

ANNEX 2

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
«Chambre civile»

N°: 500-05-058776-004

DATE: 30 JANVIER 2001

EN PRÉSENCE DE: L'HONORABLE PIERRE JASMIN J.C.S.

FBT DORVAL INC. ET GROUP PACKAGING INC.,
Requérantes

c.
CITÉ DE DORVAL,
Intimée

JUGEMENT

[1] Par leur requête en jugement déclaratoire et en madamus, les requérantes demandent au tribunal de déclarer qu'un règlement de zonage adopté par l'intimée Cité de Dorval en juin 1991 ne peut s'appliquer à leur demande pour les permis de construction et les certificats d'autorisation pour l'opération de terrains de stationnement et l'installation d'enseignes s'y rapportant ou alternativement de déclarer la nullité du règlement de zonage adopté par l'intimée en juin 1991.

[2] Les requérantes demandent également au tribunal de déclarer que l'intimée a illégalement refusé le 29 mai 2000 d'émettre en leur faveur les permis de construction et certificats d'autorisation requis pour fins d'opérer des stationnements dans la Ville de Dorval (ci-après appelée "la Ville") et d'installer les enseignes nécessaires. Elles demandent enfin au tribunal d'ordonner à l'intimée d'émettre les permis requis, soit des permis pour opérer des terrains de stationnement et les certificats d'autorisation correspondants pour les terrains situés au 630, rue Michel Jasmin, sur le chemin Côte-de-Liesse et sur la rue Marshall, tel que décrit dans la requête.

[3] 1) LES FAITS

[4] Les requérantes et d'autres compagnies qui leur sont affiliées opèrent dans plusieurs grandes villes canadiennes des terrains de stationnement près des aéroports

AUTHENTIFICATION = KVXEH2VG6M0C6

de ces villes sous le nom de "ParK'N Fly". Il s'agit essentiellement de terrains de stationnement où les usagers de l'aéroport laissent leur voiture et sont transportés par navette jusqu'à l'aéroport.

[5] Le 17 juillet 1989, les requérantes achètent un terrain situé sur le boulevard Michel Jasmin dans la Ville de Dorval (ci-après appelé "site Michel-Jasmin"), dans le but d'étendre leurs activités à la région de l'aéroport de Montréal.

[6] Le 24 novembre 1999, suite à une vente aux enchères, les requérantes achètent de l'intimée un immeuble sur le chemin Côte-de-Liesse dans la Ville de Dorval (ci-après appelé "site Côte-de-Liesse").

[7] Le 13 septembre 1999, les requérantes avaient également acheté d'un syndic un immeuble situé sur la rue Marshall dans la Ville de Dorval (ci-après appelé "site Marshall").

[8] L'achat de ces trois terrains a été fait dans le but d'y installer des espaces de stationnement pour les opérations de "ParK'N Fly".

[9] Les représentants des requérantes avaient fait part de leur intention à monsieur Peter Yeomans, le maire de la Ville, lors de rencontres tenues avant et après l'achat de l'immeuble sur le site "Michel-Jasmin".

[10] Jusqu'en septembre 1993, cet immeuble a fait l'objet d'un bail avec la compagnie Texaco.

[11] À la fin de ce bail, les requérantes prennent les mesures nécessaires pour que le site "Michel-Jasmin" soit complètement décontaminé, à la satisfaction de l'intimée.

[12] En janvier 1994, les représentants des requérantes sont informés par l'intimée que le nouveau plan de zonage adopté en juin 1991 interdit le stationnement comme usage principal dans les limites de la Ville.

[13] Le 18 mai 2000, les requérantes présentent à l'intimée une demande de permis de construction pour l'implantation de terrains de stationnement ouverts 24 heures par jour et offrant un service de navette jusqu'à l'aéroport de Dorval de même que pour l'installation d'enseignes, pour les sites "Michel-Jasmin", "Côte-de-Liesse" et "Marshall".

[14] Le 29 mai 2000, l'intimée refuse les permis et les certificats d'autorisation au motif que le stationnement en tant qu'usage principal n'est pas autorisé dans chacune des zones à l'intérieur desquelles les requérantes veulent aménager leurs terrains de stationnement.

[15] L'intimée refuse également le certificat d'autorisation d'affichage pour toute enseigne au motif que l'usage s'y rattachant n'est pas autorisé et qu'aucune enseigne ne peut être érigée sur les sites "Marshall" et "Michel-Jasmin" puisque aucun bâtiment

principal n'y est prévu.

