Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique

Commentaire sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route*

Mémoire
du
Centre québécois du droit de l'environnement

Présenté devant la *Commission des transports et de l'environnement*
par

Jean-François Girard, avocat et biologiste
Président du conseil d'administration, CQDE

et

Michel Bélanger, avocat
Administrateur, CQDE

10 mars 2010

© 2010

Centre québécois du droit de l'environnement
454, rue Laurier
Montréal, Québec, Canada
H3B 3V8
Téléphone: (514) 861-7022
Télécopieur: (514) 861-8949
Courriel: cqde@cqde.org
Site internet : www.cqde.org

♻ imprimé sur du papier recyclé

Reproduction d'extraits de ce document permise en citant la source.

Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique

Commentaire sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route*

Mémoire
du
Centre québécois du droit de l'environnement

Présenté devant la *Commission des transports et de l'environnement*

par

Jean-François Girard, avocat et biologiste
Président du conseil d'administration, CQDE

et

Michel Bélanger, avocat
Administrateur, CQDE

C • Q • D • E

10 mars 2010

Contenu

PRÉSENTATION DU CENTRE QUÉBÉCOIS DU DROIT DE L'ENVIRONNEMENT VII

MISSION VIII
VISION VIII

REMERCIEMENTS VIII

INTRODUCTION ET CONTEXTE DE L'INTERVENTION DU CQDE 1

DISCUSSION 2

LE RÔLE D'ARBITRE DU DROIT 2
LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR TROUBLE DE VOISINAGE ET L'AFFAIRE CIMENT DU SAINT-LAURENT 3
L'ARBITRAGE PRÉJUGÉ DES CONFLITS D'USAGES AUX ABORDS DES SENTIERS DE VÉHICULES HORS ROUTE 7
Des arguments spécieux 9
« Vers un développement durable de la pratique » ou « développer durablement les retombées économiques de la pratique »? 12
Le principe pollueur-payeur et l'internalisation des coûts 14
L'article 976 C.c.Q. et la protection contre les troubles de voisinage : l'ultime rempart des citoyens 16
Une proposition qui fait fi de la protection de la santé humaine 19

CONCLUSION ET RECOMMANDATION 24

TABLE DES JUGEMENTS 25

DOCTRINE 25

ANNEXE : RÉSUMÉS DE LA PREUVE PRÉSENTÉE DANS LES AFFAIRES DU *PETIT TRAIN DU NORD* ET *CIMENT DU SAINT-LAURENT* POUR CONVAINCRE LE TRIBUNAL DE L'EXISTENCE D'UN TROUBLE DE VOISINAGE 27

PRÉSENTATION DU CENTRE QUÉBÉCOIS DU DROIT DE L'ENVIRONNEMENT

Né sous l'impulsion d'un groupe de juristes intéressés par les aspects juridiques des enjeux environnementaux, le *Centre québécois du droit de l'environnement* (ci-après le « CQDE » ou le « *Centre* ») a été fondé en 1989. Depuis maintenant 15 ans, le CQDE joue un rôle actif au sein de la société québécoise en intervenant dans les débats environnementaux importants qui animent l'actualité.

Notamment, le CQDE participe aux consultations gouvernementales portant sur diverses réformes législatives et réglementaires. Cette implication a donné lieu à plus de quarante mémoires et analyses juridiques à l'attention de commissions parlementaires, du Sénat et des ministres concernés.

Le CQDE offre également des conférences en droit de l'environnement à l'intention des professionnels en environnement et du grand public. Il peut s'agir de cours sur des questions intéressant le citoyen, de séminaires sur des questions juridiques pointues ou de déjeuners-causeries sur les aspects juridiques de grands dossiers d'actualité.

Enfin, lorsqu'approprié, le CQDE agit devant les instances judiciaires pour favoriser le développement d'une jurisprudence progressiste dans les domaines juridiques liés à l'environnement. À cet égard, l'expertise du CQDE et de ses juristes en matière de droit de l'environnement a été reconnue par la Cour du Québec lorsqu'elle a accueilli une demande d'intervention du CQDE pour représenter l'intérêt public en précisant que :

> « [...] le Centre (CQDE) est un groupe possédant les connaissances et expertises particulières appropriées pour aider la cour et il est d'avis qu'il est dans l'intérêt de la justice d'accorder l'intervention. Est-il besoin de souligner que le procureur général consent à la demande d'intervention du Centre et que ce faisant, il manifeste son intérêt pour que ce groupe de juristes et d'autres personnes puissent éclairer le tribunal au mérite, lorsque ces questions seront décidées en finale. »[1]

Encore plus récemment, la Cour suprême du Canada a accordé au CQDE le droit d'intervenir dans une affaire touchant le droit de l'environnement afin que notre organisme puisse présenter ses commentaires sur la juste interprétation de l'article 976 du *Code civil du Québec*, en matière de troubles de voisinage[2].

Depuis sa fondation, le CQDE dispense de l'information juridique à des citoyens et des groupes de protection de l'environnement, leur permettant de faire la lumière sur les dimensions juridiques des problèmes environnementaux auxquels ils font face.

[1] *Goodfellow Inc.* c. *Goulet*, [1994] C.A.I. (C.Q.).
[2] *Ciment du St-Laurent inc*. c. *Barrette,* 2008 C.S.C. 64 ; EYB 2008-150682.

Mission

Le *Centre québécois du droit de l'environnement*, un organisme à but non lucratif, s'est donné pour mission de promouvoir les outils juridiques et les pratiques environnementales responsables. Dans l'intérêt collectif, il privilégie le développement de modes de gestion de l'environnement qui placent l'action citoyenne au cœur des mécanismes de protection de la qualité de nos milieux de vie.

Vision

Dans la poursuite de sa mission, l'engagement du CQDE repose sur une vision pragmatique et progressiste du droit de l'environnement. De manière générale, le CQDE, seul organisme offrant une expertise indépendante, non partisane, en matière de droit de l'environnement au Québec, aborde ce domaine du droit à travers le prisme de la prévention et de la sensibilisation. Il privilégie ainsi les interventions axées sur l'information, de manière à favoriser l'action citoyenne et publique en amont des problématiques.

La vision du CQDE repose essentiellement sur quatre axes qui guident les représentants de l'organisme dans l'atteinte de sa mission. Ces axes sont :

- Prévention
- Précaution
- Subsidiarité
- Innovation

REMERCIEMENTS

Nous désirons tout particulièrement remercier M. Hugo Rousse, étudiant en droit de l'Université de Montréal et stagiaire au *Centre*, pour la qualité de son travail de recherche et la pertinence de sa plume. Par ses commentaires et ses corrections, il a contribué à la qualité de ce mémoire et nous lui en sommes reconnaissants.

INTRODUCTION ET CONTEXTE DE L'INTERVENTION DU CQDE

Le 7 mars 2006, il y a maintenant quatre ans, presque jour pour jour, le *Centre québécois du droit de l'environnement* était intervenu devant les membres de la Commission des transports et de l'environnement au moment de l'adoption des nouvelles règles destinées à encadrer la pratique des véhicules hors route (ci-après « VHR »).

Si, à l'époque, nous avions appuyé la série de mesures destinées à prévenir les conflits d'usages, notamment par l'imposition de normes d'aménagement des sentiers et l'encadrement de la pratique des VHR, nous avions surtout vivement déploré la proposition de suspendre le droit des citoyens riverains des sentiers de VHR de poursuivre, pour troubles de voisinage en vertu de l'article 976 du *Code civil du Québec*, les propriétaires des sentiers ou leurs usagers.

De fait, nous n'avions alors formulé qu'une seule recommandation, soit celle de ne créer aucun régime d'exception à l'article 976 du *Code civil du Québec* dans le cas de la circulation des véhicules hors route. Nous ne fûmes manifestement pas entendus puisque cette mesure exorbitante devait être maintenue et l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route* (L.R.Q., c. V-1.2) confirmé, du moins jusqu'au 1er mai 2011. En effet, cet article dispose :

> « **87.1**. Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2011, lorsque la cause du préjudice allégué est l'utilisation d'un véhicule visé par la présente loi, dès lors que ce véhicule circule aux endroits autorisés par la présente loi ou ses règlements.
>
> L'action en justice peut néanmoins être intentée contre le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule hors route lorsque la cause du préjudice est le non-respect d'une disposition de la présente loi ou d'un règlement pris sous son autorité ou lorsque le préjudice résulte d'une faute intentionnelle ou d'une faute lourde commise par ce conducteur ou par ce propriétaire dans l'utilisation de ce véhicule.
>
> À compter du 29 novembre 2006, le premier alinéa ne s'applique qu'aux faits survenus, à partir de cette date, dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional établi par un arrêté du ministre publié à la Gazette officielle du Québec. Tout arrêté de modification de ce réseau doit être pris après consultation des conférences régionales des élus intéressées, instituées en vertu de la Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (chapitre M-22.1). »

Le présent mémoire porte exclusivement sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route*. Nous nous prononçons définitivement et irrémédiablement en faveur de l'abrogation de cette mesure.

Ce sera donc sans surprise, puisqu'on nous donne à nouveau l'occasion de nous exprimer sur cette question, que nous réitérerons l'essentiel des propos que nous avions tenus à l'époque à l'encontre d'une telle mesure, tout en les bonifiant de certains commentaires supplémentaires. Peut-être serons-nous mieux entendus cette fois-ci.

DISCUSSION

Le rôle d'arbitre du Droit

Il est de l'essence du Droit de n'intervenir que là où surgissent les conflits d'usages. En effet, lorsqu'une ressource est si abondante que tous y ont accès sans qu'il soit nécessaire d'exclure quelque usager que ce soit (concept de *non-excluabilité*) et sans que l'usage de l'un affecte l'usage des autres (concept de *non-rivalité*), bref lorsqu'aucun conflit d'usages ne pointe à l'horizon, le Droit n'intervient généralement pas. En effet, il n'y a pas lieu, alors, d'établir des règles qui permettraient un arbitrage de ces conflits, actuels ou potentiels.

Ainsi en est-il, par exemple, de l'espace aérien : ce n'est qu'avec l'accroissement de la circulation aérienne que les États ont senti le besoin de partager, au moyen de conventions internationales, l'utilisation de cet espace et que l'on a assisté à l'avènement d'une réglementation étoffée pour régir ce domaine. Tant qu'il n'y avait que peu d'avions ou d'aéronefs en circulation au-dessus de nos têtes, nul besoin n'existait pour le Droit d'intervenir en la matière.

On assiste un peu au même phénomène en matière de circulation des VHR au Québec. En fait, cette activité est, à certains égards, victime de son succès : si de plus en plus d'adeptes s'adonnent à la pratique de la motoneige ou du quad, d'autres se disent victimes d'une atteinte à la quiétude de leur milieu de vie. Ce qui est alors disputé, c'est le droit à la jouissance d'un certain environnement. Pour les uns, il s'agit du droit à un environnement silencieux, du moins en partie, et à l'absence d'odeurs désagréables[3]. Pour les autres, ce qui importe c'est le droit à la pratique de cette activité récréotouristique et le droit au bénéfice des retombées économiques qui en découlent.

Avec le déplacement des populations plus âgées vers les milieux de villégiature, il surgit çà et là des conflits d'usages entre les différents utilisateurs d'un même espace, l'affaire du *Petit train du Nord* constituant à ce jour, l'apogée de ces conflits d'usages.

Le Droit répond généralement en réaction aux conflits d'usages. Par diverses mesures législatives, réglementaires ou administratives, le législateur tente alors de :

i) prévenir les conflits d'usages; et le cas échéant;
ii) d'arbitrer les conflits d'usages.

C'est pourquoi ont été adoptées diverses mesures législatives et réglementaires destinées à encadrer la pratique des VHR. À ce titre, la *Loi sur les véhicules hors route* (L.R.Q., c. V-1.2) et ses règlements, dont le *Règlement sur la motoneige* (R.R.Q., c. V-2.1, r.1), sont des exemples d'intervention du législateur servant à prévenir, sinon arbitrer des conflits d'usages. Ainsi, en va-t-il par exemple, de cette mesure qui interdit la circulation des VHR à moins de 30 mètres d'une habitation, sauf exceptions prévues dans la Loi (art. 12 *Loi sur les véhicules hors route*).

[3] Ces deux éléments en particulier, le bruit et les odeurs, ont retenu l'attention de la Cour dans l'affaire *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord »* c. *Municipalité régionale de comté des Laurentides*, REJB 2004-81143 (C.S.).

La *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) peut également jouer un certain rôle afin de prévenir les conflits d'usages en interdisant, à son article 20, l'émission 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 ».

Enfin, le *Code civil du Québec*, assise de notre droit commun, agit à titre de droit supplétif quant à tout ce qui touche le droit civil, c'est-à-dire les règles gouvernant notamment les interactions entre les individus au Québec.

À plusieurs égards, le *Code civil* permet l'arbitrage de conflits d'usages. L'article 976, qui traite des troubles de voisinage, en est, à ce titre, l'une des pièces maîtresses en cette matière.

