamoun c. Ville de Brossard*, [2023 QCCS 3826](#) (« Jugement de première instance ») par. [325](#).

² *Ville de Brossard c. Belmamoun*, [2025 QCCA 1011](#) (« Jugement de la Cour d'appel ») par. [62](#).

La Cour d'appel juge également que de toute façon, Brossard aurait bénéficié de l'immunité de droit public puisque les troubles dont se plaignent les appelants sont l'aboutissement de l'ensemble des décisions politiques liées au développement des secteurs voisins du chemin des Prairies³.

6. L'Union des municipalités du Québec, (« **UMQ** ») est une personne morale à but non lucratif fondée en 1919, composée de plus de 400 municipalités membres, représentant 85 % de la population du Québec. Les membres de l'UMQ sont appelés à gérer un réseau routier⁴ et à aménager le développement de leur territoire⁵. Telles responsabilités nécessitent l'exercice de pouvoirs politiques, qui les obligent à pondérer des objectifs et des considérations de nature polycentrique, souvent contradictoires. Les décisions portant sur l'ouverture d'une rue et sur la signalisation routière font partie de cette catégorie. Elles relèvent clairement de la sphère politique.

7. Or, les villes ne peuvent exercer leurs fonctions dans l'intérêt général si elles vivent sous l'épée de Damoclès d'une poursuite par des résidents qui subissent la circulation routière résultant notamment du développement immobilier.

8. L'autorisation de l'UMQ a été accordée par la Cour d'appel afin d'expliquer que les municipalités agissent à titre de fiduciaire au bénéfice du public lorsqu'elles sont propriétaires d'une voie publique et de rappeler que le présent dossier met en cause une série de décisions de nature politique et réglementaire, pour lesquelles les municipalités bénéficient d'une immunité. Sa position demeure la même devant cette Cour.

9. L'intervention de l'UMQ porte sur les questions A à C posées par les appelants. À cette fin, elle s'en remet à l'exposé factuel retenu par la Cour d'appel afin d'expliquer que l'article 976 CcQ est incompatible avec les principes et règles régissant l'utilisation des voies publiques par la population.

Partie II : Exposé concis de la position de l'UMQ relativement aux questions soulevées

10. La nature et la destination d'une voie publique consistent à permettre la circulation du public; cela doit être pris en compte pour l'application de l'article 976 du CcQ. En outre, ce régime

³ Jugement de la Cour d'appel, par. [67](#).

⁴ *Loi sur les compétences municipales*, [RLRQ, c. C-47.1](#), art. [66](#).

⁵ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. [83](#), [113](#) et [115](#).

implique un acte ou une omission dans l'exercice du droit de propriété. Or, les villes ne sont pas propriétaires de leurs voies de circulation comme un citoyen peut l'être pour son immeuble. En vertu de la *common law*, elles doivent plutôt agir comme fiduciaires des voies publiques au bénéfice du public (*trustee of the highway*). Elles doivent donc y laisser passer et repasser la population, sous réserve de l'exercice de leurs pouvoirs réglementaires et politiques.

11. Par ailleurs, la décision de développer un secteur d'une ville nécessitera la construction de nouvelles rues, qui doivent nécessairement être connectées au réseau routier existant. L'accès aux voies publiques et la possibilité d'y circuler sont indissociables des décisions politiques fondamentales en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports, pour lesquelles les villes bénéficient de l'immunité de droit public. Il doit en demeurer ainsi.

Partie III : Exposé des arguments de l'UMQ

III.1 Fondement de common law excluant la responsabilité sans faute et le rôle de fiduciaire des municipalités à l'égard des voies publiques

12. Les articles 300 et 1376 CcQ n'excluent pas l'application d'autres règles de droit et des principes de *common law*, comme des immunités. Au contraire, elles continuent d'être applicables aux municipalités⁶. Le droit de propriété des municipalités sur ses voies publiques et leurs obligations à l'égard de celles-ci doivent donc s'interpréter en tenant compte de la *common law* publique⁷, qui les limite dans leurs actions.

13. L'une de ces limitations consiste à obliger les municipalités à agir comme fiduciaires sur ses voies publiques pour le bénéfice du public en général, lequel peut y passer et repasser. Ce

⁶ *Prud'homme c. Prud'homme*, [2002 CSC 85](#), par. [31](#); *Kosoian c. Société de transport de Montréal*, [2019 CSC 59](#), par. [106](#); *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. [18](#); *Maltais c. Procureure générale du Québec*, [2020 QCCA 715](#), par. [63](#) et ss.