[16] 2) LES POSITIONS DES PARTIES

[17] Les requérantes soumettent essentiellement que le nouveau règlement de zonage est prohibitif puisqu'il interdit toute forme de stationnement comme activité principale sur tout le territoire de l'intimée. Elles soumettent également que le nouveau règlement de zonage est discriminatoire à leur endroit et qu'il a été modifié uniquement pour les empêcher d'exercer leurs activités de stationnement dans la Ville de Dorval. Elles prétendent enfin que le nouveau règlement de zonage est discriminatoire puisqu'il autorise le stationnement comme activité principale uniquement lorsqu'il est sous le contrôle de la Ville, créant ainsi un monopole commercial au seul avantage de cette dernière.

[18] L'intimée nie que le règlement de zonage 13.91 tel qu'amendé par l'intimée serait discriminatoire ou discrétionnaire puisque ses dispositions s'appliquent à tous les citoyens et contribuables de son territoire.

[19] Elle soumet que ce règlement de zonage n'est aucunement prohibitif puisque l'usage projeté par les requérantes, soit le stationnement, est permis. Selon l'intimée, sa réglementation de zonage ne fait que régir les usages permis sur son territoire. Elle soulève enfin la tardiveté de la requête pour invoquer la non-applicabilité ou la nullité des dispositions du règlement de zonage 13.91 puisque celles-ci ont été appliquées et respectées depuis une dizaine d'années.

[20] 3) DÉCISION

[21] A) Le caractère prohibitif du règlement de zonage 13.91

[22] L'ancien règlement de zonage de la Ville, numéro 700-67, qui avait été adopté par la Ville le 27 février 1967 et qui était en vigueur en 1989 lorsque les requérantes ont acheté leur premier terrain, l'a été jusqu'en 1991.

[23] L'examen de ce règlement démontre que les terrains et les garages de stationnement privés et payants, à titre d'usage principal, étaient alors autorisés dans la zone où se trouvent les trois terrains achetés par les requérantes (page 53 du Règlement).

[24] En 1991, suite à la préparation d'un nouveau schéma d'aménagement, la Ville adopte son nouveau règlement de zonage numéro 13.91-A-91. Elle avait l'obligation de le faire pour être en conformité avec le schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal dont elle fait partie. Le chapitre 3 qui traite des dispositions générales relatives au zonage, comporte à son article 3.4 une grille des usages et des normes et l'identification des classes des usages permis. La nomenclature de ces usages se retrouve au chapitre 4. Cette nomenclature des classes d'usages est divisée en quatre groupes soit: HABITATION, COMMERCE, INDUSTRIE, COMMUNAUTAIRE.

[25] Une analyse de tous les usages permis dans les groupes "HABITATION, COMMERCE et INDUSTRIE" démontre que les terrains de stationnements privés et payants à titre d'usage principal, ne sont pas permis. On y retrouve à deux endroits l'expression "entreposage de véhicule". Or, on ne saurait assimiler l'entreposage de véhicules au stationnement de véhicules. En effet, le dictionnaire "Petit Robert" définit ainsi le mot "entreposage":

"Action d'entreposer, de mettre en entrepôt."

[26] Et le mot "entrepôt" est défini ainsi:

"Bâtiment, emplacement servant d'abri, de lieu de dépôt pour les marchandises."

[27] Il est évident qu'un terrain de stationnement n'entre pas dans cette définition d'entreposage.

[28] On retrouve le mot "stationnement" dans le groupe 4.5 du règlement, soit le groupe COMMUNAUTAIRE. À l'article 4.5.1.1-l), "un espace de stationnement placé sous l'égide la Cité" est permis.

[29] À l'article 4.5.2.1-r) un "terrain de stationnement public" est permis.

[30] Il faut exclure "l'espace de stationnement placé sous l'égide de la Cité" puisqu'il ne s'agit pas d'un stationnement privé et que de toute manière le type de stationnement prévu par les requérantes ne peut en aucun cas être "un espace de stationnement placé sous l'égide de la Cité".

[31] Les terrains de stationnement que veulent exploiter les requérantes ne peuvent pas non plus être considérés comme des "terrains de stationnement publics". En effet, l'adjectif "public" est ainsi défini par le dictionnaire "Petit Robert":

"Qui concerne le peuple pris dans un ensemble; qui appartient à la collectivité sociale, politique qui en émane; qui appartient à l'état ou à une personne administrative;"

[32] Il donne également la définition suivante:

"Accessible, ouvert à tous." Et comme exemple: "la voie publique, un jardin public."

