

# COUR SUPÉRIEURE

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE GATINEAU

N° : 550-17-009793-173

DATE : 28 juillet 2017

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE SUZANNE TESSIER, J.C.S.**

---

**TIM KEHOE**  
Demandeur

c.

**MUNICIPALITÉ DE CHELSEA**  
Défenderesse

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'OUTAOUAIS,**

et

**LA PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC,**

et

**MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET  
DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES,**

et

**VILLE DE GATINEAU,**

et

**MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE**  
Mis-en-cause

---

**JUGEMENT SUR MESURE DE SAUVEGARDE**

---

[1] Le demandeur, Tim Kehoe, a signifié à la défenderesse, une demande introductive d'instance en injonction permanente et demande, entre autre, que soit prononcée une mesure de sauvegarde d'ici l'audition de la demande en injonction interlocutoire visant les défenderesses afin de :

- a) Cesser immédiatement et empêcher que s'effectue, tout usage, travaux et utilisation illégale de la voie ferrée situées sur son territoire
- b) Interdire tout démantèlement de la voie ferrée du corridor ferroviaire située sur le territoire de la défenderesse« [...]

[2] La défenderesse, la municipalité de Chelsea est propriétaire d'une partie d'un corridor ferroviaire de plus de vingt kilomètres qui traverse son territoire du sud au nord et la municipalité de La Pêche et la ville Gatineau sont propriétaires de l'emprise de la voie ferrée située sur leurs territoires respectifs. Le demandeur quant à lui est un propriétaire d'un immeuble dans la municipalité défenderesse situé à proximité d'une ancienne gare.

[3] Depuis juin 2011 un tronçon du chemin de fer a été emporté par des pluies diluviennes et la compagnie de chemin de fer de l'Outaouais a cessé toute activité.

[4] C'est dans ce contexte que la municipalité de Chelsea avise le 5 avril 2016, le ministre des transports de la mobilité durable et de l'électrification des transports (Ministère des transports) qu'elle abandonne l'exploitation de la voie ferrée Hull-Chelsea-La Pêche sur son territoire. Ce dernier lui signifie qu'il n'a pas d'intérêt à acquérir le tronçon ferroviaire appartenant à la municipalité.

[5] Depuis, la municipalité de Chelsea envisage différentes avenues quant à l'utilisation de l'emprise de la voie ferrée. Après étude de faisabilité, technique et financière, elle opte pour le projet d'un sentier communautaire multifonctionnel tout en conservant les largeurs de la voie ferrée existantes. Pour ce faire elle doit préalablement retirer les rails et dormants du corridor ferroviaire et se fixer un échéancier avant la saison hivernale pour l'aménagement d'une piste de ski de fond.

[6] La municipalité de Chelsea octroie a PNR Railworks Quebec Inc., (dont le directeur est Etienne Laberge) le contrat pour le démantèlement de la voie ferrée sur une longueur de 20,55 km avec une méthodologie examinée tant par la municipalité que par le Ministère appliquant la loi sur la qualité de l'environnement.

[7] Le contexte du débat soulevé par le démantèlement de la voie ferrée est relevé aux procédures.

[8] Le 5 juillet 2017, un jugement est prononcé par la juge Carole Therrien au stade de la demande en injonction provisoire qui accueille partiellement la demande. Le Tribunal n'était pas en mesure de conclure que le nivellement minimal ne perturbe la fondation et qu'il respecte le cadre défini par le Ministère, le MDDELCC n'ayant pas comparu. La question demeurerait si le retrait des dormants et des rails était susceptible de porter atteinte à la qualité de l'environnement.

[9] Le demandeur recherche l'arrêt des travaux afin, d'une part, d'éviter toute migration de contaminants et, d'autre part, de s'assurer que la municipalité puisse entreprendre sans crainte ses importants travaux sans potentiellement risquer de contaminer les bandes riveraines ou dans les bandes de protection d'un milieu humide ou sensible.