⁷ *Prud'homme c. Prud'homme*, [2002 CSC 85](#), par. [46](#); *Laurentide Motel Ltd. c. Beauport (Ville)*, [\[1989\] 1 R.C.S. 705](#), p. [721](#); *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. [18](#).

concept, aussi appelé *trustee of the highway*, est reconnu en droit canadien depuis le XIX^e siècle⁸. Il est toujours d'actualité⁹.

14. À propos du rôle de fiduciaire des municipalités par rapport à leurs voies publiques, cette Cour affirme :

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

15. Bien que le droit civil québécois reconnaisse aux municipalités un droit de propriété sur les voies publiques, le Conseil privé a néanmoins retenu qu'elles agissent à leur égard à titre de fiduciaires (*trustee*) pour l'usage public en général¹¹.

16. Il n'est d'ailleurs pas anodin que, lors de la création des municipalités locales au Bas-Canada en 1855, le législateur a écrit que « [le] terrain occupé par tout chemin sera dévolu [en anglais *vested*] à la municipalité locale où il est situé »¹². Comme le chemin des Prairies existait déjà à cette époque¹³, il a donc été dévolu à la municipalité locale où il se trouvait par l'effet de la loi¹⁴. La même terminologie (dévolue ou *vested*) est demeurée en vigueur dans la *Loi sur les rues*

⁸ *Sarnia (Town) v. Great Western Railway Co.*, (1861) 21 U.C.R. 59 [Recueil de sources (« RS ») Onglet 1].

⁹ Ian MacFee ROGERS, *The Law of Canadian Municipal Corporations*, Toronto, Thomson Reuters, vol. 3, 2nd éd., 2026, par. 30:21 [RS Onglet 2].

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

¹¹ *De la Chevrotière v. La Cité de Montréal*, (1887) 12 A.C. 149, 159 [RS Onglet 3].

¹² *Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada de 1855*, S.C. 1855 18 Vict., c. 100, art. XLI (10) [RS Onglet 4].

¹³ Jugement de première instance, par. 17.

¹⁴ *Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada de 1855*, S.C. 1855 18 Vict., c. 100, art. XLI (8), (9) et (10) [RS Onglet 4].

publiques qui s'appliquait aux villes jusqu'en 1996¹⁵. Sa construction et sa propriété ne découlent donc pas de l'*usus* de Brossard.

17. Aujourd'hui, la *Loi sur la voirie* fait une distinction entre la propriété d'une voie publique, qui est généralement municipale, alors que sa gestion peut être municipale ou provinciale¹⁶. Cela démontre que la propriété des voies publiques est essentiellement « symbolique », en conférant des droits limités aux villes. C'est le pouvoir de gestion qui a toute son importance. Or, celui-ci s'exerce par des décisions politiques, du moins lorsqu'il est question du détournement de la circulation automobile comme mesure de gestion d'un réseau routier ou de l'imposition de contraintes et de restrictions pour limiter son utilisation. Par exemple, parmi les mesures prévues par la loi pouvant être prises par les municipalités, il y a notamment:

- a. La réglementation de l'accès à une voie publique par le biais des pouvoirs prévus à la *Loi sur les compétences municipales*¹⁷;
- b. La restriction de la circulation par l'exercice des pouvoirs réglementaires attribués par le *Code de la sécurité routière* (« **CSR** »)¹⁸, ou encore;
- c. L'imposition d'autres mesures par le biais de pouvoirs de signalisation prévus par le CSR¹⁹. Ici, la Ville exerce ses pouvoirs de signalisation par règlement²⁰, même si le CSR n'oblige pas cette formalité.

18. Le droit de propriété d'une municipalité sur une voie publique est donc contraint par une obligation de permettre le passage du public et son accès ne peut être restreint que par des mesures

¹⁵ *Loi sur les rues publiques*, [LRQ, c R-27](#), art. [1](#).

¹⁶ *Loi sur la voirie*, [RLRQ, c. V-9](#), art. [2](#), [3](#), [6](#), et [7](#).

¹⁷ *Loi sur les compétences municipales*, [RLRQ, c. C-47.1](#), art. [68](#).