[33] Et enfin, une autre définition:

"Dont l'activité s'exerce au profit de la collectivité."

[34] L'expression "terrain de stationnement public" doit être interprétée en considérant que la nomenclature dont elle fait partie est intégrée à l'article général 4.5 intitulé "Le Groupe Communautaire". Or, le dictionnaire le "Petit Robert" définit ainsi le

mot "communautaire":

"qui a rapport à la communauté";

[35] et communauté:

"groupe social dont les membres vivent ensemble".

[36] Il donne comme synonyme: collectivité.

[37] On ne saurait donc interpréter l'expression "terrain de stationnement public" de façon à autoriser un stationnement privé et payant. Les clauses d'un contrat ou d'un règlement doivent s'interpréter les unes par rapport aux autres et de façon à leur donner un sens logique. Or, il semble assez évident que le Groupe Communautaire de l'article 4.5 comprend uniquement des établissements à caractère public. Cet article 4.5 régit toutes les activités communautaires touchant à la pratique de sports, des jeux, de récréation et de loisirs, de culture et d'éducation. L'usage pour les stationnements projeté par les requérantes est un usage commercial de nature privée. Il ne saurait en aucun cas entrer dans la nomenclature des activités autorisées dans le Groupe Communautaire des articles 4.5 et suivants.

[38] Cette analyse du chapitre 4 et de tous les autres articles pertinents du règlement 13.91-A-91 amène le tribunal à la conclusion que ce règlement de zonage interdit tout stationnement privé et payant à l'intérieur des limites de la Ville de Dorval. Il s'agit donc d'une prohibition totale d'une activité licite. La Ville n'avait aucune obligation législative ou administrative de procéder à une telle interdiction. Tout au contraire, rien dans le schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal ne lui permettait une telle interdiction. L'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19-1) prévoit que le "conseil d'une municipalité peut adopter un règlement de zonage pour l'ensemble ou partie de son territoire et spécifier, pour chaque zone, les constructions ou les usages qui sont autorisés et ceux qui sont prohibés, y compris les usages et édifices publics, ainsi que les densités d'occupation du sol".

[39] La doctrine et une jurisprudence constante sont à l'effet qu'une prohibition totale d'une activité licite sur le territoire d'une municipalité, est illégale. Dans leur traité sur la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme¹, les auteurs Duplessis et Hétu résument de la façon suivante cette prohibition:

"On retrouve clairement établi dans notre jurisprudence le principe que le pouvoir de réglementer n'inclut pas celui de prohiber totalement, sauf si la loi délégatrice le prévoit expressément."

¹ La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme par Me Yvon Duplessis et Me Jean Hétu, extrait du répertoire de droit de la chambre des notaires, Éditions Yvon Blais, p. 174.

[40] Dans l'arrêt de la Cour d'appel Stoneham et Tewkesbury c. Bureau², l'honorable Claude Bisson s'exprimait ainsi:

"Si, d'une part, un règlement de zonage peut diviser le territoire en zones et, d'autre part, spécifier, pour chaque zone, les usages prohibés, je ne peux me résoudre à interpréter cette disposition législative comme permettant de prohiber un usage de façon générale sur tout le territoire de la municipalité.

Lorsqu'en 1979 le législateur a édicté la Loi qui représentait à l'époque une pièce majeure de législation comportant 269 articles, il connaissait très bien l'état du droit quant à la prohibition pour un conseil municipal d'adopter une réglementation générale interdisant un usage sur tout le territoire.

Si, en 1979, le législateur avait voulu contrer cette situation bien fixée par la jurisprudence et permettre qu'un usage soit prohibé dans tout le territoire de la municipalité, il se serait sûrement exprimé autrement qu'il l'a fait à l'article 113 où, outre le paragraphe 3 sur lequel porte la présente étude, on retrouve, dans bon nombre des 22 paragraphes, les mots "pour chaque zone" ou "une zone".

Non seulement ne voit-on pas là une indication du législateur de déroger à l'état du droit existant à l'époque mais plutôt, au contraire, une réaffirmation qu'un règlement de zonage devait bien faire la distinction entre chaque zone quant à la classification des usages."