La plupart des 34 mesures dont il est fait état dans le Rapport sur les véhicules hors route[4] visent justement à prévenir les conflits d'usages notamment par la mise en œuvre de nouvelles normes d'aménagement des sentiers et d'encadrement de la pratique de la motoneige et du quad. Ce rapport est le résultat du travail des tables de concertation régionale sur les véhicules hors routes afin d'encadrer l'utilisation des ces véhicules. La création des tables de concertation découle d'un plan d'action comportant 34 mesures qui a été mis en œuvre au printemps 2006. Le mandat de ces tables de concertation régionale sur les VHR, pilotées par les conférences régionales des élus (CRÉ), regroupant tous les intervenants concernés par les VHR en région, était et est toujours d'établir deux réseaux de sentiers interrégionaux qui font consensus. Pour l'essentiel et sous réserve de ce qui suit, le CQDE appuie le train de mesures proposées.

Cela dit, c'est avec consternation que nous avons constaté qu'après bientôt six ans de régime d'exception, on propose encore de maintenir la suspension de droits civiques en reconduisant l'interdiction de poursuivre pour troubles de voisinage.

Nous croyons qu'une telle mesure n'a plus sa raison d'être, si tant qu'elle fut jamais justifiée, pour les raisons que nous exposons dans ce mémoire.

Le régime de responsabilité pour trouble de voisinage et l'affaire Ciment du Saint-Laurent

Préalablement à l'analyse des arguments avancés au soutien de cette proposition, il peut être utile de se rappeler brièvement les principes juridiques que l'on tente ainsi d'écarter par ce régime d'exception.

L'article 976 *C.c.Q.* dispose que :

> « 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. »

[4] TRANSPORT QUÉBEC, *Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique*, Bibliothèque nationale du Québec, 2009.

Contrairement à ce que pourrait laisser entendre les conclusions du rapport sur les VHR, le régime de responsabilité pour trouble de voisinage, n'est pas une nouveauté née des décisions *Petit train du Nord* et *Ciment du St-Laurent*, mais existe dans notre système de droit depuis plus de 100 ans. Ces deux dernières décisions ne sont venues que confirmer la portée de ce régime et ses fondements.

Il est d'autant plus surprenant de constater que l'on puisse considérer sérieusement maintenir l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage en vertu de l'article 976 *C.c.Q.* que la Cour suprême, dans l'arrêt *Ciment du Saint-Laurent* c. *Barette*[5], désormais célèbre, a consacré sans équivoque la pertinence et l'utilité de cette disposition en matière de protection de l'environnement.

Rappelons tout d'abord la question en jeu : le droit civil québécois admet-il, en vertu de l'article 976 *C.c.Q.*, l'existence d'un régime de responsabilité civile sans faute en matière de troubles de voisinage qui serait fondé sur le caractère excessif des inconvénients subis ?

Après analyse, la Cour suprême répondra par l'affirmative, estimant qu'il y a lieu de reconnaître deux régimes de responsabilité civile pour cause de troubles de voisinage : l'un reposant sur le régime du droit commun de la responsabilité civile fondé sur le comportement fautif (art. 1457 *C.c.Q.*) et l'autre reposant sur un régime de responsabilité sans faute fondé sur la mesure des inconvénients subis par la victime en vertu de l'article 976 *C.c.Q.*

Tout d'abord, la Cour rappelle que l'article 1457 *C.c.Q.* impose à chacun le devoir général de respecter les règles de conduite qui s'imposent en tenant compte des lois, usages ou circonstances. S'attaquant ensuite à faire la lumière sur la controverse au sujet de la responsabilité sans faute en matière de trouble de voisinage, la Cour statue de façon non équivoque :

> « [75] En somme, sans écarter la possibilité de poursuites basées sur les principes usuels de la responsabilité civile, l'étude de l'historique législatif, de la jurisprudence et de la doctrine milite en faveur de la reconnaissance d'une responsabilité civile fondée sur l'existence de troubles de voisinage anormaux, malgré l'absence de faute prouvée ou présumée. Un tel régime coïncide d'ailleurs avec les approches adoptées en common law canadienne et en droit civil français et s'accorde avec des considérations de politique générale. »

À cette conclusion, la Cour ajoute des considérations de « politique générale » qui, assurément, feront école en droit de l'environnement :

> « [80] En dernier lieu, il importe de constater que la reconnaissance d'une responsabilité sans faute favorise des objectifs de protection de l'environnement. Le ministre souligne d'ailleurs l'importance de l'environnement et de la qualité de vie dans ses *Commentaires* portant sur le chapitre relatif à la propriété immobilière (*Commentaires du ministre de la Justice*, t. I, p. 570). La responsabilité sans faute renforce aussi l'application du principe du pollueur-payeur, que notre Cour a examiné dans *Cie pé-*

[5] [2008] 3 R.C.S. 392.

trolière Impériale ltée c. Québec (Ministre de l'Environnement), [2003] 2 R.C.S. 624, 2003 CSC 58 :

> Dans une optique de développement durable, ce principe impose aux pollueurs la responsabilité de corriger les situations de contamination dont ils sont responsables et d'assumer directement et immédiatement les coûts de la pollution. Il cherche en même temps à rendre les auteurs de celle-ci plus soucieux des impératifs de la préservation des écosystèmes, dans le cours de leurs activités économiques. [par. 24] »

Et la Cour de conclure ainsi :

> « [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. […] La reconnaissance de cette forme de responsabilité établit un juste équilibre entre les droits des propriétaires ou occupants de fonds voisins. »

Comme l'expliquait M^{e} Michel Bélanger, dans un commentaire récent portant sur l'arrêt *Ciment du Saint-Laurent* :

> «Or, malgré le tollé qu'a soulevé la décision de CSL dans les milieux industriels, il y aurait lieu de voir le régime de responsabilité pour troubles de voisinage autrement que comme une « entrave incontrôlée au développement économique ». En fait, tel que libellé, l'article 976 permet entre voisins « de considérer licite une conduite qui serait autrement illicite (à l'égard de purs tiers) en raison du devoir de tolérance ». Dans une certaine mesure l'article 976 C.c.Q. vient reconnaître une certaine primauté au droit de polluer, accordant aux pollueurs le droit de s'approprier et ce, sans indemnisation, une parcelle de la qualité de l'environnement de leurs voisins. Cette forme d'expropriation sans indemnisation du droit du voisin trouve toutefois sa limite dans la mesure de la normalité de l'inconvénient ainsi imposé à ce dernier. Le dépassement de cette limite entraîne la responsabilité du voisin nuisible qui se voit obligé de payer le coût de cette appropriation du droit de ses voisins.
>
> Voilà où la Cour suprême a tiré la ligne, un régime de responsabilité sans faute rétablissant « un juste équilibre entre les droits des propriétaires ou occupants de fonds voisins». »[6]

Il ajoute :

> « Loin de faire double emploi, les régimes de droit statutaire et civil ne visent tout simplement pas le même objectif. Le droit statutaire de l'environnement vise à prévenir les activités susceptibles de contaminer l'environnement et de sanctionner ceux qui y portent atteinte, alors que le droit civil vise à rétablir l'équilibre entre des usa-

[6] Michel BÉLANGER, « L'après Ciment St-Laurent pour les recours collectifs en environnement » *dans* SERVICE DE LA FORMATION CONTINUE DU BARREAU DU QUÉBEC, *Développements récents en recours collectifs (2009),* Cowansville (Québec), Les Éditions Yvon Blais, 2009; édition électronique : EYB2009DEV1609. Références omises.

> gers qui, par leurs activités, sont susceptibles de se nuire. Le droit civil est plus réactif que préventif, en ce qu'il n'intervient que lorsqu'un dommage a été causé à autrui. En ce sens, on peut prétendre d'une certaine façon, que le droit civil intervient là où le droit statutaire a échoué à prévenir le dommage environnemental causé à autrui.
>
> S'il y a contribution du droit civil à prévenir la dégradation de l'environnement elle tient dans la dissuasion découlant de cette certitude d'avoir à compenser éventuellement les personnes exposées à des nuisances anormales. Ce faisant, il y aura du côté du pollueur une forme d'internalisation des coûts environnementaux lesquels coûts, malheureusement, auraient pu être d'une toute autre nature si le prix à payer avait été investi pour prévenir le dommage plutôt que pour compenser la victime. À défaut de prévention, le coût environnemental a ainsi été imputé à des tiers qui, en raison d'une appropriation du droit de jouissance de leur propriété, réclament alors compensation par le biais du recours civil.
>
> Voilà ce que semble avoir également exprimé la Cour suprême en concluant que la « responsabilité sans faute renforce aussi l'application du principe du pollueur-payeur ». »[7]

Nous nous étonnons donc de constater que l'on puisse encore considérer maintenir l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage après un message aussi clair de la Cour suprême. La mise en œuvre de l'article 976 *C.c.Q.* participe donc du développement durable et accroît l'intégration du principe pollueur-payeur au sein des schèmes socio-économiques.

Pourtant, en reconduisant l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route*, le législateur québécois s'apprête à faire fi des enseignements de la Cour suprême, pavant du même coup la voie de ce régime d'exception pour d'autres domaines d'activités économiques.

Il y a tout lieu, d'ailleurs, de s'inquiéter. Après le monde agricole[8] et les amateurs de machines vrombissantes, qui seront les prochains à réclamer une protection contre les recours pour troubles de voisinage? Quels seront les critères de sélection? Suffit-il de justifier de revenus générés annuellement d'un milliard de dollars pour avoir droit à son exemption?[9] Un coup parti, pourquoi ne pas exempter toute l'industrie des cimenteries des poursuites contre les troubles de voisinage, de même que toutes les industries polluantes qui rapportent de si précieux dollars au PIB national?

Ajoutons, qu'avant d'instaurer un régime d'exception aussi important pour un secteur donné d'activités économiques, pas plus significatif que tout autre secteur, il y aurait de s'interroger s'il y a eu quelque abus de procédure de la part de voisins importunés dans le passé qui auraient affecté particulièrement ce type d'activité et ce, sur les 100 dernières années. Tel n'est pas le cas.

---

[7] *Id.*

[8] *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, L.R.Q. c. P-41.1, art. 79.17 à 79.19.2 et 100.

[9] Dans un communiqué du 1er mars 2006, la ministre du Tourisme de l'époque, Madame Françoise Gauthier, quelques jours avant la précédente commission parlementaire sur ce même sujet, soulignait avec une emphase appuyée comment l'industrie des VHR générait des retombées économiques annuelles de l'ordre de 1,3 milliards de dollars. Voir, à ce sujet, www.bonjourquebec.com/mto/medias/communiques_pub/communique.asp?no_comm=408&langue=francais&tri=date_comm&page=0.

Au contraire, en maintenant cette mesure d'exception, on risque de marquer un dangereux précédent.

L'arbitrage préjugé des conflits d'usages aux abords des sentiers de véhicules hors route

Normalement, si les mesures de prévention mise de l'avant depuis 2006 se révélaient efficaces, il ne devrait plus subsister de conflits d'usages. Il est donc pour le moins étonnant de constater que malgré la mise en place de ces mesures de prévention, les auteurs du rapport proposent non seulement de maintenir la suspension du droit de poursuivre en vertu de l'article 976 *C.c.Q.*, mais qu'ils songent même à étendre son application à d'autres sentiers que les sentiers interrégionaux.

Ainsi, à la page 45 du rapport, on peut lire :

> « De nombreux efforts ont été consentis par tous les partenaires pour diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR. *Afin de maintenir cette industrie primordiale pour les régions, un large consensus régional demande de prolonger cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage* ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment pour permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. » [Nos italiques]

D'une mesure d'exception au régime général de droit applicable à l'ensemble des justiciables du Québec, introduit temporairement pour favoriser cette concertation, nous sommes en droit de nous interroger sur les raisons qui ont fait qu'après 6 ans, les voies de contournements et autres mesures de mitigation n'ont pas été mis en place pour éviter de faire perdurer ce régime juridique exceptionnel. En fait, le «large consensus régional», dont on fait grand éloge pour justifier le maintient de l'exonération de poursuite, serait-il moins solide lorsque vient le temps de parler des vrais enjeux que soulèvent la question de fonds de la cohabitation des usages et de la diminution des inconvénients?

D'ailleurs, les pistes de discussion proposées sont par ailleurs éloquentes quant aux orientations préconisées par les auteurs du rapport. Ainsi, ces pistes de discussion sont :

- Devrait-on envisager de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ?
- Sur quels réseaux devrait-elle s'appliquer, le cas échéant ?

Pourtant, l'article 87.2 de la *Loi sur les véhicules hors route* ne prévoit-il pas que le ministre des Transports doit « faire au gouvernement un rapport sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier *ou d'abroger* l'article 87.1 »[10] de la Loi ? La lecture du rapport nous laisse croire que les jeux sont déjà joués et qu'il ne saurait être question d'*abroger* l'article 87.1 de la Loi, du moins dans l'esprit des auteurs du rapport.

