

**203**

**DA1**

Projet de réaménagement de la route 138 à  
Longue Rive

Longue-Rive

6211-06-011



Direction de la Côte-Nord

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DE LA ROUTE 138  
SUR LE TERRITOIRE DE LA MUNICIPALITÉ  
DE LONGUE-RIVE**

**DÉTOURNEMENT D'UNE ROUTE  
LOIS ET JURISPRUDENCE**

AOÛT 2004

***À la question suivante :***

Est-ce que le ministère des Transports du Québec (MTQ) peut indemniser un propriétaire lorsqu'il y a une réclamation pour perte ou diminution de commerce, à la suite d'un détournement permanent d'une route?

***La réponse à cette question est « non » pour les raisons suivantes :***

Avant juin 1998, le deuxième alinéa de l'article de la Loi sur la voirie exonérait le ministère des Transports de toute responsabilité concernant, entre autres, la perte ou diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur de la propriété ni d'autres dommages ou inconvénients, à la suite d'un détournement permanent d'une route (perte d'achalandage en raison de la diminution du trafic). Il faut mentionner que l'article 28 remplaçait depuis 1993, l'article 89 de cette même loi.

Depuis l'abrogation de cet article de loi sur la voirie, la jurisprudence récente permet de croire que le MTQ ne peut être condamné à verser une compensation quelconque à un commerce pour un détournement permanent de chemin. En effet, dans une cause récente, soit celle de M. Denis Hickey « partie expropriée » et le MTQ « partie expropriante », dont l'ordonnance a paru le 18 janvier 2001, il est démontré hors de tout doute, qu'il y a une jurisprudence constante des tribunaux qui est à l'effet que :

« Celui qui s'installe en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur une route pas plus que le changement de tracé d'une route ne confère de droit acquis à un tel dommage (diminution du chiffre d'affaires) ».

Nous vous joignons une copie de cette ordonnance et aux pages 8, 9 et 10, où l'on résume les faits avec quatre autres citations tirées de d'autres jurisprudences pour appuyer le jugement des membres du Tribunal administratif du Québec (TAQ) dans la présente cause.

À titre d'information, nous vous incluons également une ordonnance de la Cour supérieure, soit « Rock Lacroix et le Salon du Foyer & Flamme inc. contre le MTQ » dont la cause a été entendue en 1983. Ce jugement, basé sur l'article 89 de la Loi sur la voirie en vigueur à l'époque, fait bien la distinction entre un détournement permanent et temporaire de chemin (pages 7 et 8) pour la compensation d'un dommage pour perte ou diminution de commerce.

En dernier lieu, il faut mentionner que des causes de réclamation pour ce type de dommages sont de plus en plus rares, puisqu'il est déjà acquis dans le milieu juridique qu'un dommage à la suite d'un détournement permanent d'une route n'est pas compensable, et ce, en autant que le propriétaire a un accès sur une voie publique.

## RÉSUMÉ

Ordonnance : Rock Lacroix et Salon du Foyer & Flammes Inc.

22 novembre 1983

(Cour supérieure)

- Les commerces de monsieur Lacroix étaient les suivants :
  - 1 Service d'essence avec comptoir lunch
  - 1 Atelier de foyer pour maison
  - Vente d'ornements de parterre
  
- Les commerces étaient en façade d'un boulevard à quatre voies, en deux sens, séparé par un terre-plein accès direct par une voie et contournement de 1 000 pieds par l'autre voie.
  
- **Après les travaux** : Les commerces se trouvent sur une voie en sens unique (chemin de desserte).

TÉLÉCOPIEUR

<input checked="" type="checkbox"/> Par Télécopieur	Date: 31 mai	Nombre de pages: 14
A: Réal	De: Danielle	
Ci/Service: Triquette	Ci/Service: Carrière	
N° de tél.	N° de tél.	Rebut
N° de télécopieur: A conserver	N° de télécopieur: précieusement	

C A N A D A

PROVINCE DE QUEBEC  
DISTRICT DE ST-FRANCOIS

COUR SUPERIEURE

NO: 450-05-000624-80



Le 22 ième jour de novembre, mil neuf cent quatre-vingt-trois.

PRESIDENT: - L'Honorable Juge CARRIER FORTIN.

ROCK LACROIX, commerçant, domicilié et résidant au 10229 boulevard Bourque, à Rock Forest, district de St-François,  
 et  
 SALON DU FOYER & FLAMMES INC., corporation légalement constituée, ayant sa principale place d'affaires au 10229 boulevard Bourque, à Rock Forest, district de St-François,

Demandeurs,

-vs-

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, 255 Boul. Crémazie est, à Montréal, district de Montréal,

et

LE PROCUREUR GENERAL DU QUEBEC, représentant Sa Majesté du Chef du Québec,

Défendeurs.