[41] Dans la Municipalité de St-Michel-Archange c. 2419-6388 Québec Inc.³, l'honorable juge Baudouin de la Cour d'appel, réaffirmait le même principe:

"Si la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme oblige les corporations municipales à prévoir les usages qui sont permis et ceux qui sont prohibés dans chacune des zones de la municipalité, elle n'exige toutefois pas une énumération zone par zone de tous les usages défendus. Le pouvoir de prohibition peut s'exercer soit implicitement, par le truchement de l'énumération des usages autorisés, soit expressément, par l'énumération des usages spécifiques interdits (The City of Montreal c. Morgan, (1919-1920) 60 R.C.S. 393; Ville de Boucherville c. Savaria, (1973) C.A. 435 (appel rejeté par la Cour suprême, 1975, 11-12-75 P.V)). La corporation municipale ne commet une illégalité que si le résultat de l'exercice de ce devoir de zoner est que certains usages se trouvent interdits dans l'ensemble de la municipalité."

[42] Enfin, dans 9026-2981 Québec Inc. c. Lachenaie (Ville de)⁴, l'honorable André Rochon de la Cour supérieure, résumait ainsi la jurisprudence en la matière:

"On peut retenir de cet enseignement de la Cour d'appel qu'une prohibition totale sur l'ensemble du territoire de la municipalité d'une activité, par ailleurs licite,

² Stoneham et Tewkesbury, J.E.-90-1592, p. 1597.

³ St-Michel-Archange (Municipalité de) c. 2419-6388 Québec Inc., J.E.92-583, p. 590.

⁴ 9026-2981 Québec Inc. c. Ville de Lachenaie, 705-05-003043-984, p.3.

serait illégale."

[43] Le tribunal en vient à la conclusion que ni le schéma de l'aménagement de la Ville de Dorval, ni celui de la Communauté Urbaine de Montréal, pas plus qu'aucune disposition de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ne permettait à la Cité de Dorval d'interdire les stationnements privés et payants sur l'ensemble de son territoire. Il s'agit donc d'une prohibition totale d'un commerce licite qui est, par ce fait même, illégale. Ce seul motif est donc suffisant pour accueillir la requête en mandamus.

[44] La Ville a également refusé d'émettre un permis pour l'installation d'enseignes. Ce refus est basé sur le fait que ces enseignes doivent avoir une certaine dimension par rapport à la dimension des immeubles situés sur les terrains. Or, comme à toutes fins pratiques, il n'y aura sur les terrains des requérantes aucun immeuble d'importance, cette interdiction est abusive et constitue une entrave à la liberté d'expression. La liberté d'exercer un commerce comprend de façon accessoire mais indispensable, celui d'annoncer ce commerce. Dans le cas des requérantes, on ne saurait raisonnablement accepter qu'elles exercent leur activité de "ParK'N Fly", sans des enseignes pour annoncer cette activité. Selon le tribunal, le règlement de zonage concernant les enseignes, tel que rédigé, a pour effet pratique d'interdire aux requérantes d'installer leurs enseignes. Dans son application aux requérantes, ce règlement est prohibitif et porte atteinte à la liberté d'expression garantie par les Chartes, comme l'a décidé l'honorable Frappier dans Enseignes André c. St-Germain⁵.

[45] Le tribunal en vient donc à la conclusion que le refus de l'intimée d'émettre le permis pour les enseignes était illégal et injustifié, d'autant plus que la Ville n'a aucunement démontré que le type d'enseignes de même que leur dimension, tel que détaillé dans la demande de permis des requérantes, pouvait avoir un effet nuisible.

[46] B) Le caractère discriminatoire du règlement

[47] Les conclusions du tribunal ci-haut énoncées sont suffisantes à elles seules pour justifier l'autorisation de la requête en mandamus. Il convient cependant de disposer de l'argument apporté par la Ville relativement au fait que le stationnement n'était pas totalement prohibé à l'intérieur de la Ville puisque l'article 4.5.1 l), prévoit qu'il peut exister "sous l'égide de la Cité". Les définitions "sous l'égide de la Cité" des dictionnaires "Petit Robert" et "Le Petit Larousse" se lisent ainsi: "sous le contrôle de". On peut interpréter cette expression "sous le contrôle de", comme signifiant que les seuls terrains de stationnement autorisés sont ceux qui seraient sous le contrôle de la Ville, c'est-à-dire exploités et administrés par la Ville, de façon payante ou gratuite. Il ne s'agit donc pas de stationnements privés.

[48] Si la Ville décidait d'exploiter des stationnements payants à l'intérieur de ses limites, le règlement serait illégal puisqu'il aurait un caractère discriminatoire en lui

⁵ Enseignes André c. St-Germain, (1994) R.J.Q., 1092.

accordant un monopole municipal sur les stationnements payants, au détriment des requérantes ou de tout autre citoyen.

[49] Une telle discrimination et un règlement qui l'autorise, ont toujours été considérés comme illégaux et annulés par les tribunaux.