[10] Selon ce dernier, la municipalité de Chelsea ne respecte pas les conditions qu'elle avait initialement annoncées de ne pas démanteler la voie ferrée avant que les études environnementales et géotechniques ne soient complétées et que les consultations publiques n'aient eu lieu.

[11] Il s'appuie entre autre sur l'étude de LPT Enviro Inc., sous la plume de l'ingénieur Luc P. Tousignant. Les travaux proposés par la municipalité de Chelsea sont à son avis entrepris dans la bande de protection d'un milieu sensible. Le chemin de fer traverse des cours d'eau et à plusieurs endroits, le chemin de fer se retrouve dans une bande riveraine. Cela aurait pour effet de contrevenir à l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et à l'article 4.5 du *Règlement relatif aux permis et certificat* numéro 639-05 de la municipalité.

[12] À son avis, une demande de certificat d'autorisation doit être soumise pour approbation au Ministère du développement durable de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et un certificat d'autorisation est requis pour les travaux de démantèlement d'environ 20 km de rails et des dormants du chemin de fer.

[13] Le demandeur ajoute que les travaux projetés seraient une dérogation environnementale résultant du contrat de démolition de retirer les rails et les dormants du corridor ferroviaire, se basant entre autre sur le rapport de l'ingénieur Dubuc coordonnateur de l'analyse de l'expertise du Ministère de l'environnement.

[14] La municipalité de Chelsea quant à elle soutient qu'elle est autorisée par les autorités compétentes à démanteler les rails à la Phase 1 du projet pour la conversion du corridor ferroviaire en sentier multifonctionnel.

[15] Le conseiller technique au service des travaux publics de la Municipalité de Chelsea, Claude Doucet dans son affidavit (20 juillet 2017) décrit le cadre du projet de démantèlement des rails.

[16] Il précise que la phase 1 du projet de réaménagement de la voie ferrée vise strictement l'enlèvement des rails, des dormants et un réglage sommaire des sillons laissés lors de l'enlèvement des dormants à l'aide d'un équipement léger sur chenille. Aucun des travaux ne seront effectués en milieu hydrique, humide et riverain, les travaux étant strictement sur l'assise de la voie ferrée existante et que les travaux envisagés ne sont pas susceptibles d'engendrer l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet de contaminant dans l'environnement. Ainsi, les travaux de démantèlement de la voie ferrée ne requièrent pas l'autorisation du Ministère de développement durable.

[17] Quant au Ministère du développement durable de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, le géologue Gabriel Machado, de la direction générale de l'analyse et de l'expertise du bureau de Gatineau responsable des demandes de certificats d'autorisation, affirme par déclaration assermentée qu'en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement que les travaux prévus ne généreront pas d'impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation n'est pas requis pour l'enlèvement des rails (Phase1). Il le sera toutefois pour la construction de la piste multifonctionnelle (Phase 2).

[18] Quant à savoir si la municipalité peut égaler le trou laissé par l'enlèvement des dormants avec le matériel en place, le Ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatique répond à l'affirmative par courriel envoyé le 29 juin 2017.

### **Le droit**

[19] L'ordonnance de sauvegarde est une mesure judiciaire discrétionnaire délivrée à des fins conservatoires dans une situation d'urgence pour une durée limitée et au regard d'un dossier incomplet<sup>1</sup>. Les critères d'émission d'une ordonnance de sauvegarde sont les mêmes que pour ceux pour l'émission d'une injonction interlocutoire provisoire.

[20] L'article 510 du *Code de procédure civile* précise les conditions d'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire :

L'injonction interlocutoire peut être accordée si celui qui la demande paraît y avoir droit et si elle est jugée nécessaire pour empêcher qu'un préjudice sérieux ou irréparable ne lui soit causé ou qu'un état de fait ou de droit de nature à rendre le jugement au fond inefficace ne soit causé.

[21] Les critères de l'émission d'une ordonnance d'injonction interlocutoire sont bien connus: l'urgence, l'apparence de droit, la balance des inconvénients et le préjudice sérieux ou irréparable.