Lisons, *in extenso*, quelques passages choisis où les auteurs du rapport exposent leurs points de vue sur cette question (p. 28) :

[10] Nos italiques.

« Avec les jugements dans les affaires du Petit Train du Nord et de Ciment du Saint-Laurent, il existe une possibilité que des recours visant à interdire la circulation des véhicules hors route soient intentés. En effet, malgré tous les efforts de concertation et de meilleur encadrement de la pratique entrepris depuis 2006, il n'existe aucune garantie que des recours ne seront pas entrepris.

[…]

Si des recours visant à interdire la circulation des VHR devaient être intentés, il pourrait y avoir des interruptions importantes dans le réseau de sentiers. En effet, de crainte de devoir faire face à des recours, certains propriétaires pourraient refuser d'accorder des droits de passage. Cela aurait des conséquences majeures sur le maintien de l'intégrité des réseaux, tant local, régional qu'interrégional, de même que sur la sécurité des utilisateurs et sur le maintien des retombées économiques liées à cette activité.

Ainsi, les fermetures de sentiers entraîneraient une augmentation du nombre d'accidents puisque les utilisateurs circuleraient alors hors sentiers, dans des endroits non sécuritaires et non signalisés. En évitant de fermer les sentiers, on prévient la circulation anarchique hors sentiers des quelque 520 000 VHR, qui serait moins sécuritaire pour les utilisateurs, plus irritante pour les citoyens et nécessiterait une surveillance accrue des policiers.

On ne peut non plus ignorer que la pratique de la motoneige et du VTT génère d'importantes retombées économiques et de nombreux emplois. En évitant la fermeture des sentiers, on maintient des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars dans les régions et plus de 14 400 emplois liés à ce secteur d'activité. Conserver un lien entre les régions permet également d'offrir un produit touristique unique au monde.

La protection contre certains recours, actuellement prévue dans la Loi, a permis de s'assurer que les sentiers ne ferment pas sous la pression d'éventuels recours, préservant ainsi les investissements consentis par les paliers de gouvernement et les fédérations pour réaménager les sentiers, et protégeant les retombées économiques liées à la pratique du VHR en région, dans une perspective de développement durable. Cette protection a également permis que les tables de concertation régionale mènent leurs travaux pour établir des consensus sur l'emplacement des sentiers.

Dans l'optique où des efforts sérieux ont été et continueront d'être déployés afin de diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR, un consensus des régions demande de maintenir en vigueur cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment afin de permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. L'ensemble des intervenants pourraient ainsi continuer à trouver des solutions novatrices et durables pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation ou déplacer des tronçons de sentiers conflictuels. »

Voilà donc, pour l'essentiel, les prétentions suivant lesquelles, il y aurait lieu de maintenir le régime d'exception de l'article 87.1 selon les auteurs du rapport sur les véhicules hors route.

Avec égards pour toute opinion contraire, nous croyons que les auteurs du rapport ont tort en ce que :

i. leur raisonnement s'appuie en partie sur des arguments spécieux ;
ii. ils vont à l'encontre des principes de développement durable ;
iii. ils font fi de la protection de la santé humaine.

Des arguments spécieux

Si ce n'était du sérieux de la question, on pourrait en rire, mais c'est plutôt avec consternation que nous constatons qu'on nous ressert ces arguments sur le danger de fermeture des sentiers interrégionaux si l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage est levée. Relisons le propos :

> « Si des recours visant à interdire la circulation des VHR devaient être intentés, il pourrait y avoir des interruptions importantes dans le réseau de sentiers. En effet, de crainte de devoir faire face à des recours, certains propriétaires pourraient refuser d'accorder des droits de passage. Cela aurait des conséquences majeures sur le maintien de l'intégrité des réseaux, tant local, régional qu'interrégional, de même que sur la sécurité des utilisateurs et sur le maintien des retombées économiques liées à cette activité.
>
> Ainsi, les fermetures de sentiers entraîneraient une augmentation du nombre d'accidents puisque les utilisateurs circuleraient alors hors sentiers, dans des endroits non sécuritaires et non signalisés. En évitant de fermer les sentiers, on prévient la circulation anarchique hors sentiers des quelque 520 000 VHR, qui serait moins sécuritaire pour les utilisateurs, plus irritante pour les citoyens et nécessiterait une surveillance accrue des policiers. »

Où sont les chiffres pour appuyer ces dires? Où sont les faits? Combien d'accidents hors sentiers? Quelles sont les études sérieuses qui permettent de soutenir ces assertions? Ne s'agit-il pas là que de pures hypothèses et spéculations?

S'il est vrai que la cause du *Petit Train du Nord* a entraîné la fermeture d'un tronçon de cette piste au terme d'un long procès, on se souviendra que les menaces de fermeture des sentiers les plus sérieuses sont venues des agriculteurs, en 2005, alors qu'ils entretenaient un contentieux avec le gouvernement du Québec et les municipalités au sujet de la fiscalité foncière qui leur était applicable. Mécontents de leur sort, les agriculteurs avaient alors refusé d'accorder les droits de passage sur leurs terres pourtant essentiels à la mise en place annuelle du réseau national de sentiers de VHR. Ainsi, dans un communiqué de presse daté du 21 décembre 2005, on pouvait lire :

> « Une entente entre les membres des UPA de toutes les régions du Québec et le gouvernement du Québec, vient tout juste d'être conclue et permet aux agriculteurs de la

> province de lever l'interdiction de passage sur leurs terres aux motoneigistes et aux quadistes. »[11]

Plus récemment, il appert que c'est plutôt le manque de civisme des amateurs de VHR qui alimente la grogne de ceux qui leur permettent le passage sur leur propriété ou à proximité. Ainsi, dans un article du 24 février 2010 du *Journal le Lac-St-Jean*, sous la plume de France Paradis, on peut lire :

> « La direction de l'Union des motoneigistes du Lac-St-Jean-Est lance un appel pressant auprès de tous ses membres de respecter les balises des différents sentiers de motoneige. Le non respect de cette règle depuis le début de la saison met présentement en danger des droits de passage sur certaines terres agricoles ce qui pourrait occasionner de sérieux problèmes. »[12]

Et encore, dans un reportage de *L'Éclaireur*, du 18 février 2010 :

> « C'est la troisième année que les motoneiges et les VTT ont le droit de circuler dans le rang Saint-Charles, entre Beauceville et Saint-Simon, devant les terres et la résidence de Guy Quirion. L'ennui, c'est que les motoneigistes se fraient un chemin de 100 pieds de large sans autorisation sur la propriété de M. Quirion, ce qui entraîne des dommages à sa propriété et des pertes monétaires importantes pour sa ferme.
>
> Pour des raisons qui leur sont propres, des voisins de Guy Quirion ne cèdent plus de droits de passage aux motoneiges et au VTT. C'est pourquoi, depuis trois ans, le sentier fédéré qui passait à la hauteur de la ligne électrique est maintenant dévié dans le rang Saint-Charles sur une distance d'environ deux kilomètres.
>
> […] puisque la neige se fait souvent très rare dans le rang Saint-Charles, les motoneigistes ont la fâcheuse tendance à utiliser les terres de M. Quirion qui longent le rang, malgré les nombreuses contre-indications, barrières, cordes et rubans installés à proximité. Les motoneigistes (qui proviennent souvent de l'extérieur) ont le culot de tasser ces barricades ou de passer carrément dans l'entrée de la résidence de M. Quirion pour continuer dans ses champs sur une distance d'un kilomètre.
>
> M. Quirion s'est plaint auprès de la Ville de Beauceville, du Club Motoneige Beauceville, à la SQ Robert-Cliche et même à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Jusqu'à tout récemment, l'agriculteur ressentait que tous se renvoyaient la balle et qu'il y avait peu de volonté d'agir. »[13]

---

[11] Richard MOREAU, « Important ! Dossier motoneige… c'est réglé !!! », communiqué de presse, Tourisme Chaudière-Appalaches ; source : www.chaudiereappalaches.com/tourisme-vacances-quebec/actualite-151-important-dossier-motoneige-c-est-regle.cfm (site consulté le 6 mars 2010).

[12] France PARADIS, « Des droits de passage sont en danger – Sentiers de motoneige de l'UDM », *Journal le Lac St-Jean*, 24 février 2010, www.lelacstjean.com/article-434758-Des-droits-de-passage-sont-en-danger.html (site consulté le 6 mars 2010).

[13] Frédéric POULIN, « Les Quirion en ont assez des motoneiges chez eux », *L'Éclaireur*, 18 février 2010, http://leclaireurprogres.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=129909&id=406 (site consulté le 6 mars 2010).

Pourtant, en 2005, l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage était en vigueur et elle l'est toujours en 2010. Il semble que cela n'empêche pas certains propriétaires de vouloir interdire le passage des VHR sur ou à proximité de leur propriété. Manifestement, le maintien de cette mesure exorbitante n'est pas seule garante du maintien de l'intégrité des réseaux, comme tentent de nous le faire croire les auteurs du rapport.

Quant aux risques accrus d'accidents si l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage est levée, il est intéressant de constater que selon l'Institut national de santé publique du Québec :

- La plupart des décès liés à la pratique de la motoneige, soit 44 %, surviennent sur un sentier entretenu, 28 % sur un chemin accessible aux véhicules routiers, 18 % sur un cours d'eau et 10 % à un autre endroit ;
- Parmi l'ensemble des décès survenus sur un sentier d'un club de motoneige, 17 % se sont produits sur une traverse légale d'un chemin public. *Dans la majorité des cas, le conducteur avait omis d'effectuer un arrêt obligatoire*.[14]

Et encore :

- Depuis dix ans, au Québec, la moyenne de décès liés à la motoneige s'établit à 31 par année. Les années 2003 et 2005 ont été les plus meurtrières, avec respectivement 41 et 43 décès ;
- En comparant les cinq dernières années (2002 à 2006) aux cinq précédentes (1997 à 2001), on n'observe pas de changement significatif du taux de décès par 100 000 motoneiges immatriculées bien que le nombre moyen de décès ait augmenté de 11 %.[15]

On constatera que le nombre moyen de décès *a augmenté* au cours des années 2002 à 2006, comparativement aux années 1997 à 2001, et ce, *malgré l'entrée en vigueur* de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage. Voilà une statistique pour le moins troublante quant à la véritable efficacité de cette mesure pour prévenir les accidents.

Enfin, toujours selon l'Institut national de santé publique du Québec, il existe trois grandes catégories de facteurs de risque dans la pratique de la motoneige : les facteurs liés aux individus, à l'environnement et à la technologie. Selon l'INSPQ, les facteurs liés à l'environnement sont :

- L'utilisation non autorisée des chemins publics ou forestiers pour circuler à motoneige ;
- La traverse de route en dehors des endroits prévus à cet effet ;
- La circulation sur les plans d'eau gelés en dehors des sentiers balisés.

Nous constatons que, hormis les plans d'eau gelés, la circulation hors sentier n'est pas identifiée dans cette liste, au contraire de ce que semblent prétendre les auteurs du rapport sur les véhicules hors route. Et nous passerons ici sous silence, les facteurs de risques liés à l'inexpérience des conducteurs, à la vitesse excessive ou à l'alcool.

[14] Source : www.inspq.qc.ca/aspx/fr/media_traumatismes_motoneige.aspx?sortcode=1.56.64.73.79 (site consulté le 6 mars 2010). Nos italiques.
[15] Source : www.inspq.qc.ca/aspx/fr/media_traumatismes_motoneige.aspx?sortcode=1.56.64.73.80 (site consulté le 6 mars 2010).

Bref, nous sommes d'avis que ces arguments en faveur du maintien de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage ne tiennent pas la route et qu'ils ne devraient pas être pris en compte par les membres de la Commission.

Les prétentions des auteurs du rapport en matière de développement durable nous apparaissent par ailleurs encore plus déplorables.

<u>« Vers un développement durable de la pratique » ou « développer durablement les retombées économiques de la pratique »?</u>

Manifestement, il est de bon ton d'émailler dans le discours les notions ou principes de développement durable. Mais il n'est pas suffisant de *dire* le développement durable, encore faut-il le mettre en œuvre. Véritablement. Ce n'est pas la voie privilégiée par les auteurs du rapport qui semblent confondre les retombées économiques liées au développement de la pratique des VHR, avec un développement durable de l'économie des régions où sont aussi intégrés les aspects sociaux et environnementaux.