[50] Ainsi, dans l'arrêt Corporation Municipale de la Cité de Sept-Îles c. Gabriel Rioux⁶, la Cour d'appel s'exprimait ainsi:

"Discriminatoire, la réglementation de zonage adoptée par l'appelante visait à détourner de leur fin propre certains règlements de zonage en vue de lui permettre la création d'un monopole municipal. De semblables réglementations sont généralement annulées par nos tribunaux.

Au même effet, citons Ian MacFee Rodgers qui relate qu'un tel pouvoir de créer un monopole en sa faveur par une corporation municipale doit résulter d'une disposition expresse à cet effet; il ne peut jamais découler d'un pouvoir général ou d'un pouvoir de zoner."

[51] Dans le cas présent, rien dans la loi n'autorisait la Cité de Dorval à ériger ainsi un monopole en sa faveur.

[52] Les requérantes ont également prétendu que la Ville avait interdit les stationnements privés sur tout son territoire dans le but évident de les empêcher de mener à bien leur projet d'instaurer leur activité "ParK'N Fly". On ne peut présumer de la mauvaise foi de la Ville et la preuve quant au fait que le règlement de zonage en ce qui concerne les stationnements privés avait été adopté dans le seul but d'empêcher les requérantes de mener à bien leur projet, n'a pas été concluante.

[53] On peut cependant se poser de sérieuses questions sur l'attitude de la Ville dans tout ce dossier. Selon une preuve prépondérante, les représentants des requérantes ont rencontré le maire de la Ville en mars 1989 pour l'informer de leur projet. Ce dernier n'a alors aucunement indiqué que ce genre d'activités prévues par les requérantes pouvait causer un problème à la Ville. Quelques mois plus tard, lors d'une autre réunion, le maire n'a soulevé aucune difficulté particulière.

[54] Plus tard, lorsque la Ville était sur le point de construire un viaduc près d'un des terrains des requérantes, on leur a suggéré une rencontre avec les autorités de la Ville pour s'assurer que le projet de la Ville ne nuirait pas à leurs opérations.

[55] Plus encore, on a obligé les requérantes à procéder à la décontamination du site "Michel-Jasmin" au départ de la compagnie Texaco.

[56] On peut également se poser de sérieuses questions sur la position officielle de la Ville à l'effet que les requérantes pouvaient opérer leur commerce dans d'autres

⁶ Corporation Municipale de la Cité de Sept-Îles c. Gabriel Rioux, (1985) C.A. p. 299.

zones que celles où sont situées leurs trois sites, alors que la position de certains représentants de la Ville et notamment celle du maire a toujours été, selon une preuve prépondérante, que les requérantes ne pourraient jamais opérer leur activité "ParK'N Fly" à l'intérieur des limites de la Ville. Le procès-verbal de constat de l'huissier Jean Jobin, produit en preuve, corrobore en quelque sorte cette prise de position puisqu'on y constate que monsieur Mario St-Jean, responsable des permis, a immédiatement informé les représentants des requérantes au moment où ils déposaient les demandes de permis, que ceux-ci seraient refusés vu le zonage de la Ville, avant même d'avoir examiné ces demandes. Quant au maire, il a réaffirmé que la Ville refuserait les permis et qu'il n'y aurait pas de "ParK'N Fly" à Dorval.

[57] Il semble donc que le maire et la Ville, n'étaient aucunement intéressés à ce que les requérantes opèrent leur activité "ParK'N Fly" à l'intérieur de la Ville. Une telle attitude s'explique mal, d'autant plus que les activités projetées n'étaient aucunement incompatibles avec le caractère industriel et commercial des zones où sont situés les trois sites des requérantes.

[58] C) La tardiveté des recours

[59] L'intimée a soumis que les recours des requérantes devaient être rejetés à cause du trop long délai à les exercer.

[60] La preuve a démontré que ce n'est qu'en 1994 que les requérantes ont été informées du nouveau règlement municipal qui interdisait les stationnements privés. À compter de ce moment, et de façon continue par la suite, elles ont toujours tenté d'amener la Ville à amender leur règlement de façon à leur permettre l'exercice de leur activité "ParK'N Fly". Le maire Yeomans a d'ailleurs confirmé ce fait en affirmant que les représentants des requérantes avaient toujours, de façon continue et insistante, demandé à la Ville d'autoriser leur projet. Même si le premier site a été acheté en 1989, ce n'est qu'en 1999 que le troisième l'a été. Le fait que les requérantes aient eu l'intention dès 1989 d'exercer leur activité "ParK'N Fly", ne les obligeait aucunement à débiter cette activité à ce moment-là. Il s'agissait pour elles d'une décision d'affaires et elles avaient tout à fait le droit de décider du moment opportun pour demander leurs permis. Il est raisonnable de croire qu'elles préféreraient posséder tous les terrains nécessaires à la réussite de leur projet avant de demander leurs permis. -

[61] Les tribunaux ont eu à plusieurs reprises à se pencher sur cette notion de "tardiveté des recours".