¹⁸ Par exemple, [RLRQ, c. C-24.2](#), art. [291](#) (restriction par rapport aux véhicules lourds), [292.1](#), (restriction par rapport aux véhicules sans système de ralentissement prévu par règlement), art. [293.1](#) (restrictions pour des motifs de sécurité et matières dangereuses), art. [299](#) (limite de vitesse) et [359.2](#) (restrictions concernant le virage à droite au feu rouge).

¹⁹ Ex. *Code de la sécurité routière*, [RLRQ, c. C-24.2](#) art. [295](#) (différentes interdictions par le biais de la signalisation) et [296](#) (interdire la circulation de certains véhicules routiers).

²⁰ Pièce D-18, art. 14 à 33, M.A., vol. 12, p. 4045 à 4048.

prévues par la loi²¹. Celles-ci ne sont prises que par une ou des décisions de nature politique ou réglementaire, que les tribunaux ne peuvent évidemment pas ordonner.

19. Ici, compte tenu de son rôle de *trustee of the highway*, Brossard est obligée de laisser circuler les membres du public sur le chemin des Prairies. Cette circulation ne relève donc pas de l'usage qu'elle fait de la propriété municipale, mais plutôt de l'exercice du droit de la population d'y circuler et de l'obligation de Brossard de leur permettre l'exercice d'un tel droit.

20. Brossard n'est donc pas une propriétaire « ordinaire » de ses voies publiques. L'interprétation de l'article 976 du CcQ doit alors tenir compte des limitations au droit de propriété des municipalités sur leurs voies publiques qui leur sont imposées par la *common law*.

III.2 Non-application de l'article 976 CcQ à une voie publique

21. L'article 976 CcQ impose aux voisins un devoir de tolérance, lequel tient compte de la nature ou de la situation de leur fonds, ou suivant les usages locaux²².

22. Le fonds dont Brossard est propriétaire consiste en l'emprise du chemin des Prairies. La population y circule depuis près de 175 ans²³.

23. Celui qui habite en face d'une rue et qui y circule peut difficilement se plaindre que d'autres exercent le même droit que lui. Cette personne doit aussi nécessairement s'attendre à ce qu'un chemin public serve à la circulation automobile pour l'ensemble de la population.

24. Le fait qu'une municipalité soit gestionnaire d'une voie publique qui soit utilisée de façon excessive par le public en général ne suffit donc pas à la rendre responsable en vertu de l'article 976 CcQ, lorsqu'aucun acte ou omission n'est imputable à l'autorité publique dans l'exercice de son droit de propriété²⁴.

²¹ *Re J. F. Brown & Co. Ltd. v. City of Toronto*, [\(1916\) D.L.R. 618, 655 \(ONCA\)](#), conf. par [55 SCR 153](#).

²² *Trasler c. Chalati*, [2018 QCCA 623](#), par. [77](#); art. [976](#) CcQ.

²³ *Supra* note 12.

²⁴ *Benoit c. Groupe CRH Canada inc.*, [2022 QCCS 1919](#), par. [378](#) et [387](#) (conclusion non portée en appel dans *Benoit c. Groupe CRH Canada inc.*, [2024 QCCA 703](#)).

25. L'exigence de prouver un acte ou d'une omission pour donner lieu à une responsabilité sous l'article 976 CcQ a été reconnue dans l'arrêt *Maltais c. Procureure générale du Québec*²⁵, mais dans cette affaire, une omission avait été identifiée (soit le refus du ministère de construire un muret d'atténuation de bruit longeant l'autoroute)²⁶. L'exigence de prouver un acte ou une omission à la source d'un inconvénient du voisinage donnant lieu à une responsabilité sous l'article 976 CcQ demeure de jurisprudence constante, même en dehors du contexte des voies publiques²⁷.

26. En l'espèce, la juge de première instance et la Cour d'appel n'ont pas retenu que les inconvénients allégués par les appelants sont causés par un geste ou une omission de la Ville lié à l'exercice de son droit de propriété sur le chemin des Prairies. Cela est logique dans un contexte où cette voie publique est plus vieille que le régime municipal au Bas-Canada. Les cours inférieure attribuent plutôt la cause de tels inconvénients au développement urbain en général²⁸.

27. Les troubles allégués découlent ainsi des conséquences de nombreux choix faits par Brossard au cours des années dans l'exercice de ses fonctions réglementaires et politiques en matière d'aménagement du territoire, ce qui n'a rien à voir avec l'exercice de son droit de propriété.