Il faut en effet relire les arguments développés pour justifier le maintien de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage pour constater comment le jupon dépasse. Ainsi, à la page 27, on peut lire que :

> « Selon Motoneige Canada, au début des années 2000, *la motoneige générait des retombées économiques annuelles estimées à 100 millions de dollars dans les Laurentides*; le Petit Train du Nord était la principale porte d'entrée de la région pour les motoneigistes. »

Et à la page 28 du rapport :

> « On ne peut non plus ignorer que la pratique de la motoneige et du VTT génère *d'importantes retombées économiques et de nombreux emplois*. En évitant la fermeture des sentiers, *on maintient des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars dans les régions* et plus de 14 400 emplois liés à ce secteur d'activité. Conserver un lien entre les régions permet également d'offrir un produit touristique unique au monde.
>
> La protection contre certains recours, actuellement prévue dans la Loi, a permis de s'assurer que les sentiers ne ferment pas sous la pression d'éventuels recours, *préservant ainsi les investissements consentis* par les paliers de gouvernement et les fédérations pour réaménager les sentiers, *et protégeant les retombées économiques liées à la pratique du VHR en région*, dans une perspective de développement durable. Cette protection a également permis que les tables de concertation régionale mènent leurs travaux pour établir des consensus sur l'emplacement des sentiers. »

Économie… Économie… Économie, quand tu nous tiens… Pour les volets social et environnemental du développement durable, par contre, on repassera!

Déjà en 1992, le juge La Forest de la Cour suprême, dans l'affaire *Friends of the Oldman River*[16], définissait le concept de « qualité de l'environnement » en y liant le concept du développement durable :

> « Je ne puis accepter que le concept de la qualité de l'environnement se limite à l'environnement biophysique seulement ; une telle interprétation est indûment étroite et contraire à l'idée généralement acceptée que l'« environnement » est un sujet diffus; voir l'arrêt *R. c. Crown Zellerbach Canada Ltd.*, [1988] 1 R.C.S. 401. Ce point a été énoncé par le Conseil canadien des ministres des Ressources et de l'Environnement, à la suite du "Rapport Brundtland" de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, dans le *Rapport du Groupe de Travail national sur l'environnement et l'économie*, 24 septembre 1987, à la p. 2:
>
> > Nos recommandations reflètent des principes que nous partageons avec la Commission mondiale sur l'environnement et le développement. Nous croyons notamment que la planification environnementale et la planification économique ne peuvent pas se faire dans des milieux séparés. La croissance économique à long terme dépend de l'environnement. Elle affecte aussi l'environnement de bien des façons. Pour assurer un développement économique durable et compatible avec l'environnement, nous avons besoin de la technologie et de la richesse produite par une croissance économique soutenue. La planification et la gestion de l'économie et de l'environnement doivent donc être intégrées.
>
> Certes, les conséquences éventuelles d'un changement environnemental sur le gagne-pain, la santé et les autres préoccupations sociales d'une collectivité font partie intégrante de la prise de décisions concernant des questions ayant une incidence sur la qualité de l'environnement, […]. » [Nos soulignés]

Aussi, près de 20 ans après cet arrêt de la Cour suprême, à l'heure qu'on dit être celle du développement durable, alors que le législateur québécois a adopté et mis en vigueur la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c. D-8.1.1; ci-après *L.D.D.*) depuis le 13 avril 2006, il est pour le moins inquiétant que les seuls arguments soulevés pour justifier une telle mesure d'exception soient de nature économique.

Faut-il rappeler la définition de « développement durable » telle qu'on la trouve à l'article 2 de la *L.D.D.* et qui dispose expressément que ce concept « s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère *indissociable* des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ». Nous insistons sur le caractère **indissociable** des trois dimensions du développement durable et nous déplorons le fait que seule la dimension économique soit prise en compte dans le cas qui nous occupe ici.

Le *Plan de développement durable du Québec* a mis en exergue que choisir le développement durable « implique une manière différente de penser, d'agir et d'interagir »[17]. Il est malheureux

[16] *Friends of the Oldman River* c. *Canada (Ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3.

de constater que cette proposition d'abolir certains droits civiques reproduit une manière de promouvoir un développement strictement économique que nous croyions révolue.

Le principe pollueur-payeur et l'internalisation des coûts

Parmi les principes définissant un cadre de référence pour définir un «développement durable», la *Loi sur le développement durable*, précise en ces termes deux d'entre eux (art. 6):

> *o)* «*pollueur payeur* » : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;[18]
>
> *p)* «*internalisation des coûts* » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.[19]

Peu de décision des tribunaux sont venus préciser à ce jour, les facteurs permettant de qualifier de «durable» un type de développement et surtout comment en hiérarchisé les composantes. La décision de *Ciment du St-Laurent* en est une première interprétation, laquelle va à l'encontre des prétentions de la présente initiative.

En réhabilitant comme elle l'a fait le régime de l'article 976 *C.c.Q.*, la Cour suprême ajoutait que son interprétation favorisait « des objectifs de protection de l'environnement et renforc(ait) l'application du principe du pollueur-payeur.»

La Cour rappelait à cet égard les conclusions dans l'affaire *Cie pétrolière Impériale ltée* :

> « Dans une optique de développement durable, ce principe impose aux pollueurs la responsabilité de corriger les situations de contamination dont ils sont responsables et d'assumer directement et immédiatement les coûts de la pollution. Il cherche en même temps à rendre les auteurs de celle-ci plus soucieux des impératifs de la pré-

[17] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Plan de développement durable du Québec – En bref*, Bibliothèque nationale du Québec, 2004, p. 4.

[18] La Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement reprend un principe similaire à son article 13 qui énonce : «Les États doivent élaborer une législation nationale concernant la responsabilité de la pollution et d'autres dommages à l'environnement et l'indemnisation de leurs victimes. (…) »
(http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=78&ArticleID=1163&l=fr)

[19] L'article 16 énonce pour sa part : « Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internationalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement.»

> servation des écosystèmes, dans le cours de leurs activités économiques. »[20] [paragr. 24]

À la lecture de cet extrait, c'est non seulement au principe du pollueur-payeur que participe le régime civil de protection de l'environnement, mais également à celui de l'internalisation des coûts environnementaux auquel réfère cette dernière décision.

En maintenant l'interdiction du droit de poursuivre des citoyens, nous sommes d'avis que le gouvernement contrevient notamment au principe *pollueur-payeur* qui veut « que les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci » (art. 6 (o) *L.D.D.*).

Il y a plus d'un demi-siècle, Valéry écrivait :

> « Toute la terre habitable a été de nos jours reconnue, relevée, partagée entre des nations. L'ère des terrains vagues, des territoires libres, des lieux qui ne sont à personne, donc l'ère de libre expansion est close. Plus de roc qui ne porte un drapeau, plus de vide sur la carte, plus de région hors des domaines et des lois. *Le temps du monde fini commence*. »[21]

Le *temps du monde fini commence*, ce qui fait dire au Professeur Thunis, que « le temps des ressources finies commence et avec lui sans doute le temps de la responsabilité »[22]. La circulation des véhicules hors route et le lot des inconvénients qui en découlent, dans des environnements de villégiatures où d'autres aspirent au calme et à la tranquillité, illustrent bien cette réalité qui est maintenant la nôtre : l'environnement a un prix qui doit nécessairement être supporté par quelqu'un. Partout, les mêmes problèmes se posent et partout les mêmes hésitations se manifestent en raison, notamment, de l'impact économique de la question[23].

En prétendant reconduire la suspension du droit de certains citoyens de poursuivre pour troubles de voisinage dans les cas où cela s'y prête, le gouvernement s'apprête à répondre sans équivoque à cette question : ceux qui payeront, dorénavant, ce sont les citoyens riverains des sentiers de VHR qui subissent les externalités. L'arbitrage du conflit d'usage est ainsi préjugé et on consacrerait ainsi, une fois de plus, le droit de polluer des uns, au profit d'un développement strictement économique, qui n'a rien de durable puisqu'on force l'évacuation des volets environnemental et social.

---

[20] Cie pétrolière Impériale ltée c. Québec (Ministre de l'Environnement), [2003] 2 R.C.S. 624, 2003 CSC 58, paragr. 24, repris dans Ciment du Saint Laurent inc. c. Barrette, précité, note 5, par. 80. À partir d'un tel énoncé nous pourrions ajouter que le régime de responsabilité découlant de l'article 976 C.c.Q. permet également de favoriser l'internalisation des coûts environnementaux.

[21] P. VALÉRY, « Regards sur le monde actuel », *Œuvres*, t. II, « La Pléiade », p. 923, cité par Xavier THUNIS, « La protection de l'environnement, une cure de jouvence pour la responsabilité civile? Réponse du droit belge et perspectives européennes », *dans* Ejan MACKAAY et Hélène TRUDEAU, dir., *L'environnement – À quel prix?,* Actes du colloque conjoint des Facultés de droit de l'Université de Poitiers et de l'Université de Montréal, Les Éditions Thémis, Montréal, 1995, p. 79, à la page 81.

[22] *Ibid.*

[23] Hugues PÉRINET-MARQUET, « Le droit français de la responsabilité civile en matière d'environnement », *dans* E. MACKAAY et H. TRUDEAU, *op. cit*., note 21, p. 57, à la page 60.

Or, comme l'a rappelé la Cour suprême dans l'arrêt *Ciment du Saint-Laurent* notamment, la responsabilité civile joue un important rôle d'*internalisation* des coûts environnementaux et d'arbitrage des conflits d'usages quand les autres mesures législatives n'ont pas réussi à les prévenir.

À ce titre, l'article 976 du *Code civil du Québec* constitue l'un des piliers de la responsabilité civile dans les affaires de pollution de l'environnement.

L'article 976 C.c.Q. et la protection contre les troubles de voisinage : l'ultime rempart des citoyens

Déjà le droit romain, par la maxime latine *sic utere tuo ut alienum non laedas*, décrétait qu'un propriétaire doit faire usage de sa propriété de façon à ne pas porter atteinte à la propriété de ses voisins, le contraire constituant un usage *antisocial* de son droit de propriété[24] et nos tribunaux ont eu tôt fait de s'appuyer sur cette maxime pour empêcher la pollution de l'environnement, réalisant, du même coup, l'*internalisation* de cette pollution dans le schème de l'économie. Le pollueur, confronté à l'application de ce principe, doit en effet (1) cesser son atteinte à la qualité de l'environnement et (2) rembourser le préjudice causé par ses faits et gestes.

Depuis l'époque romaine, donc, la sanction des troubles de voisinage constitue une mesure efficace de contrôle des activités polluantes et d'internalisation des coûts environnementaux qui, autrement, seraient restés des externalités surtout à une époque où il n'existait pas de loi traitant spécifiquement de la protection de l'environnement.

Le Professeur Hétu explique :

> « Ce sont donc les tribunaux qui pendant très longtemps seront appelés à régir les relations entre les propriétaires dans l'aménagement et l'exploitation de leur fonds. Ainsi, dans *Leboeuf* c. *Meloche*, la Cour jugea que le propriétaire d'un terrain riverain du fleuve Saint-Laurent avait le droit de jouir librement de l'eau du fleuve et qu'il pouvait ainsi demander la démolition d'un hangar et de latrines d'où s'échappaient des matières qui rendaient l'eau impropre aux usages domestiques ordinaires. »[25]

En fait, dès les débuts de la révolution industrielle, nombreuses furent les causes portées devant les tribunaux où un citoyen se plaignait que la nouvelle industrie installée près de sa résidence polluait son environnement. Dans de nombreux cas, les tribunaux ont alors sanctionné le trouble de voisinage et exigé la cessation de la pollution. On peut même croire que si cette première tendance s'était poursuivie, la révolution industrielle ne se serait pas produite en générant la pollution telle que nous l'avons connue, puisque les pollueurs auraient rapidement été interpellés afin de cesser de produire des externalités environnementales. Mais cela, c'était sans compter sur les pouvoirs étatiques, qui ne l'entendaient pas ainsi.

[24] La Cour suprême dans l'affaire *Drysdale* c. *Dugas*, (1896) 26 R.C.S. 20, sous la plume de Sir Henry Strong – Juge en chef, explique d'ailleurs que cette maxime constitue le fondement commun de la common law et du droit civil québécois en matière de « nuisances » (voir à la p. 23 du jugement).

[25] Jean HÉTU, « Le rôle de l'État dans la protection de l'environnement : une analyse critique de l'activité législative », *dans* E. MACKAAY et H. TRUDEAU, *op. cit.*, note 21, p. 265, à la page 274.

Au contraire des tribunaux qui sanctionnaient ainsi le droit individuel à ne pas être pollué, les gouvernements, au nom du bien-être collectif et du développement économique, sont rapidement intervenus afin de protéger les activités industrielles qui, soutenait-on, créaient des emplois et généraient des retombées économiques.

Ainsi, au nom de la création d'emploi et du développement de l'économie régionale, les citoyens de la région de Rouyn n'ont pu pendant de nombreuses années intenter de recours en injonction contre les compagnies minières, ni réclamer de dommages et intérêts en raison des gaz et fumées délétères produits au cours des opérations d'une usine de fonte. Le législateur québécois, dans sa grande sagesse, avait en effet modifié la *Loi sur les mines*[26] de l'époque afin d'empêcher de tels recours.

Pourtant, pendant toutes ces années, des citoyens ont été contaminés par l'anhydride sulfureux émis dans l'air par la Noranda Mines Ltd. et ce n'est que bien des années plus tard que furent portées devant les tribunaux des causes attaquant les activités de cette entreprise[27].