[62] De l'analyse de la jurisprudence pertinente en la matière⁷, on peut dégager les

⁷ Cantons Unis de Stoneham et Tewkesbury c. Bureau, J.E. 90-1592 (C.A.).

Compagnie de parterres Portugais Ltée c. St-Lambert-de-Lauzon, J.E. 94-1195 (C.S.).

Centre d'enfouissement sanitaire St-Athanase c. Municipalité de St-Grégoire-le-Grand, J.E. 95-400.

Draimar Inc. c. Tracy, J.E. 97-855 (C.S.).

Syndicat des employés du commerce de Rivière-du-Loup c. Turcotte (1985) C.S. 6.

principes suivants:

- 1) Le seul écoulement du temps ne peut servir à bonifier une réglementation par ailleurs invalide;
- 2) Même si le recours en mandamus est assujéti à un délai raisonnable, le délai est différent de celui d'une requête en évocation et la notion d'actualité du sujet domine la notion de connexité dans le temps;
- 3) La notion de délai raisonnable laisse place à une large discrétion en fonction des faits particuliers de l'affaire;
- 4) Dans le cas d'un recours en mandamus, il peut être avantageux de tenter d'en arriver à une entente à l'amiable avec la Ville intimée avant de s'adresser aux tribunaux;
- 5) C'est la notion de raisonabilité qui doit dominer et non le seul délai lui-même;
- 6) Le critère du préjudice causé par les délais est déterminant. Ainsi, si l'autre partie n'en souffre aucune injustice, le long délai perd de son importance.

[63] Dans le cas présent, aucun préjudice n'a été causé à la Ville. Les requérantes ont attendu d'être prêtes à exercer leurs activités avant de demander le permis. La zone où elles veulent le faire, est une zone commerciale et industrielle depuis plusieurs années. Enfin, les procédures ont été intentées rapidement après le refus de la Ville.

[64] Le tribunal en vient à la conclusion que les requérantes ne peuvent être empêchées de faire valoir leurs droits pour le seul motif qu'elles ont mis un certain temps à le faire. La prohibition de stationnements privés à l'intérieur des limites de la Ville, activité licite et légale, ne saurait être bonifiée par l'écoulement du temps.

[65] Le tribunal en vient à la conclusion que la Ville a excédé les pouvoirs que lui reconnaît l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le règlement de zonage de la municipalité sur lequel elle se base pour interdire aux requérantes d'opérer des stationnements payants et d'y ériger des enseignes commerciales annonçant ses activités, leur est inopposable puisqu'il a pour effet de prohiber sur l'ensemble du territoire de la municipalité, un usage licite et que le schéma d'aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal ne permet pas à la Ville d'édicter une telle prohibition.

[66] **PAR TOUS CES MOTIFS**, le tribunal:

[67] **DÉCLARE** inopposable aux requérantes le règlement de zonage de la Ville

AUTHENTIFICATION = KVXEH2VG6M0C6

relativement à leur demande pour les permis de construction et les certificats d'autorisation pour l'opération de terrains de stationnement et l'installation d'enseignes s'y rapportant;

[68] **ORDONNE** à l'intimée Cité de Dorval d'émettre à la requérante F.B.T. Dorval Inc. à son attention au bureau de ses procureurs Borden, Ladner, Gervais (Me Christine Duchaine) au 1000, de la rue La Gauchetière ouest, suite 1900, à Montréal, dans les quinze (15) jours de la date du présent jugement un permis de construction pour opérer un terrain de stationnement et le certificat d'autorisation correspondant pour la propriété située au 630, rue Michel-Jasmin et désignée comme suit:

Description

"1) Un emplacement vacant situé en la Ville de Dorval, district de Montréal, désigné sur le plan par les lettres « C-D-E-F-G-C » et daté du quatorzième jour de septembre, mille neuf cent quatre-vingt-huit, et révisé le dix-huitième jour de mai, mille neuf cent quatre-vingt-neuf, étant le plan numéro L-17-2103-1, comme confirmé par le plan préparé par David A.R. Rabin, arpenteur-géomètre, daté du neuvième jour de mai, mille neuf cent quatre-vingt-neuf et référant à son dossier numéro 32935, étant de forme irrégulière et comprenant une partie non-subdivisée du lot original huit cent soixante-cinq (partie 865) sur le cadastre officiel de la Paroisse de Lachine, de la circonscription foncière de Montréal, bornée en avant, au nord-ouest par la rue Michel-Jasmin (partie lot 865), en arrière, au sud-est, par le lot 865-465, sur un côté, au nord-est par le dit lot 865-465 et sur l'autre côté, au sud-ouest, par une autre partie non-subdivisée du lot 865 vendu ce jour par le Vendeur ou à l'Acheteur et mesurant : quatre-vingt-quatre pieds et trente et un centièmes de pied (84.31') dans l'une de ses limites au nord-ouest, et cent cinquante-six pieds (156') dans son autre limite nord-ouest ; cent quatre-vingt dix-neuf pieds et trente-quatre centièmes de pied (199.34') à la limite arrière sud-est ; cinq cent dix-sept pieds et quatre-vingt-huit centièmes de pied (517.88') à la limite nord-est ; et trois cent quatre-vingts pieds et quarante centièmes de pied (380.40') à la limite sud-ouest, et couvrant une superficie totale de quatre-vingt-neuf mille six cent trente-huit pieds carrés (89, 638 pieds carrés), mesure anglaise et plus ou moins.

Avec et sujet à la réglementation du zonage aéroportuaire de Montréal-Dorval régissant la hauteur des édifices susceptibles d'être construits dessus, comme créée en vertu des Avis déposés au Bureau d'enregistrement de Montréal sous les numéros 1128231 et 1270629 respectivement.

Comme les dites propriétés subsistent présentement avec tous ses droits, membres et installations, le tout sans exception ou réserve d'aucun nature.

2) Un emplacement vacant situé en la Ville de Dorval, district de Montréal, désigné par les lettres « A-B-C-F-A » sur le plan et daté du quatorzième jour de septembre, mille neuf cent quatre-vingt-huit et révisé le dix-huitième jour de mai, mille neuf cent quatre-vingt-neuf, étant le plan numéro L-17-2103-1, comme confirmé par le plan préparé par David A.R. Rabin, arpenteur-géomètre, daté du

neuvième jour de mai, mille neuf cent quatre-vingt-neuf et référant à son dossier numéro 32935, étant de forme irrégulière et comprenant une partie non-subdivisée du lot original huit cent soixante-cinq (partie 865) sur le cadastre officiel de la Paroisse de Lachine, de la circonscription foncière de Montréal, bornée en avant, au nord-ouest par la rue Michel-Jasmin (partie lot 865), en arrière, au sud-est, par une autre partie non-subdivisée du dit lot 865, sur un côté, au nord-est par une partie non-subdivisée du lot 865, vendu ce jour au Vendeur ou à l'Acheteur, et sur l'autre côté, au sud-ouest, par le lot 865-394 sur le dit plan officiel et le Livre de Référence, et mesurant : vingt-neuf pieds et soixante dix-huit centièmes de pied (29.78') à la limite nord-ouest; vingt-cinq pieds (25') à la limite arrière au sud-est; trois cent quatre-vingts pieds et quarante centièmes de pied (380.40') à la limite nord-est, et trois cent soixante-trois pieds et cinquante-sept centièmes de pied (363.57') à la limite sud-ouest et couvrant une superficie totale de neuf mille trois cent un pieds carrés (9,301 pieds carrés), mesure anglaise et plus ou moins.

Avec et sujet à la réglementation du zonage aéroportuaire de Montréal-Dorval régissant la hauteur des édifices susceptibles d'être construits dessus, comme créée en vertu des Avis déposés au Bureau d'enregistrement de Montréal sous les numéros 1128231 et 1270629 et pour la servitude en faveur de Canadien Pacifique Limité.

Comme les dites propriétés subsistent présentement avec tous ses droits, membres et installations, le tout sans exception ou réserve d'aucune nature."