III.3 Décision de politique générale fondamentale et le bénéfice de l'immunité

28. L'UMQ considère que les motifs de la Cour d'appel sur l'immunité liée aux décisions de politique générale fondamentale sont fidèles aux enseignements de cette Cour.

29. Au paragraphe 85 de leur mémoire, les appelants plaident que seule la décision de construire des boulevards, dont le boulevard du Quartier, constitue une décision de politique générale fondamentale. Non seulement cette distinction ne repose sur aucun fondement juridique, mais en plus, ils ignorent la conclusion factuelle de la Cour supérieure à l'effet que le développement urbain est la véritable cause des inconvénients dont ils se plaignent²⁹.

²⁵ *Maltais c. Procureure générale du Québec*, [2020 QCCA 715](#), par. [36](#) et [87](#).

²⁶ *Ibid.*, par. [36](#).

²⁷ *Ciment du Saint-Laurent inc. c. Barrette*, [2008 CSC 64](#), par. [86](#); *Vidéotron c. Titus*, [2018 QCCA 538](#), par. [14](#); *Ville de Montréal c. Stevens*, [2021 QCCA 681](#), par. [87](#).

²⁸ Jugement de première instance, par. [240](#) et [309](#); Jugement de la Cour d'appel, par. [63](#) et [64](#).

²⁹ Jugement de première instance, par. [309](#).

30. En effet, la décision de permettre le développement d'un secteur et la décision de conclure ou non une entente relative aux travaux municipaux pour l'ouverture d'une rue constituent des décisions discrétionnaires qui relèvent du conseil municipal³⁰, tout comme celles de fermer une rue³¹ ou de restreindre son accès³². Que la voie publique soit collectrice ou locale n'y change rien.

31. La Cour d'appel énumère une série de décisions politiques qui ont eu pour effet de permettre le développement urbain ayant mené à l'augmentation de la densité de la circulation routière sur le chemin des Prairies³³. Certaines d'entre elles n'émanent d'ailleurs même pas de la Ville. Cela illustre bien le rôle des différents corps publics, dont les décisions politiques se superposent et interagissent pour encadrer la planification du territoire.

32. Par exemple, Brossard fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal³⁴, ainsi que de l'agglomération de Longueuil³⁵, deux entités qui prennent des décisions ayant un impact sur le développement urbain à Brossard, respectivement via un règlement sur le plan métropolitain d'aménagement et de développement³⁶ ainsi qu'un règlement sur le schéma d'aménagement et de développement³⁷. Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil doit être conforme au plan métropolitain³⁸, tandis que les règlements municipaux de Brossard doivent être conformes au schéma³⁹.

33. Lorsqu'une municipalité adopte un règlement sur son plan d'urbanisme, son conseil doit adopter une résolution de proposition préliminaire⁴⁰, laquelle est soumise à une consultation

³⁰ *Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal*, [2019 QCCA 2037](#), par. 8; *Municipalité de Saint-Colomban c. Boutique de golf Gilles Gareau inc.*, [2019 QCCA 1402](#), par. 91.

³¹ *Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)*, [2008 QCCS 1169](#), par. 35, conf. *Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)*, [2009 QCCA 2172](#), par. 39 et ss; *Beaconsfield c. Brunet*, (1920) 31 B.R. 196, 198 [RS Onglet 5].

³² *Loi sur les compétences municipales*, [RLRQ, c. C-47.1](#), art. 68.

³³ Jugement de la Cour d'appel, par. 58.

³⁴ *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, [RLRQ, c. C-37.01](#), annexe 1.

³⁵ *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*, [RLRQ, c. E-20.001](#), art. 6.

³⁶ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. 2.23 et 2.24.

³⁷ *Ibid.*, art. 5.

³⁸ *Ibid.*, art. 53.11.6.1 à 54.11.14 et 58 à 59.4.

³⁹ *Ibid.*, art. 33 à 45, 102, et 137.1 à 137.8.

⁴⁰ *Ibid.*, art. 88.

publique⁴¹, à l'issue de laquelle le plan d'urbanisme est élaboré⁴². Par la suite, une nouvelle consultation publique se tient, selon des modalités encadrées par la loi⁴³, puis le plan est adopté par règlement⁴⁴, ce qui implique une adoption en séance publique du conseil.