---

<sup>1</sup> *Parizeau c. Barreau du Québec*, 1997 R.J.Q. 1701 (C.S.).

[22] Si l'apparence de droit est claire, le tribunal n'a pas à apprécier la preuve relative à la balance des inconvénients.

[23] Si l'apparence de droit est douteuse, on analyse le préjudice sérieux ou irréparable et s'ajoute alors l'analyse d'un troisième critère, soit celui de la balance des inconvénients pour l'une et l'autre des parties.

[24] Si l'apparence de droit est inexistante, cela dispose de la question et l'injonction doit être refusée<sup>2</sup>.

### **Urgence**

[25] Le démantèlement imminent des rails et les dormants du corridor ferroviaire démontre qu'il y a une certaine urgence à traiter la demande de sauvegarde.

### **L'apparence de droit**

[26] En raison des faits allégués, le demandeur a-t-il un droit sérieux et valable à ce qu'il soit ordonné aux défendeurs de cesser toute activité de démantèlement de la voie ferrée. Autrement dit le demandeur doit démontrer qu'il possède une chance raisonnable de voir son droit confirmé par le jugement final.

[27] La *Loi sur la qualité de l'environnement* est d'ordre public et vise l'intérêt public<sup>3</sup>.

[28] Une violation objective de la Loi conduirait même, directement à l'octroi de l'injonction interlocutoire réclamée, sans qu'il ne soit nécessaire d'analyser le préjudice sérieux et irréparable<sup>4</sup>

[29] L'auteur et juge de la Cour d'appel, Paul Arthur Gendreau précise dans son précis sur L'injonction :

« La loi [...] est d'ordre public et son apparente violation dans l'une de ses prescriptions de base – la nécessité du certificat d'autorisation, lorsqu'elle existe, c'est-à-dire lorsque les droits acquis ne s'appliquent pas – conduit directement à l'octroi de l'injonction interlocutoire réclamée ».

Plus récemment encore, la Cour d'appel, alors saisie d'un pourvoi contre une ordonnance d'injonction interlocutoire où l'appelant reprochait, entre autres choses, au juge du procès de ne pas avoir statué sur le préjudice, affirmait :

---

<sup>2</sup> *N.C. c. Genest*, C.S. Québec, 2015 QCCS 1049, voir également: *La Société de développement de la Baie-James c. Chef Robert Kanatewat*, [1975] C.A. 166.

<sup>3</sup> Paul-Arthur GENDREAU, France THIBAUT, Denis FERLAND, Bernard CLICHE, Martine GRAVEL, *L'injonction*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1998, p. 242.

<sup>4</sup> Sophie THÉRIAULT, Charles TREMBLAY-POTVIN, *Droit à l'environnement*, dans « Recours en droit de l'environnement », JurisClasseur Québec, coll. Théma, LexisNexis Canada inc., 2014.

Il ne s'agit pas là vraiment d'une erreur, car en matière de violation d'une norme objective prévue par une loi d'intérêt public, il existe une présomption que je qualifierais d'irréfragable. »<sup>5</sup>

### **Analyse**

[30] Précisons qu'une ordonnance de sauvegarde est de la nature d'une injonction provisoire, elle est une mesure judiciaire discrétionnaire émise pour des fins conservatoires pour une durée limitée. Ainsi elle doit être utilisée avec beaucoup de prudence et doit être appliquée avec une extrême rigueur.

[31] Il est reconnu que l'on puisse s'adresser au Tribunal pour contester la légalité d'une décision et non pas sur la pertinence d'une décision d'une autorité municipale<sup>6</sup> car la réalité veut que les municipalités doivent souvent soupeser des intérêts complexes et opposés pour arriver à des décisions conformes à l'intérêt public<sup>7</sup>

[32] Ainsi l'opportunité ou non de l'aménagement d'une piste multifonctionnelle pour le bien être de la collectivité est du ressort d'une municipalité et de ses élus et le tribunal n'a pas à se pencher sur l'opportunité d'une telle décision.