[69] **ORDONNE** à l'intimée Cité de Dorval d'émettre aux requérantes Group Packaging Inc. à son attention au bureau de ses procureurs Borden, Ladner, Gervais (Me Christine Duchaine), situé au 1000, de la Gauchetière ouest, suite 900 à Montréal, dans les quinze (15) jours de la date du présent jugement, un permis de construction pour l'opération de terrains de stationnement et les certificats d'autorisation correspondants pour la propriété située sur le chemin Côte-de-Liesse et désignée comme suit:

Description

"a) Partie du lot original CINQ CENT TRENTE ET UN (partie 531) sur le cadastre officiel de la Paroisse de St-Laurent, de la circonscription foncière de Montréal, mesurant trente mètres et quarante-huit centimètres (30,48m) à la limite sud-est, deux cent neuf mètres et soixante-deux centimètres (209,62m) à la limite sud-ouest, trente mètres et quarante-huit centimètres à la limite nord-ouest, deux cent dix mètres et quarante-sept centimètres (210,47m) à la limite nord-est, couvrant une superficie totale de six mille quatre cent un mètres carrés (6,401m²) ; bornée au sud-est par le lot 531-6 (rue) ; au sud-ouest par une partie du lot 531-2, au nord-ouest par une autre partie du lot 531, et au nord-est par une partie du lot 530, tous sur le dit cadastre officiel ;

b) Partie de la subdivision numéro DEUX du lot original numéro CINQ CENT TRENTE ET UN (531 partie 2) sur le dit cadastre officiel mesurant cent quarante-neuf mètres et cinquante-six centimètres (149,56m) à la limite sud-est, deux cent cinq mètres et quarante-quatre centimètres (205,44m) à la limite sud-ouest, cent cinquante mètres et quarante-quatre centimètres (150,44m) à la limite nord-ouest, et deux cent neuf mètres et soixante-deux centimètres (209,62m) à la limite nord-est, couvrant une superficie totale de trente et un mille cent trente-cinq mètres carrés (31,135m²); bornée au sud-est par le lot 531-6 (rue), au sud-ouest par une partie du lot 532-2, au nord-ouest par une partie du lot 531, et au nord-est par une partie du lot 531, tous sur le dit cadastre officiel;

c) Partie de la subdivision numéro DEUX du lot original numéro CINQ CENT TRENTE-DEUX (532 partie 2) sur le dit cadastre officiel mesurant vingt-huit mètres et quarante-deux centimètres (28,42m) à la limite sud-est, deux cent quatre mètres et soixante-cinq centimètres (204,65m) à la limite sud-ouest, vingt-huit mètres et cinquante-trois centimètres (28,53m) à la limite nord-ouest, et deux cent cinq mètres et quarante-quatre centimètres (205,44m) à la limite nord-est, couvrant une superficie totale de cinq mille huit cent trente-sept mètres carrés et sept dixièmes d'un mètre carré (5,837.7m²); borné au sud-est par le lot 532-6 (rue), au sud-ouest par le lot 533-4 et le lot 533-3, au nord-ouest par une partie du lot 532 et au nord-est par une partie du lot 531-2, tous sur le dit cadastre officiel."

[70] **ORDONNE** à l'intimée Cité de Dorval d'émettre aux requérantes Group Packaging Inc. à son attention au bureau de ses procureurs Borden, Ladner, Gervais (Me Christine Duchaine), situé au 1000, de la Gauchetière ouest, suite 900 à Montréal, dans les quinze (15) jours de la date du présent jugement, un permis de construction pour l'opération de terrains de stationnement et les certificats d'autorisation correspondants pour la propriété située sur la rue Marshall et désignée comme suit:

Description

"Un emplacement vacant situé en la Cité de Dorval connu et désigné comme étant la subdivision numéro CINQ du lot originaire numéro CINQ CENT TRENTE ET UN (531-5) au cadastre officiel de la Paroisse de Saint-Laurent, circonscription foncière de Montréal;

et


Un emplacement vacant situé en la Cité de Dorval, province de Québec, composé de:

d) La subdivision numéro QUATRE du lot original numéro CINQ CENT TRENTE ET UN (531-4) du cadastre officiel de la Paroisse de St-Laurent, de la circonscription foncière de Montréal; et

e) La subdivision numéro QUATRE du lot original numéro CINQ CENT TRENTE-DEUX (532-4) sur ledit cadastre officiel."

[71] **RÉSERVE** aux requérantes le droit d'instituer tout autre recours et de rechercher toute autre conclusion pertinente.

[72] Le tout avec dépens contre l'intimée



PIERRE JASMIN J.C.S.

Me Christine Duchaine et Me Marc Laperrière
BORDEN, LADNER, GERVAIS
Procureurs des requérantes

Me Stéphane Brière
BÉLANGER, SAUVÉ
Procureur de l'intimée

Date d'audience: 10 janvier 2001
Domaine du droit: ADMINISTRATIF (DROIT)
MUNICIPAL (DROIT)