34. En ce qui concerne le règlement de zonage, il est précédé d'un avis de motion⁴⁵ et de l'adoption d'un premier projet de règlement⁴⁶, puis de la tenue d'une consultation publique⁴⁷, à la suite de laquelle un second projet de règlement est adopté s'il est susceptible d'approbation référendaire⁴⁸. Le règlement est ensuite adopté et un processus d'approbation référendaire suit⁴⁹.

35. Tant le plan d'urbanisme que le règlement de zonage émanent donc de la plus haute autorité municipale et reflètent les choix politiques d'abord décidés au niveau régional⁵⁰. Dans tous les cas, ils font intervenir des considérations de nature politique et un arbitrage entre différentes valeurs des instances municipales et régionales. Elles constituent manifestement des décisions de politique générale fondamentale au sens de l'arrêt *Nelson (Ville) c. Marchi*⁵¹.

36. Les municipalités bénéficient d'une immunité pour les actes accomplis dans l'exercice de leurs pouvoirs législatifs ou réglementaires, comme ceux énumérés précédemment⁵², laquelle a pour objet de favoriser la résolution démocratique des conflits politiques⁵³.

37. De même, dans l'exercice de ses pouvoirs en transport, une municipalité doit concilier les intérêts et besoins de la population à se déplacer avec les impacts de tels déplacements sur les résidents des secteurs concernés. Si elle prend des mesures pour déplacer la circulation vers une

⁴¹ *Ibid.*, art. [90 à 93](#).

⁴² *Ibid.*, art. [94](#).

⁴³ *Ibid.*, art. [95 et 96](#).

⁴⁴ *Ibid.*, art. [97](#).

⁴⁵ *Loi sur les cités et villes*, [RLRQ, c. C-19](#), art. [356](#), al. 1.

⁴⁶ *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, [RLRQ, c. A-19.1](#), art. [124](#).

⁴⁷ *Ibid.*, art. [125](#).

⁴⁸ *Ibid.*, art. [128](#).

⁴⁹ *Ibid.*, art. [137.3](#) et ss.

⁵⁰ *Supra* note 38 et 39.

⁵¹ *Nelson (Ville) c. Marchi*, [2021 CSC 41](#), par. [60 à 68](#).

⁵² *Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)*, [2004 CSC 61](#), par. [19](#).

⁵³ *Ibid.*, par. [24](#).

autre rue, la municipalité s'expose alors à ce que d'autres citoyens se plaignent du fait que la circulation est déplacée chez eux.

38. Il est par ailleurs essentiel que les municipalités puissent faire ces choix de façon sereine, sans la menace d'une compensation monétaire si la circulation automobile passe par une rue plutôt qu'une autre. La protection de l'environnement, une considération invoquée par les appelants, est certes une condition à prendre en compte, mais les municipalités sont les mieux placées pour arbitrer à cet égard, étant le palier le proche des citoyens touchés⁵⁴. Il revient aux municipalités d'exercer leur compétence en cette matière et il doit en demeurer ainsi.

39. Bref, la planification du développement urbain et des transports est une question complexe qui implique des arbitrages politiques. Le tribunal n'est pas le forum approprié pour réévaluer a posteriori de telles décisions municipales.

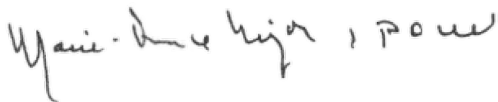
Partie IV : Arguments aux sujets des dépens

40. L'UMQ ne prend pas position sur l'issue de l'appel.

Partie V : Ordonnance demandée

41. L'UMQ sollicite le droit de présenter une plaidoirie orale d'une durée de dix (10) minutes.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS le 8 septembre, 2026.



M^e Mathieu Quenneville
M^e Axel Fournier
Procureurs de l'intervenante
Union des Municipalités du Québec

⁵⁴ 114957 Canada Ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville), [2001 CSC 40](#), par. 3.