Il est inquiétant de constater que c'est aujourd'hui les mêmes arguments que l'on nous sert pour justifier le fait que l'on songe à reconduire l'interdiction de poursuivre en raison de troubles de voisinage.

Ce raisonnement captieux a conduit plus d'une fois les autorités étatiques à la spoliation de l'environnement au profit de l'industrie et du développement économique à tout crin. L'histoire législative post-révolution industrielle recèle ainsi plusieurs exemples où, sciemment, un législateur a suspendu les droits de poursuivre pour les inconvénients de voisinage. À titre d'exemple, mentionnons les cas suivants :

- en 1926, le gouvernement du Québec ajouta un article dans la *Loi sur les cités et villes* pour empêcher les recours en injonction contre les fabriques de pulpe et de papier [28];
- en 1970, le gouvernement fédéral a adopté une loi exemptant complètement l'industrie nucléaire de toute responsabilité civile en cas d'accident nucléaire[29];
- en 1949, le gouvernement de l'Ontario a modifié sa *Loi sur l'aménagement des lacs et rivières* pour permettre à un tribunal de refuser d'accorder une injonction contre une industrie qui polluait un cours d'eau.

Ce dernier exemple est riche d'enseignements sur le mode d'intervention de l'État et des conséquences qui en découlent. Le Professeur Hétu résume l'affaire *K.V.P. Co.* c. *McKie*[30], à l'origine de cette saga :

[26] *Loi sur les mines*, S.R.Q. 1964, c. 89, art. 121 et 122.
[27] Pour un exemple d'une telle poursuite, voir *Potvin* c. *Noranda Mines Ltd.*, [1978] C.P. 41.
[28] HÉTU, J., *loc. cit.*, note 25, p. 275.
[29] À ce sujet, lire Elizabeth BRUBAKER, *Property rights in the defence of nature*, Toronto, Earthscan Publications Ltd, 1995, p. 93 et suiv.
[30] [1949] R.C.S. 698.

> « Mais le Québec n'était certes pas le seul gouvernement sensible aux arguments économiques soulevés par certaines entreprises polluantes. Nous retrouvons en effet une situation semblable en Ontario dans l'affaire de la *K.V.P. Co.* L'histoire remonte à 1905 alors qu'une compagnie de pâtes et papiers s'installe sur les rives de la rivière Spanish. Même si cette dernière fut grandement polluée par l'entreprise, celle-ci ferme ses portes en 1930 et la région redevient un paradis pour les touristes et les pêcheurs. Cependant, la compagnie reprend ses activités avec l'aide du gouvernement ontarien et, malgré son engagement à ne pas déverser de déchets ou autres substances chimiques dans la rivière, la qualité de l'eau de la rivière se dégrade rapidement. C'est pourquoi quelques pourvoyeurs dont un dénommé McKie intente (sic) un recours en injonction contre la compagnie pour l'empêcher de polluer la rivière Spanish. Le débat judiciaire se rend jusqu'à la Cour suprême du Canada et celle-ci confirme les tribunaux de première instance qui avaient accordé une telle ordonnance en refusant de prendre en considération les répercussions que ce recours pouvait avoir sur l'économie de la région. Le gouvernement de l'Ontario avait bien tenté d'empêcher l'injonction en modifiant, dès 1949, la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières* pour permettre à un tribunal de refuser d'accorder une injonction après avoir pris en compte l'importance de l'exploitation de l'usine pour la municipalité dans laquelle elle exerce ses activités ainsi que les bénéfices qu'une telle exploitation confère aux habitants de cette localité. Mais autant la Cour d'appel de l'Ontario que la Cour suprême du Canada refusèrent d'appliquer rétroactivement cette modification à l'affaire *K.V.P. Co.* Aussi, le gouvernement ontarien n'eut pas d'autre choix que d'adopter une loi pour annuler directement l'injonction accordée par la Cour suprême du Canada. En vertu de cette loi, seulement un recours en dommages-intérêts pouvait être accueilli dans l'avenir contre la société K.V.P. Le gouvernement justifia sa législation en affirmant que le problème de la pollution de l'eau ne pouvait être résolu par des injonctions qui pouvaient être très préjudiciables à l'intérêt public. »[31]

K.V.P. vendit son usine quelques années plus tard, abandonnant aux citoyens riverains une rivière polluée que les propriétaires successifs des installations ont maintes fois promis de dépolluer, ce qui ne fut pas entamé sans solliciter la participation du gouvernement de l'Ontario.

Il fallut donc attendre la fin des années 60 pour comprendre que les activités polluantes ne génèrent pas que des retombées économiques, mais qu'elles engendrent également des coûts environnementaux. Seulement alors, on découvrit que l'intérêt collectif exige un meilleur contrôle des sources de pollution. Néanmoins, il faut constater qu'avant cette prise de conscience, le gouvernement du Québec a adopté une politique de laisser-faire en matière de protection de l'environnement et il a trop souvent fait pencher la balance des inconvénients en faveur des entreprises[32].

Alors que nous aurions pu croire que cette vision du développement économique relève maintenant d'une autre époque, il est bon de rappeler, dans le cas présentement à l'étude, que le gouvernement du Québec a introduit à la *Loi sur les véhicules hors route* et au *Règlement sur les motoneiges*, en 1995 et 1996, une exception à l'interdiction de circuler à moins de 30 mètres

[31] HÉTU, J., *loc. cit.*, note 25, p. 277. [Références omises]
[32] *Id.*, p. 278.

d'une habitation lorsque cette circulation s'effectue « sur un sentier établi dans une emprise ferroviaire désaffectée »[33].

En adoptant une mesure d'exception permettant la circulation des VHR à un endroit où, justement, l'interdiction aurait dû s'appliquer avec le plus de rigueur, le législateur mettait lui-même la table pour l'affaire du *Petit train du Nord*, avec les résultats que l'on sait.

À ce sujet, commentant les suites de l'affaire du *Petit Train du Nord*, M[e] Christine Duchaine fait valoir :

> « Bien qu'il puisse être important de préserver les retombées économiques de la pratique touristique des véhicules hors route, il est pour le moins étonnant de constater avec quelle facilité le gouvernement s'autorise à suspendre le droit de chacun à la jouissance paisible de ses biens et le droit à une audition publique et impartiale par un tribunal indépendant, tels que reconnus par les articles 6 et 23 de la *Charte des droits et libertés de la personne* sans avoir démontré la nécessité d'une telle mesure pour assurer la protection de l'intérêt public. Puisque l'arrêt précité condamne le gouvernement à dédommager des citoyens, il est permis de se questionner sur les véritables raisons de cette modification législative étant donné notamment l'apparent conflit d'intérêts dans lequel il se trouve. En suspendant la possibilité de recours en dommages, le gouvernement donne préséance à sa santé financière au détriment des droits fondamentaux de tous, ce qui ne nous apparaît pas comme une solution adéquate à première vue. »[34] [Nos soulignés]

Une proposition qui fait fi de la protection de la santé humaine

On constatera, justement, comment l'analyse des auteurs du rapport sur les VHR sur la pertinence de reconduire l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route* évacue complètement les considérations de santé humaine, écorchant au passage les principes suivants de la *Loi sur le développement durable* (art. 6) :

> « *a)* «*santé et qualité de vie*»: les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;
>
> *b)* «*équité et solidarité sociales*»: les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

[33] Voir l'article 12 de la Loi et l'article 53 du Règlement.

[34] Christine DUCHAINE, « Les recours visant le respect des lois environnementales à la portée des citoyens : l'émergence d'une autorité de contrôle sociétale » *dans* SERVICE DE LA FORMATION CONTINUE DU BARREAU DU QUÉBEC, *Développements récents en droit de l'environnement (2007)*, Cowansville (Québec), Les Éditions Yvon Blais, 2007; édition électronique : EYB2007DEV1312.

> *j)* «*précaution*»: lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement; »

Ainsi, s'il convient de protéger les retombées économiques liées à la pratique des VHR, il semble bien que la protection de la santé humaine ne pèse pas lourd dans l'analyse des auteurs du rapport qui, pourtant, reconnaissent l'existence d'un « préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, lorsque la cause de ces préjudices est l'utilisation d'un VHR » (p. 27).

Mais qu'avons-nous à faire de la santé de quelques acariâtres lorsqu'il s'agit de protéger les retombées économiques d'une industrie essentielle pour la survie des régions du Québec ? On se le demande.

Il nous apparaît néanmoins essentiel d'examiner les faits présentés dans le cadre de l'affaire du *Petit Train du Nord*, en nous arrêtant à la qualité de la preuve présentée devant le tribunal, pour constater la gravité de l'atteinte aux droits de propriété des citoyens riverains du sentier et les conséquences sur leur santé.

La preuve décrit ainsi le nombre élevé de passages de motoneiges (plusieurs centaines) à toute heure du jour et même de la nuit, alors que plusieurs témoins expliquent à la Cour la gêne que constitue le passage de ces motoneiges, les odeurs nauséabondes, le non-respect des limites de vitesse et surtout le bruit. Ajoutons à cela, le témoignage de plusieurs experts et la production d'expertises sur le bruit et en toxicologie des polluants. L'ampleur et la qualité de la preuve étaient pour le moins impressionnantes! Tout ceci permet à la juge Hélène Langlois de conclure :

> « L'intensité du bruit, tel qu'il existe l'hiver aux abords de la piste, ne constitue pas un inconvénient normal et inévitable de la vie en société dans un tel milieu.
>
> Le fait de ne pas pouvoir ouvrir ses fenêtres l'hiver ou sinon d'en subir des inconvénients qui dépassent les normes, d'être empêché de dormir, de se réfugier ailleurs, traduisent une nuisance.
>
> Les inconvénients anormaux qui se traduisent par des odeurs, du bruit, une contamination de la qualité de l'air ou autres composantes dans l'environnement peuvent constituer une nuisance au sens du droit commun.
>
> Il y a donc lieu de conclure que la circulation de motoneiges entraîne une contravention à la norme édictée à l'article 976 *C.c.Q.* »[35]

Bref, les troubles de sommeil, l'anxiété, les odeurs constantes de gaz, vivre « encabanné » avec les fenêtres fermées, autant de désagréments que personne ne voudrait vivre. Tel que le soulignait la Cour d'appel au siècle dernier : « La loi ne dit pas quels sont ces actes de tolérance, mais les usages de la vie journalière les font assez connaître. »[36]

[35] *Id.*, par. 344 à 347.
[36] *St-Charles* c. *Doutre*, [1874] L.C.J. 235 B.R.

Pareillement, dans l'affaire *Ciment du Saint-Laurent*, la preuve du trouble de voisinage a exigé une démonstration éloquente de la part des demandeurs.[37]

D'ailleurs, dans l'affaire *Entreprises Auberge du Parc ltée* c. *Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*[38], un jugement rendu quelques mois après *Ciment du Saint-Laurent*, la Cour d'appel du Québec a eu l'occasion de confirmer que le seuil de tolérance doit être celui d'une *personne raisonnable* qui subit l'inconvénient et qui est placée dans les mêmes circonstances. Donc, une mesure essentiellement objective.

Il s'agit donc de comparer la nuisance alléguée aux inconvénients normaux et inévitables de la vie en société en tenant compte de la situation des fonds concernés et des usages de la collectivité dans le milieu[39]. L'article 976 *C.c.Q.* sanctionne l'exercice antisocial ou anormal d'un fond voisin. Et il y a loin de la coupe aux lèvres pour convaincre un tribunal de l'existence d'un trouble de voisinage suffisamment sérieux pour justifier une intervention judiciaire. Déjà, dans l'affaire de *L'association des résidents du lac Mercier inc.* c. *Paradis*[40] portant sur des faits similaires concernant le sentier de motoneiges du Petit train du Nord, la Cour supérieure avait rejeté les prétentions du groupe de citoyens quant à l'existence de troubles de voisinage *faute d'une preuve suffisante à ce sujet*. Tout en soulignant les doléances des citoyens riverains à propos du bruit, le tribunal avait cependant envoyé un message important sur l'ampleur de la preuve qui devrait être faite pour justifier une conclusion de troubles de voisinage :

> « La preuve testimoniale des requérants a démontré que le passage des motoneiges près des résidences situées aux abords de l'emprise cause des bruits importants pour les résidents, que ce soit de jour ou de nuit. […] *En revanche, aucune preuve technique, mesures de décibels à l'appui, ne permet au tribunal d'évaluer avec fiabilité le degré d'intensité de ces bruits et leur caractère intolérable aux humains en général*. »[41] [Nos italiques]

Les membres de la *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord »* allaient prendre bonne note de ce commentaire et ajuster leur preuve en conséquence.