### **Quant à la nécessité d'un certificat environnemental**

[33] Tout ce qui touche l'environnement est un domaine très encadré et nul ne peut s'improviser à vouloir retirer des rails sur une vingtaine de kilomètres traversant quelques municipalités sans vérifier la nécessité ou non d'obtenir l'autorisation du Ministère de l'environnement.

[34] L'ensemble de la preuve du demandeur repose principalement sur la déclaration assermentée de son propre expert quant à la nécessité d'obtenir une autorisation du Ministère.

[35] L'ensemble de la preuve des défendeurs repose sur les avis et les affidavits du MDDELCC.

[36] Le Ministère du développement durable a rendu décision à maintes reprises quant à l'octroi ou non d'un certificat. Il est clair selon la réglementation applicable que l'exécution de la Phase I est soustraite d'une procédure d'autorisation préalable et de l'obtention d'un certificat.

---

<sup>5</sup> P.-A. GENDREAU, préc. note 3, p. 254, référant aux arrêts *Procureur général du Québec c. Entreprises Raymond Denis inc.*, 1993 CanLII 3664 (QC CA) et *Constantineau c. Saint-Adolphe d'Howard (Municipalité de)*, 1996 CanLII 6130 (QC CA).

<sup>6</sup> *Id.*, page 234.

<sup>7</sup> *Nanaimo(Ville) c. Rascal Trucking Ltd.*, [2000] 1 RCS 342.

[37] Le 6 juillet 2015 Paula Zuro, directrice du département des travaux publics et infrastructure a transmis à Daniel Dubuc ingénieur, coordonnateur de l'analyse de l'expertise du Ministère de développement durable de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, une lettre de confirmation à l'effet que l'enlèvement des rails, plaques, crampons, aiguilles d'acier et traverses en bois ne nécessitait aucune autorisation du MDDELCC

[38] Le 9 juillet 2015, Daniel Dubuc du MDDELCC confirme par écrit que si la municipalité évite de remanier les sols de fondation de la voie ferrée et compte tenu que l'activité de voie ferrée ne fait pas partie de la liste de l'annexe III, le projet pouvait aller de l'avant sans autorisation en vertu des dispositions de la *Loi sur la Qualité de l'Environnement*.

[39] Le 2 mars 2017, suite à la demande de Claude Doucet, directeur par intérim des travaux publics et infrastructures de la municipalité de Chelsea, à savoir s'il était nécessaire d'obtenir un certificat du MDELCC si les travaux consistent à procéder à l'enlèvement des rails et des dormants, Gabriel Machado géologue, répond que le projet tel que décrit et en autant qu'il n'y a pas d'intervention telle que le nivellement de l'assise, ne nécessite pas d'autorisation du MDDELCC. Toutefois, une étude de caractérisation devrait être fournie avant d'entreprendre d'autres travaux qui amèneraient un changement d'usage du terrain.

[40] Dans son affidavit du 21 juillet 2017, Gabriel Machado réitère que les travaux de démantèlement ne nécessitent pas de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et que la méthode de travail soumise par Etienne Laberge, directeur de PNR Railworks Québec Inc. n'aura pas d'impact ou ne générera pas de rejet de contaminants dans l'environnement.

[41] En réplique à la déclaration de Claude Doucet, conseiller technique au service des travaux publics de la Municipalité de Chelsea datée du 20 juillet 2017, il confirme que le devis pour le démantèlement de la voie ferrée est conforme aux directives du Ministère.

[42] Quant au nivellement, Gabriel Machado précise que seul les trous laissés par l'enlèvement des dormants pouvaient être régalez avec le matériel en place (ballast) à l'aide de machinerie légère de style bélier mécanique sur chenille. Cette affirmation est réitérée par courriel le 29 juin 2017. Les travaux ne nécessitent pas de certificat d'autorisation car ils n'ont pas d'impact ou n'engendrent pas de rejet de contaminants dans l'environnement.