Partie VI : Table des sources

JURISPRUDENCE	PARAGRAPHE(S)
<i>114957 Canada Ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville)</i> , 2001 CSC 40	38
<i>Beaconsfield c. Brunet</i> , (1920) 31 B.R. 196	30
<i>Benoit c. Groupe CRH Canada inc.</i> , 2022 QCCS 1919	24
<i>Benoit c. Groupe CRH Canada inc.</i> , 2024 QCCA 703	24
<i>Ciment du Saint-Laurent inc. c. Barrette</i> , 2008 CSC 64	25
<i>City of Vancouver v. Burchill</i> , [1932] R.C.S. 620	14
<i>De la Chevrotière v. La Cité de Montréal</i> , (1887) 12 A.C. 149	15
<i>Entreprises Sibeca Inc. c. Frelighsburg (Municipalité)</i> , 2004 CSC 61	12, 36
<i>Kosoian c. Société de transport de Montréal</i> , 2019 CSC 59	12
<i>Laurentide Motel Ltd. c. Beauport (Ville)</i> , [1989] 1 R.C.S. 705	12
<i>Maltais c. Procureure générale du Québec</i> , 2020 QCCA 715	12, 25
<i>Meadowbrook Groupe Pacific inc. c. Ville de Montréal</i> , 2019 QCCA 2037	30
<i>Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)</i> , 2008 QCCS 1169 , conf. <i>Montréal (Ville de) c. Montréal-Ouest (Ville de)</i> , 2009 QCCA 2172	30
<i>Municipalité de Saint-Colomban c. Boutique de golf Gilles Gareau inc.</i> , 2019 QCCA 1402	30
<i>Nelson (Ville) c. Marchi</i> , 2021 CSC 41	35
<i>Prud'homme c. Prud'homme</i> , 2002 CSC 85	12
<i>Re J. F. Brown & Co. Ltd. v. City of Toronto</i> , (1916) D.L.R. 618, 655 (ONCA) , conf. par 55 SCR 153	18
<i>Sarnia (Town) v. Great Western Railway Co.</i> , (1861) 21 U.C.R. 59	13
<i>Trasler c. Chalati</i> , 2018 QCCA 623	21
<i>Vidéotron c. Titus</i> , 2018 QCCA 538	25
<i>Ville de Montréal c. Stevens</i> , 2021 QCCA 681	25
SOURCES SECONDAIRES	
Ian MacFee ROGERS, <i>The Law of Canadian Municipal Corporations</i> , Toronto, Thomson Reuters, vol. 3, 2 nd éd., 2026	13

LOIS	ARTICLE(S)
<i>Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada de 1855</i> , S.C. 1855 18 Vict., c. 100	XLI (8), (9) et (10)
<i>Lower Canada Municipal and Road Act of 1855</i> , S.C. 1855 18 Vict., c. 100	XLI (8), (9) and (10)
<i>Code de la sécurité routière</i> , RLRQ, c. C-24.2	291 , 292.1 , 293.1 , 295 , 299 , 359.2
<i>Highway Safety Code</i> , CQLR c C-24.2	291 , 292.1 , 293.1 , 295 , 299 , 359.2
<i>Code civil du Québec</i> , RLRQ c CCQ-1991	976
<i>Civil Code of Québec</i> , CQLR c CCQ-1991	976
<i>Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal</i> , RLRQ, c. C-37.01	Annexe 1
<i>Act respecting the Communauté métropolitaine de Montréal</i> , CQLR c C-37.01	Schedule 1
<i>Loi sur la voirie</i> , RLRQ, c. V-9	2 , 3 , 6 , 7
<i>Act respecting roads</i> , CQLR c V-9	2 , 3 , 6 , 7
<i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> , RLRQ, c. A-19.1	2.23 , 2.24 , 5 , 33-45 , 53.11.6.1-54.11.14 , 58-59.4 , 83 , 88 , 90- 97 , 102 , 113 , 115 , 124 , 125 , 128 , 137.1-137.8
<i>Act respecting land use planning and development</i> , CQLR c A-19.1	2.23 , 2.24 , 5 , 33-45 , 53.11.6.1-54.11.14 , 58-59.4 , 83 , 88 , 90- 97 , 102 , 113 , 115 , 124 , 125 , 128 , 137.1-137.8
<i>Loi sur les cités et villes</i> , RLRQ, c. C-19	356(1)
<i>Cities and Towns Act</i> , CQLR c C-19	356(1)
<i>Loi sur les compétences municipales</i> , RLRQ, c. C-47.1	66 , 68
<i>Municipal Powers Act</i> , CQLR c C-47.1	66 , 68
<i>Loi sur les rues publiques</i> , LRQ, c R-27	1
<i>Public Streets Act</i> , RSQ, c R-27	1
<i>Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations</i> , RLRQ, c. E-20.001	6
<i>Act respecting the exercise of certain municipal powers in certain urban agglomerations</i> , CQLR c E-20.001	6