Le Professeur Thunis fait d'ailleurs ce commentaire à ce sujet :

> « La doctrine est parfois hésitante et la jurisprudence, assez pragmatique, tranche en sens divers, opérant, semble-t-il, la pesée des droits respectifs en fonction de l'importance du trouble et de l'ampleur des mesures requises pour le faire cesser. »[42]

Ainsi, ne pouvons-nous conclure à l'abus de procédure des voisins incommodés, puisque, même dans le dossier des motoneiges du *Petit train du Nord*, le tribunal s'est assuré de limiter la res-

---

[37] On consultera, en annexe du présent mémoire, un résumé de l'ampleur de la preuve qui fut présentée devant le tribunal, dans ces deux dossiers.
[38] EYB 2009-154142 (C.A.).
[39] *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord »* c. *Municipalité régionale de comté des Laurentides*, précitée, note 3, par. 99.
[40] EYB 1996-29270 (C.S.).
[41] *Id.*, par. 126.
[42] THUNIS, X., *loc. cit.*, note 21. [Références omises]

ponsabilité qu'aux activités engendrant des nuisances nettement anormales. Rappelons-nous que le groupe tel que défini à l'autorisation du recours dans un périmètre de 200 mètres de la piste fut réduit par la cour à 100 mètres. Malgré ce jugement nuancé et conforme aux principes juridiques applicables en ce domaine, le législateur choisit de limiter le droit des personnes affectés anormalement par ce type de nuisance. Il y a lieu de s'interroger sérieusement de quel côté se trouve le vrai abus de pouvoir?

En pratique nous devons nous demander ce qu'a donc tant à craindre le législateur de l'application de l'article 976 *C.c.Q.* à la pratique des véhicules hors route? Il est en effet prévu que les sentiers doivent dorénavant répondre aux critères suivants :

- pour les sentiers faisant partie des réseaux interrégionaux qui seront reconnus par le gouvernement; le cas échéant, ces réseaux doivent être modifiés selon les recommandations des tables de concertation;
- respect de certaines règles d'aménagement de ces sentiers, notamment les normes environnementales et les distances séparatrices, déterminées dans la Loi ou par règlement municipal;
- respect des règles de circulation minimisant les impacts sonores, particulièrement les limites de vitesse, les heures et l'interdiction de modifier les silencieux.

Ces mesures portent en elles-mêmes les balises qui devraient guider un tribunal dans la détermination de ce que constitue un trouble de voisinage. Ainsi, la circulation de véhicules hors route à la vitesse permise et dont les silencieux ne sont pas modifiés sur un sentier respectant ces normes d'aménagement et environnementales ne devrait pas engendrer d'inconvénients anormaux dépassant la limite de ce qui est acceptable suivant la nature des fonds, leur situation et les usages locaux.

Restent les rares cas où les normes ne seraient pas respectées ou, même en cas de respect desdites normes, les inconvénients surpasseraient les limites de la tolérance entre voisins.

Alors là, il faut permettre au droit de la responsabilité civile d'agir « pour satisfaire les deux objectifs de politique générale que sont la dissuasion et la juste indemnisation des victimes »[43]. En effet, lorsque toutes les mesures de prévention ont failli à la tâche, il faut laisser les tribunaux arbitrer le conflit d'usages. Il s'agit là du dernier rempart des citoyens qui subissent un préjudice véritable et d'un moyen efficace d'*internalisation* des coûts environnementaux qui, autrement, resteraient des *externalités* supportées par les citoyens riverains, sans aucune possibilité de compensation. Or, le maintien du droits d'intenter de tels recours a pour effet profitable d'obliger les entreprises ou autres agents économiques à respecter l'environnement et à faire preuve de prudence et de diligence dans le cadre de leurs activités, ce qui relève davantage du développement durable selon nous.

[43] *Colombie-Britannique* c. *Canadian Forest Products Ltd.*, [2004] 2 R.C.S. 74, par. 68.

À ce sujet, nous abondons dans le sens de M[e] Bélanger qui, à propos de l'utilité du recours collectif en matière de protection de l'environnement, expose :

> « […] la juge Otis, dissidente dans l'affaire *Aéroport de Montréal*, concluait:
>
> > 81 S'il est un champ de l'activité humaine qui commande, désormais, la plus haute vigilance, c'est bien celui de la protection collective des citoyens contre les atteintes environnementales. La pollution par le bruit est une source de nuisance reconnue et documentée dans la littérature environnementale. Le recours collectif constitue l'un des seuls véhicules procéduraux qui permettent aux citoyens d'agir, ensemble, comme vigiles de la protection de leur environnement. Rares sont les citoyens qui - agissant seuls - auraient les moyens d'accéder à la justice civile contradictoire afin de chercher le remède de la loi.
>
> En regard spécifiquement de la procédure de recours collectif pour nuisances environnementales, le juge Dalphond de la Cour d'appel rappelait:
>
> > De plus, on ne peut ignorer qu'en matière de trouble de voisinage aux conséquences limitées, le recours collectif grâce au financement du Fonds d'aide dont il est souvent assorti, comme en l'instance, est probablement le seul véhicule procédural qui puisse permettre un débat judiciaire.
>
> La Cour suprême s'était d'ailleurs déjà prononcée en ce sens dans l'affaire *Western Canadian Shopping Centres* en rappelant:
>
> > Le recours collectif joue un rôle important dans le monde d'aujourd'hui. La montée de la production de masse, la diversification de la propriété commerciale, la venue des conglomérats, et la prise de conscience des fautes environnementales ont tous contribué à sa croissance [...] La pollution peut affecter des citoyens à travers tout le pays [...] Le recours collectif fournit un moyen de résoudre efficacement de tels litiges d'une manière équitable pour toutes les parties.
>
> Ainsi, la procédure de recours collectif lorsque appliquée à des problématiques environnementales, rencontre une finalité sociale particulière et complémentaire, confirmant l'un des avantages reconnus à cette procédure, à savoir qu'elle « sert l'efficacité et la justice en faisant en sorte que les malfaisants actuels ou éventuels prennent pleinement conscience du préjudice qu'ils infligent ou qu'ils pourraient infliger au public et modifient leur comportement en conséquence reconnu ». »[44]

[44] M. BÉLANGER, *loc. cit.*, note 6; références omises.

CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Bref, après analyse, nous ne voyons aucune raison de reconduire la suspension des droits civiques des citoyens du Québec pour empêcher les poursuites en vertu de l'article 976 du *Code civil du Québec*.

Au contraire, nous sommes d'avis que les autres mesures proposées dans le rapport sur les véhicules hors route sont susceptibles d'encadrer adéquatement la pratique de ces activités. C'est pourquoi nous réitérons notre appui à la mise en œuvre de ces différentes mesures selon lesquelles, notamment :

- les sentiers faisant partie des réseaux interrégionaux seront reconnus par le gouvernement; ces réseaux peuvent par ailleurs être modifiés selon les recommandations des tables de concertation;
- des citoyens riverains des sentiers et des groupes environnementaux sont appelés à siéger à des les tables de concertation;
- les sentiers respectent certaines règles d'aménagement, notamment en matière d'environnement et de distances séparatrices, lesquelles peuvent être déterminées dans la Loi ou par règlement municipal;
- des efforts sont consentis afin de faire respecter les règles de circulation minimisant les impacts sonores, particulièrement les limites de vitesse, les heures et l'interdiction de modifier les silencieux; de même sera interdite la vente d'accessoire permettant de modifier les VHR de façon à les rendre non conformes à la réglementation applicable.

Nous sommes d'avis que dans un tel contexte policé, il y aurait peu à craindre des troubles de voisinage.

Par conséquent, le *Centre québécois du droit de l'environnement* ne formule expressément qu'une seule recommandation dans le cadre du présent mémoire, soit celle d'abroger l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route*.

En effet, quand tous les mécanismes de prévention des conflits d'usages ont échoué, l'article 976 *C.c.Q.* constitue le dernier rempart des citoyens lésés. De plus, l'article 976 *C.c.Q.* constitue un important moyen d'*internalisation des coûts environnementaux* afin de compenser ceux qui subissent un préjudice sérieux, ce qui a d'ailleurs été reconnu et souligné par la Cour suprême dans l'affaire *Ciment du Saint-Laurent*. Ensuite, il nous apparaît préjudiciable, dans un État démocratique, de limiter les droits de ses citoyens. Enfin, nous estimons qu'empêcher la protection offerte par l'article 976 *C.c.Q.* relève d'une conception erronée de la protection des intérêts économiques dans une société qui dit vouloir vivre dans le paradigme du développement durable.

Nous croyons qu'il en va de la pérennité de la qualité de nos milieux de vie.

TABLE DES JUGEMENTS

Cie pétrolière Impériale ltée c. Québec (Ministre de l'Environnement), [2003] 2 R.C.S. 624.

Ciment du Saint-Laurent c. *Barette*, [2008] 3 R.C.S. 392.

Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord » c. *Municipalité régionale de comté des Laurentides*, REJB 2004-81143 (C.S.).

Colombie-Britannique c. *Canadian Forest Products Ltd.*, [2004] 2 R.C.S. 74.

Drysdale c. *Dugas*, (1896) 26 R.C.S. 20.

Entreprises Auberge du Parc ltée c. *Site historique du Banc-de-pêche de Paspébiac*, EYB 2009-154142 (C.A.).

Friends of the Oldman River c. *Canada (Ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3.

K.V.P. Co. c. *McKie*, [1949] R.C.S. 698.

L'association des résidents du lac Mercier inc. c. *Paradis*, EYB 1996-29270 (C.S.).

Potvin c. *Noranda Mines Ltd.*, [1978] C.P. 41.

St-Charles c. *Doutre*, [1874] L.C.J. 235 B.R.

DOCTRINE

BÉLANGER, M., « L'après Ciment St-Laurent pour les recours collectifs en environnement » *dans* SERVICE DE LA FORMATION CONTINUE DU BARREAU DU QUÉBEC, *Développements récents en recours collectifs (2009)*, Cowansville (Québec), Les Éditions Yvon Blais, 2009; édition électronique : EYB2009DEV1609.

BRUBAKER, E., *Property rights in the defence of nature*, Toronto, Earthscan Publications Ltd, 1995.

DUCHAINE, C., « Les recours visant le respect des lois environnementales à la portée des citoyens : l'émergence d'une autorité de contrôle sociétale » *dans* SERVICE DE LA FORMATION CONTINUE DU BARREAU DU QUÉBEC, *Développements récents en droit de l'environnement (2007)*, Cowansville (Québec), Les Éditions Yvon Blais, 2007; édition électronique : EYB2007DEV1312.

HÉTU, J., « Le rôle de l'État dans la protection de l'environnement : une analyse critique de l'activité législative », *dans* Ejan MACKAAY et Hélène TRUDEAU, dir., *L'environnement – À quel prix?*, Actes du colloque conjoint des Facultés de droit de l'Université de Poitiers et de l'Université de Montréal, Les Éditions Thémis, Montréal, 1995, p. 265.

PÉRINET-MARQUET, H., « Le droit français de la responsabilité civile en matière d'environnement », *dans* Ejan MACKAAY et Hélène TRUDEAU, dir., *L'environnement – À quel prix?,* Actes du colloque conjoint des Facultés de droit de l'Université de Poitiers et de l'Université de Montréal, Les Éditions Thémis, Montréal, 1995, p. 57.

THUNIS, X., « La protection de l'environnement, une cure de jouvence pour la responsabilité civile? Réponse du droit belge et perspectives européennes », *dans* Ejan MACKAAY et Hélène TRUDEAU, dir., *L'environnement – À quel prix?,* Actes du colloque conjoint des Facultés de droit de l'Université de Poitiers et de l'Université de Montréal, Les Éditions Thémis, Montréal, 1995, p. 79.

ANNEXE : RÉSUMÉS DE LA PREUVE PRÉSENTÉE DANS LES AFFAIRES DU *PETIT TRAIN DU NORD* ET *CIMENT DU SAINT-LAURENT* POUR CONVAINCRE LE TRIBUNAL DE L'EXISTENCE D'UN TROUBLE DE VOISINAGE

***Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord »* c. *La municipalité régionale de comté des Laurentides*, REJB 2004-81143 (C.S.)**

LE TROUBLE DE VOISINAGE – *La preuve selon l'art. 976 C.c.Q*

La situation géographique et démographique – La MRCL comprend environ une vingtaine de municipalités. Le Parc Linéaire couvre 75 km sur le territoire de la MRCL. La piste de motoneige couvre 38 km et est partie d'un important réseau provincial de sentiers de motoneiges qui compte 33,640 km de sentiers. Elle est fréquentée par des motoneigistes qui proviennent non seulement de la région mais aussi d'un peu partout dans la province et même de l'étranger. La vitesse, la présence de courbes, les avertissements d'arrêts à 100 m à venir et les distances sont signalées; le droit de passage sur certaines propriétés est également encadré. Elle est patrouillée par des bénévoles des Clubs de motoneige et de la Fédération de motoneiges, par la Sûreté du Québec. À l'intérieur du 200 m bordant la piste de chaque côté, on retrouve environ 600 adresses civiques.