[43] Quant aux préoccupations de Luc P. Tousignant, à l'effet qu'un certificat d'autorisation soit nécessaire pour le démantèlement du chemin de fer dans des bandes riveraines ou dans un milieu humide, Gabriel Machado réplique que tous les travaux planifiés seront réalisés au-dessus de la ligne des hautes eaux sans toucher au littoral ni aux milieux humides.

[44] Il conclut que tous les travaux prévus ne généreront pas d'impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation n'est pas requis pour l'enlèvement des rails (Phase1). Il le sera toutefois pour la construction de la piste multifonctionnelle (Phase 2).

[45] Le tribunal arrive à la conclusion qu'il n'y a aucune apparence de droit permettant de douter *prima facie* de la nécessité d'un certificat d'autorisation.

[46] L'argument relatif à la nécessité d'obtenir un certificat d'autorisation du Ministère avant le début du démantèlement des rails est non fondé et le Ministère du développement durable de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a clairement exprimé sa position

[47] Une décision ministérielle ou de l'administration publique doit être présumée valide<sup>8</sup>. Le tribunal doit conclure qu'il y a présomption de la validité des travaux envisagés par la municipalité de Chelsea quant à l'enlèvement des rails.

[48] Il n'y a absolument rien dans la preuve soumise permettant au tribunal de conclure que la municipalité de Chelsea, et les mis en cause, (La compagnie de chemin de fer de l'Outaouais, le procureur général, le Ministère du développement durable de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, la Ville de Gatineau et la municipalité de La Pêche) vont à l'encontre de l'article 19.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ c.Q-2 La force de l'argument présenté par le demandeur demandant l'injonction, et dans ce cas-ci la mesure de sauvegarde n'a pas franchi la présomption de validité des actes de la municipalité<sup>9</sup>.

[49] Le demandeur n'a pas convaincu le Tribunal que la Ville de Chelsea, MDDELCC et la Procureure générale se sont mépris quant à l'application de la loi<sup>10</sup>.

[50] Quant au préjudice sérieux ou irréparable, bien que le tribunal soit d'avis que la présente demande de sauvegarde doit être rejetée, qu'il suffise de mentionner que les travaux projetés sont destinés à des fins d'accès publics et municipales versus les intérêts privés et que le préjudice penche nettement en faveur de la municipalité de Chelsea.

---

<sup>8</sup> Société minière Louvem inc. c. Aur Resources Inc., 1990 CanLII 3829 (QC CS) et repris par *Monique Deslauriers c Agence Métropolitaine de Transport et Ville de Montréal et Procureur général du Québec*, 2003 CanLII 23144 (QC CS).

<sup>9</sup> *Northex Environnement inc. c. Blanchet*, 2013 QCCA 872, par 20.

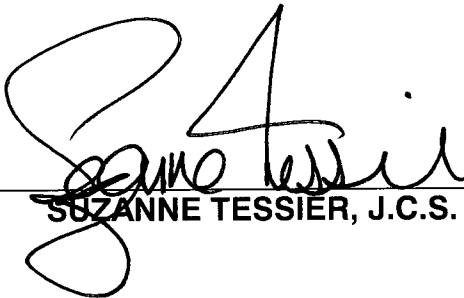
<sup>10</sup> La question de déterminer si un certificat d'autorisation est nécessaire ou non en est essentiellement une de droit et d'interprétation législative, *6169970 Canada Inc. c. Québec (Procureur général)*, 2013 QCCA 696.



**POUR TOUS CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

REJETTE la demande de sauvegarde

AVEC FRAIS.



SUZANNE TESSIER, J.C.S.

Me André Gingras  
JP Brochu avocat inc  
Procureur du demandeur

Me Michel Lafreniere  
Me François Simard  
RGPL avocats  
Procureurs de la défenderesse

Me Stéphanie Garon  
Procureure générale du Québec

Me Sophie Grégoire Tremblay  
Procureure Ville de Gatineau

Date d'audience : 25 juillet 2017