Les témoins – La Coalition a fait entendre 23 témoins résidant aux abords de la piste. Ils sont de tous les groupes d'âge; certains, originaires de la région, ont choisi de continuer à y résider, plusieurs s'y sont installés après leur retraite, ou pour d'autres, il s'agit de leur résidence secondaire. En général, l'environnement et la quiétude associés à la vie dans cette région expliquent le choix d'y vivre. Une fois l'emprise abandonnée par le CP et les rails enlevés, débute une période de cohabitation agréable entre les résidants le long de la piste, piétons ou skieurs de fond, et les quelques motoneigistes de la région qui, occasionnellement, se déplacent sur la piste. Les témoins parlent d'environ une quinzaine de motoneiges par jour la fin de semaine et beaucoup moins durant la semaine. Depuis 1997, le trafic de motoneiges sur la piste augmente de façon significative. La quiétude dont jouissent les résidants désormais cesse à chaque année avec l'arrivée des motoneiges.

Achalandage – La période la plus achalandée de la saison s'étend du congé des Fêtes au début du mois de mars. La journée du samedi est la plus achalandée : il passe en moyenne 300 à 700 motoneiges; les dimanches et les autres jours de congé, le trafic varie entre 150 et 650 passages; le vendredi, entre 240 et 612 passages sont notés durant la journée. Les journées de semaine sont moins achalandées; cependant, plus d'une centaine de passages sont dénombrés et parfois jusqu'à 300 pour une journée sont comptés. La nuit ou tard en soirée, le décompte indique une variation entre 3 et 24 passages et, à une occasion, 54 passages.

Bruit

- On entend le bruit tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, la semaine comme les fins de semaine. La semaine, le bruit qui résulte de la circulation de motoneiges est chose courante; la fin de semaine, il est constant et est perçu même à l'intérieur de leur résidence.
- À l'intérieur, on n'entend pas nécessairement venir les motoneiges, il est soudain, sourd et fort. Nécessité d'installer quatre niveaux de fenêtre dans la chambre des maîtres pour s'assurer de ne pas être réveillé.

- On garde les fenêtres de sa résidence fermées tout l'hiver; malgré tout, on entend passer les motoneiges la nuit. Sa conjointe souffre de migraines et ne peut faire de sieste dans sa chambre le jour à cause du bruit.
- Le bruit, le jour, a l'effet d'une centaine d'intrusions subites à l'intérieur de sa résidence.
- On fait jouer de la musique ou fonctionner le téléviseur toute la journée pour tenter de couvrir le bruit. La nuit, le bruit la réveille. Une personne a déménagé pour ce motif.
- Bruit strident, répétitif qui finit par l'exaspérer et il la réveille en sursaut lorsqu'on tente de faire la sieste.
- Dort les fenêtres ouvertes; lui-même et sa conjointe sont réveillés presque toutes les nuits car le passage de quelques motoneiges suffit; le bruit, la nuit, paraît plus percutant.
- Être dérangés par le bruit, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur particulièrement les fins de semaine. S'ils dorment les fenêtres ouvertes, ils sont réveillés régulièrement par le bruit.
- Une personne qui possède une propriété de 90 âcres, entend passer une motoneige partout sur sa propriété malgré que son conjoint ait planté 3,000 arbres entre sa résidence et la piste.
- Il est souvent nécessaire d'augmenter le son du téléviseur. Ses enfants, parfois, se sont plaints d'être réveillés. Les caravanes de motoneiges, en soirées, dérangent. À une occasion, étant donné qu'il souffre d'asthme, il n'a pu rester à l'extérieur à cause de l'odeur.
- Finalement, la nuit, le bruit de la surfaceuse qui entretient la piste gêne aussi
- Des personnes doivent dormir avec des bouchons dans les oreilles
- On tente de couvrir ce bruit la nuit en laissant la porte de la pièce où se trouve le compresseur préférant entendre un bruit continu plutôt que le bruit soudain et strident d'une motoneige. // La fin de semaine, la musique joue à tue-tête dans la maison pour couvrir le bruit.

Odeur

- Perception d'odeur à l'intérieur de sa résidence.
- On ne fait plus de travaux ni d'activités à l'extérieur puisque l'odeur l'étourdit et donne des maux de cœur.
- À l'extérieur sur sa propriété, l'odeur la force à se couvrir la bouche d'un foulard afin d'être moins incommodée. Elle aime marcher, mais doit se rendre dans un autre secteur pour prendre une marche.
- Présence constante durant l'hiver à l'extérieur sur leur propriété d'une odeur de gaz et d'huile, plus forte les fins de semaine.
- Une personne prend une marche journalière dans un boisé situé à l'extrémité de sa propriété qui couvre plusieurs âcres. Afin de s'y rendre, elle marche le long de la piste; régulièrement, elle doit, ce faisant, se protéger de cette odeur en mettant un foulard devant la bouche.
- Présence à l'extérieur de l'odeur; selon la majorité, elle est présente tant la semaine et elle peut même être perçue à l'entrée d'une propriété à 100 m du Parc Linéaire.
- Cette odeur empêche, certaines journées, des familles de faire des activités à l'extérieur et elles ne peuvent plus prendre des marches à l'extérieur le long de la piste près de leur résidence; ils vont marcher à St-Jovite
- Des enfants ne jouent pas à l'extérieur parce que l'odeur les dérange, ils préfèrent jouer à l'intérieur.
- On ne pas pouvoir profiter de son terrain à l'extérieur l'hiver, particulièrement la fin de semaine à cause du bruit et, pour certains, également à cause de l'odeur.

Déménagement

- Une personne a acheté un autre terrain ailleurs et considère vendre et plusieurs envisagent déménager.
- La fin de semaine, il préfère s'éloigner et se rendre skier.
- Des personnes ne peuvent plus supporter ce milieu bruyant durant l'hiver et envisagent un déménagement.
- Déménagement à l'arrière la chambre des maîtres située à l'origine à l'avant de leur résidence avec vue sur le Lac Mercier et la piste. Ils ferment les portes des chambres situées à l'avant afin de ne pas être réveillés.
- Certaines personnes vont ailleurs les fins de semaine pendant la période de pointe du trafic, soit entre 10 h et 15 h. Ils ont mis leur maison en vente voulant s'éloigner de la piste.
- À cause du bruit, elle cesse de s'y rendre la semaine de relâche et certaines fins de semaine; il lui arrive souvent, pour cette même raison, de quitter plus tôt le dimanche après-midi.
- Il a vendu sa propriété en septembre 2003 pour s'éloigner de la piste. Le bruit, l'hiver, était chose courante et il a augmenté au fil du temps. Il la rendait agressive et elle trouvait difficile de vivre une partie de l'année dans la quiétude et l'autre dans le bruit. En moyenne, le bruit la réveillait 5 à 6 fois par semaine.

Autres

- *Communication* – Une personne témoigne d'une journée de fin de semaine alors qu'elle déneige le toit de sa résidence avec un ami. Durant cette période, environ 100 motoneiges passent sur la piste devant sa résidence et il lui est impossible durant tout ce temps de converser avec cette personne. // Situation invivable et le bruit perturbe la conversation. //Le bruit atteint un tel niveau qu'il perturbe la conversation
- *Usage du terrain* – Empêche une personne de travailler sur son terrain.
- La plupart témoignent ressentir de l'anxiété et du découragement à la perspective de l'arrivée des motoneiges et, pour plusieurs, le bruit qui en résulte finit par les rendre agressifs.
- *Nuisance au commerce* – Une personne tient un «bed and breakfast». Elle reçoit souvent des plaintes de ses clients réveillés par le bruit durant la nuit.
- *Vitesse* – La piste, à l'endroit où il réside, est en ligne droite et il évalue que les motoneiges y circulent en général au-delà de la limite de 70 km sauf lorsqu'elles sont en caravanes.

Les experts – La Coalition demande de procéder à une étude de l'impact de la circulation de motoneiges sur l'environnement sonore des quartiers résidentiels avoisinant la piste. Il n'existe aucune norme quantitative spécifiquement applicable à la situation concernée. Les experts Nguyen, Laroche et Allard procèdent donc à des mesures de bruit et comparent leurs résultats aux normes qu'ils jugent les plus appropriées dans les circonstances et émettent une opinion sur la présence ou non d'un bruit constitutif de nuisance.

La plupart des municipalités avoisinant le Parc Linéaire, à l'exception de St-Jovite et Mont-Tremblant, ont adopté des règlements qui réfèrent à une norme qualitative, c'est-à-dire établissant des conditions au bruit constituant une nuisance. La MRCL ne possède pas de règlement spécifique sur les nuisances. Les experts procèdent donc, à partir de guides, recommandations ou réglementations autres à déterminer le paramètre descripteur comparatif qui leur paraît être le plus représentatif de la gêne associée à au bruit environnemental.

- ***Bruits à l'intérieur*** : Toutes les valeurs enregistrées à l'intérieur des chambres à coucher des résidences dépassent largement les limites recommandées par l'OMS pour assurer un sommeil réparateur. Les niveaux maxima dépassent dans plusieurs cas le 45 dBA max recommandés par l'OMS. Par ailleurs, les différences entre le bruit ambiant et les niveaux maxima sont toutes supérieures à 15 dB, et atteignent même souvent des différences de plus de 25 dB. Lorsque les fenêtres sont entrouvertes, la situation est encore pire. L'ensemble des valeurs a été enregistrée le jour, mais témoignages démontrent que les motoneiges passent à toute heure du jour et de la nuit. La quantité de ces passages est suffisante pour perturber de façon significative le sommeil des résidants.
- En présence d'un bruit ambiant de l'ordre de 20-30 dBA à l'intérieur de leur domicile, les gens ajustent leur système de son ou leur téléviseur à un niveau confortable d'écoute de l'ordre de 50 dBA. Lorsqu'il y a un passage de motoneige qui engendre des niveaux qui peuvent dépasser 50 dBA à l'intérieur, on se retrouve dans une situation où le niveau de la musique ou de la parole est identique à celui du bruit.
- Les experts précisent que pour assurer une communication verbale adéquate, le niveau de bruit ambiant doit être inférieur à 35 dBA et le rapport signal sur bruit doit être de l'ordre de 15 dB. Ce rapport peut même être supérieur à 15 dB pour les personnes qui présentent des atteintes auditives (ex. personnes âgées). Ainsi, si le bruit ambiant monte subitement à 50 dBA lors du passage d'une ou de plusieurs motoneiges, les résidants n'ont pas le choix que de hausser le volume d'au moins 15 dB (donc à 65 dBA) pour continuer de comprendre les messages verbaux.
- ***Bruits à l'extérieur*** : Chaque passage de motoneige peut induire des niveaux de bruit entre 67 et 92 dBA, selon la localisation. Il est pratiquement impossible de communiquer pendant ces périodes de bruit.
- L'ensemble des témoignages décrivant les effets ressentis par les résidants en réaction au bruit traduit, selon Mme Laroche, une situation où vraisemblablement les émergences de bruit dépassent 15 dBA et il y a urgence à agir. Les données recueillies dépassent les limites acceptables pour assurer un sommeil de qualité, ne pas interférer dans la communication et éviter l'effet de gêne.
- À l'extérieur, M. Allard reconnaît une interférence temporaire sur la communication et sur le sommeil; l'intelligibilité serait réduite à - 95% dans certaines situations.
- Selon les données recueillies, qui sont limitées, le *nombre de passages* de motoneiges la nuit est compris entre 3 et 24, sauf à une exception avec 54 passages.
- S'appuyant sur les critères émis par l'OMS, M. Allard conclut qu'une perturbation du sommeil est possible dans le cas du non-respect des vitesses affichées et, pour les résidences isolées situées, à moins de 30 m alors que la vitesse affichée est de 70 km/h.

Discussion de la Cour – Les plaintes de Membres quant aux effets de ce bruit sont ainsi objectivées.

- La *norme* qui tient compte d'un bruit intermittent par opposition à un bruit continu, c'est-à-dire une norme qui utilise un paramètre comparable de plus courte durée ou qui tient compte du dépassement d'un bruit de fond, paraît la plus raisonnable dans les circonstances. Cette approche est appliquée par l'OMS. En ce qui concerne l'impact du bruit à l'extérieur, les opinions des experts convergent. Mme Laroche, en analysant les résultats des mesures à 25 m et moins de la piste, conclut à un impact significatif sur la communication; M. Allard reconnaît

à 60 m et moins, à une vitesse de 30 km/h, une interférence temporaire où l'intelligibilité serait réduite à - 95%.

- Il faut apprécier ces constats en tenant compte aussi du nombre de passages enregistrés sur la piste.
- *Impact sur le sommeil* : Les auteurs affirment que l'évaluation de l'existence ou non d'une nuisance doit se faire tenant compte qu'il doit être possible de dormir avec une fenêtre légèrement ouverte. L'évaluation de l'effet du bruit sur le sommeil par Mme Laroche tient compte de niveaux sonores maximums de 45 dBA en matière de bruit non continu, il s'agit d'une norme acceptée par les experts en bruit, dont l'OMS. Il en est de même des paramètres comparatifs pour évaluer à l'extérieur l'impact du bruit sur la communication.
- La *vitesse* et la conformité ou non à la norme d'émission sonore ont, en toute vraisemblance, un impact.
- Il faut également tenir compte de l'impact de la circulation de *plusieurs motoneiges* à la fois; la preuve prépondérante démontre que les motoneiges circulent souvent plusieurs à la fois sur les pistes. Les décomptes de M. *Nguyen* révèlent que le passage de plus d'une motoneige à l'heure est chose courante la fin de semaine et durant la semaine. Le détail des décomptes effectués par le ministère des Transports indique que, durant ces journées, la moyenne se situe entre 5 et 10 motoneiges à l'heure. Tous les résultats de mesures de bruit, que l'événement mesuré corresponde au passage d'une seule ou de plusieurs motoneiges, montrent, pour chaque événement mesuré, un dépassement du niveau de bruit ponctuel par rapport au bruit de fond largement supérieur à 5 dB; la norme de 15 dB qu'applique Mme Laroche l'est aussi.
- L'incidence des phénomènes *d'accélération* et de *vitesse* est aussi en facteur qui influe sur le bruit émis par les motoneiges. Il s'agit de situations où il y a accélération ou non-respect de la limite de vitesse. Or, entre Lac-Carré et Mont-Laurier, il y a 70 arrêts sur la piste. Également, plusieurs témoins attestent du fait que les limites de vitesse sont loin d'être toujours respectées. P. ex., M. Doré témoigne qu'à l'extérieur de la municipalité de Mont-Tremblant où il réside, les motoneiges circulent à des vitesses variant entre 90 et 110 km/h et, dans les zones de 30 km/h, à des vitesses entre 40 et 50 km/h.
- De plus, la modification d'un horaire d'activités, l'élévation de la voix ou du volume du téléviseur, l'utilisation de protecteurs auditifs, la réalisation de travaux d'insonorisation, le fait de déserter fréquemment son habitation et le déménagement sont considérés des réactions objectives au bruit.
- Certains témoins, dont plusieurs sont motoneigistes, des défenderesses témoignent que le bruit ne les dérange pas, même lorsqu'ils se trouvent à l'extérieur sur leur propriété. De tels témoignages de résidants à moins de 30 m se concilient difficilement avec la preuve d'experts à l'effet qu'à de telles distances il y a dépassement des normes entraînant vraisemblablement un effet de gêne.
- La preuve concorde avec le constat que fait la MRCL par sa résolution 2000-05-2551 adoptée en 2000 demandant aux gouvernements de 1) se concerter afin d'exiger des fabricants de tous les véhicules récréatifs motorisés qu'ils produisent des moteurs conformes aux normes d'émission, de bruit et d'efficacité énergétique applicables aux véhicules automobiles en Amérique du Nord et particulièrement en Californie; 2) de légiférer afin d'encadrer de façon efficace la construction de ces engins; 3) de légiférer afin d'encadrer de façon étroite et efficace l'utilisation et la circulation de ces engins.
- La prépondérance des témoignages, qui ne peuvent être écartés, établit aussi que la circulation de motoneiges entraîne une grande partie de l'hiver l'envahissement de la piste et de ses abords par l'odeur. La preuve n'établit pas que la piste est située dans un milieu autre qu'es-

sentiellement rural. Les émergences de bruit enregistrées lors des relevés, à l'exception d'un endroit, sont toutes reliées à des motoneiges. Il n'est pas prouvé, de façon prépondérante, que d'autres bruits dans le milieu ont un impact sur le milieu sonore ambiant surpassant le bruit. Or, il y a une plus grande attente en termes de paix et tranquillité dans les ensembles ruraux calmes.

- L'intensité du bruit, tel qu'il existe l'hiver aux abords de la piste, ne constitue pas un inconvénient normal et inévitable de la vie en société dans un tel milieu. Le fait de ne pas pouvoir ouvrir ses fenêtres l'hiver ou sinon d'en subir des inconvénients qui dépassent les normes, d'être empêché de dormir, de se réfugier ailleurs, traduisent une nuisance.
- Les inconvénients anormaux qui se traduisent par des odeurs, du bruit, une contamination de la qualité de l'air ou autres composantes dans l'environnement peuvent constituer une nuisance au sens du droit commun. Il y a donc lieu de conclure que la circulation de motoneiges sur la piste entraîne une contravention à la norme édictée à l'article 976 C.c.Q.
- Finalement, les mesures de bruit indiquent que les émergences de bruit provenant de motoneiges peuvent atteindre, à des distances au-delà du 100 m de la piste, un niveau de dépassement du bruit de fond allant au-delà de celui acceptable selon les experts. L'émergence y est cependant moins accentuée.
- De même, la preuve testimoniale, quant aux effets de la circulation de motoneiges sur les Membres résidants au-delà de 100 m de la piste, est non seulement contradictoire, mais aussi n'établit pas l'existence de troubles de voisinage générateurs de responsabilité au sens de l'article 976 C.c.Q. Il y a lieu de conclure à l'absence de preuve de nuisance à l'égard de résidants à plus de 100 m de la piste.

***Ciment du Saint-Laurent* c. *Barette*, [2008] 3 R.C.S. 392.**

LE TROUBLE DE VOISINAGE – *La preuve selon l'art. 976 C.c.Q*

4.4 Les demandeurs et les membres du groupe ont-ils subi des inconvénients anormaux en raison de l'exploitation d'une cimenterie dans leur voisinage ?

302 Afin de déterminer si la défenderesse a causé des troubles de voisinage aux demandeurs et aux membres du groupe, le Tribunal doit établir si ces derniers ont subi des inconvénients anormaux, excédant les limites de la tolérance, à cause de l'exploitation de la cimenterie. Pour faire cette analyse, il faut tenir compte de la nature ou la situation des fonds, ou encore des usages locaux (art. 976 *C.c.Q.*).

303 Les demandeurs ont fait entendre 62 témoins afin de décrire les inconvénients subis par eux, de 1991 à 1997, à cause de l'exploitation d'une cimenterie dans leur voisinage. Le Tribunal considère que ces personnes ont livré des témoignages spontanés et fort crédibles de ce qu'elles ont vécu. Les descriptions des inconvénients subis sont semblables, en grande partie, d'un témoin à l'autre d'une même zone.

304 Cette preuve convainc le Tribunal que les demandeurs et les membres du groupe ont subi des inconvénients anormaux, excédant les limites de la tolérance. Même si la défenderesse exploitait une cimenterie en respectant les normes en vigueur, elle a causé des dommages à ses voisins.

La poussière

- 305 La preuve démontre très clairement que c'est la poussière de clinker ou de **ciment** qui a causé les inconvénients les plus importants dans toutes les zone; la preuve établit qu'elles étaient très fréquentes, presque quotidiennes par périodes, portées par les vents dominants du sud-ouest.. Or, la défenderesse elle-même, sur les sacs de **ciment**, indique qu'il s'agit d'un produit corrosif. Il faut éviter les contacts avec les yeux et la peau.
- La preuve révèle qu'à de très nombreuses reprises, il y a eu des retombées de flocons. Ces dernières ont continué même après l'installation du nouveau système hybride de filtration sur les fours à clinker, en 1992 et 1993. Ces flocons étaient de différentes dimensions et devaient être nettoyés rapidement pour les empêcher de coller à la peinture et l'abîmer. Il est arrivé aussi à quelques reprises que les flocons soient mêlés à de la rouille entre 1993 et 1996.
- 308 Les descriptions faites par les nombreux témoins ainsi que la preuve documentaire et photographique convainquent le Tribunal que les inconvénients subis à cause des retombées de flocons et de poussière dépassaient les limites de la tolérance que les voisins se doivent, même en considérant qu'ils résidaient à proximité d'une industrie et non d'un autre quartier résidentiel. 309 La défenderesse exploitait légitimement sa cimenterie mais elle ne pouvait imposer à ses voisins de tels inconvénients, les empêchant de jouir normalement de leur lieu de résidence.
- 311 Les demandeurs ont investi temps et énergie pour documenter les inconvénients subis. Le Tribunal estime qu'une telle persévérance était motivée par le fait que leur seuil de tolérance, ainsi que celui de tous les résidents, était largement dépassé.

- 312 Des résidents ont été empêchés, dès que les vents dominants soufflaient, d'utiliser leur corde à linge, de manger à l'extérieur ou simplement de s'asseoir à l'extérieur. En outre, ils ont dû nettoyer très fréquemment les automobiles, les maisons, les meubles de jardin et les fenêtres, salis par la poussière. Il s'agissait d'un travail difficile, surtout pour les fenêtres, puisque la poussière de **ciment** avait durci et devait être grattée. La défenderesse a d'ailleurs reconnu à quelques reprises avoir causé des inconvénients à ses voisins. Elle a fait laver des maisons et des autos.
- 313 La preuve révèle également que la poussière de **ciment** attaque la peinture.
- 314-16 La preuve prépondérante n'établit pas que les vitres et les toitures ont été détériorées par la poussière de **ciment.**
- 317 La preuve ne démontre nullement une relation entre les problèmes de santé et la poussière. Même en considérant que la poussière de **ciment** peut être nocive pour la santé, il aurait fallu démontrer, par preuve prépondérante, qu'elle a causé les problèmes de santé décrits par certains témoins. Le Tribunal ne peut inférer de la preuve présentée une telle relation.

318 En conséquence, le Tribunal conclut que les retombées de poussière de **ciment** et de flocons ont causé aux membres du groupe de la zone rouge des inconvénients anormaux en ce qui concerne le nettoyage très fréquent des autos, des fenêtres, des galeries, des meubles de jardin. La poussière les a de plus empêchés d'étendre les vêtements sur la corde dès que le vent du sud-ouest soufflait et de manger à l'extérieur ou de profiter de leur terrain. Par ailleurs, dans cette zone, la preuve révèle que la poussière s'infiltrait à l'intérieur des maisons et entraînait un entretien continuel, tout en empêchant régulièrement les résidents d'ouvrir les fenêtres en été. Finalement, les résidents ont vu la peinture extérieure des galeries, balcons, fenêtres etc. se détériorer rapidement à cause de la poussière et des flocons de **ciment** et de clinker. Cela a nécessité un entretien plus fréquent et occasionné des dépenses supplémentaires.

Les odeurs

- 323-27 Dans différentes zones, 15 témoins sur 21 ont décrit au Tribunal des mauvaises odeurs de soufre ou d'œufs pourris, de fumée, de **ciment**. Les odeurs étaient fréquemment présentes, transportées par les vents dominants. Bien que les mauvaises odeurs aient été moins fréquentes que les retombées de poussière et de flocons, elles ont causé des inconvénients anormaux aux membres du groupe résidant dans la zone rouge. En effet, ils ont dû, à plusieurs reprises, garder leurs fenêtres fermées et s'abstenir d'aller à l'extérieur. Mme Francine Lefebvre, de l'avenue Ruel, a même dû quitter en toute hâte son domicile, avec son petit-fils et sa fille, à l'approche d'un nuage jaune en provenance de la cimenterie.

Le bruit

- 328 Plusieurs personnes de la zone rouge ont éprouvé des difficultés à dormir et quelques-uns ont même déménagé leur chambre à coucher afin de l'éloigner de la cimenterie. En plus d'un bruit de fond important, ils se sont plaints du bruit fort entendu lorsque les wagons de trains s'arrimaient. Les concasseurs faisaient également beaucoup de bruit et dérangeaient les gens.
- 329 En ce qui a trait au dynamitage, la preuve indique qu'il n'y en avait pas fréquemment, soit quelques fois dans l'année. Cependant, plusieurs témoins ont expliqué ne pas avoir été avisés des explosions, ce qui entraînait des sursauts de leur part. Par ailleurs, les vibrations se faisaient sentir dans le quartier. Mme Francine Lefebvre a même vu de la vaisselle tomber des armoires après un dynamitage.

- 331 Dans la zone bleue, pour le quartier Montmorency, plusieurs personnes, soit cinq des huit témoins, parlent du bruit. Certains, comme M. Victor Allard, racontent qu'il était peu dérangeant parce qu'ils avaient l'habitude de ce bruit sourd. M. Jean Plante, de l'avenue Ruel, explique pour sa part qu'il y avait un petit «silage», moins fort cependant, que chez M. Jacques Potvin, de la zone rouge. Mme Chantal Lavoie, ayant également habité la zone rouge, confirme ce fait. Une résidente de la 119^{e} Rue, Mme Nicole Bélanger, voisine de la voie ferrée, décrit quant à elle le bruit d'enfer causé par les trains.
- 332-3 En ce qui concerne la zone bleue, pour le quartier Villeneuve, sept des douze témoins mentionnent le bruit. Il est question de camions, de concasseurs et d'un bruit de fond. Ces bruits dérangent certains résidents : trouble de sommeil. Les inconvénients causés par le bruit étaient de moindre intensité que dans la zone rouge.
- 334-6 La preuve prépondérante est à l'effet que le bruit n'a pas causé d'inconvénients anormaux dans les zones jaunes et mauve. À l'occasion, certains résidents ont pu entendre des bruits mais cela était irrégulier et d'assez faible intensité.