J U G E M E N T

En 1979, le demandeur Rock Lacroix était pro-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DIRECTION TERRITORIALE			
<input type="checkbox"/> VOIR	<input type="checkbox"/> VU	31-33	<input type="checkbox"/> VOIR <input type="checkbox"/> VU
<input type="checkbox"/> DIRECTION			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> INV. ET PLANS			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> PROJETS	31 MAI 2001		<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> GESTION			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> PERSONNEL	Dossier		<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> LIASONS	REBUT		<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

priétaire d'immeubles longeant le boulevard Bourque, à Rock Forest. Il louait ses bâtisses à Salon du Foyer et Flammes Inc. dont il est le principal actionnaire. Ce boulevard était à quatre voies de circulation, en deux sens, séparé par un terre-plein, direction est-ouest, et reliant plus particulièrement Deauville à Omerville et Magog. Les demandeurs avaient un accès immédiat à la travée nord du boulevard que les automobilistes, circulant de l'est à l'ouest, pouvaient emprunter pour venir chez eux. Par contre, ceux qui circulaient sur la travée sud, de l'ouest à l'est, devaient pour se rendre chez les demandeurs continuer quelque mille pieds plus loin, utiliser une traverse et revenir sur la travée nord.

Au début de juin 1979, le Ministère des Transports entreprit la construction de l'Autoroute 55. Le plan prévoyait que la travée nord du boulevard Bourque devenait la route 112 à sens unique, est-ouest, alors que la travée sud du boulevard servait d'emprise pour la travée nord de l'Autoroute 55. La travée sud ainsi que la route 112 à sens unique ouest est étaient des constructions nouvelles. Les plans prévoyaient une sortie de l'autoroute sur la travée est-ouest de la route 112 à quelque mille pieds à l'est de l'immeuble du demandeur et un accès à environ 400 pieds à l'ouest. Devant ces plans qui lui ont été communiqués, le demandeur avait décidé de

continuer l'opération de ses commerces au même endroit.

Les travaux terminés, les automobilistes qui circulaient sur l'Autoroute 55, direction ouest, pouvaient sortir sur la route 112 près de Deauville, à environ trois quarts de mille du demandeur. La voie d'accès à l'ouest a été construite à 400 pieds de ces commerces telle que prévue.

Pour exécuter les travaux, le Ministère des Transports a d'abord construit la voie sud de la route 112 dans les deux sens pendant qu'il détournait toute l'emprise de l'ancien boulevard Bourque. En fait, la travée nord a été complètement fermée à l'est des commerces du demandeur, interdisant même l'accès au chemin transversal allant à St-Elie d'Orford, sauf en front de ses lots. Mais cette portion a été tellement bouleversée que son utilisation était inadéquate et dangereuse. On y pénétrait par une traverse partant de la travée sud de la route 112 à travers les travaux de construction des emprises de l'Autoroute 55. Comme résultat, les automobilistes circulant de l'est à l'ouest sur la travée sud de 112 s'ils voulaient aller aux commerces du demandeur devaient prendre la traverse et revenir sur leurs pas dans un chemin impraticable. Même chose pour

ceux qui venaient de l'ouest à l'est.

Le demandeur soutient d'abord qu'il a droit à des accès immédiats à l'Autoroute 55, qu'il en est privé et qu'en conséquence une partie de la circulation est détournée de ses commerces lui faisant subir une perte de revenus.

De plus, il réclame des dommages plus immédiats qu'il a subis pendant l'exécution des travaux, savoir diminution importante de clientèle.

Enfin, il réclame une somme de \$1,000.00 pour la pose de tuyaux sur son terrain sans procédure d'expropriation.

Il faut nous prémunir de confondre les dispositions de la Loi des cités et villes ou du Code municipal concernant l'ouverture et la fermeture des chemins avec celles de la Loi de la voirie. Dans le premier cas, les citoyens ne peuvent obliger une corporation municipale à ouvrir des chemins mais lorsqu'ils existent la corporation peut les fermer mais doit payer aux propriétaires riverains des dommages s'ils en subissent. Les dispositions de la Loi de la voirie sont tout autres. Le chapitre de V-8, L.R.Q. 1977, prévoit à la Section II "De la construction des routes et des ponts" que le Ministre



des Transports peut construire des routes suivant les pouvoirs que lui accorde l'article 10. Et plus spécialement l'article 12 spécifie ce qui suit:

"12. Le ministre peut acquérir toutes les servitudes perpétuelles ou temporaires qui lui paraissent désirables pour tout chemin ou pont construit ou projeté, et notamment:

c) La servitude de non-accès au chemin public avec interdiction de pratiquer aucune ouverture dans la clôture le long du chemin;

d) La servitude de ne pas bâtir, interdisant d'ériger ou de rebâtir aucune construction sur la lisière de terrain désignée."

Et l'article 13 ajoute:

"Le ministre acquiert ces servitudes par entente avec le propriétaire ou par le dépôt d'un plan et d'une description selon la procédure d'expropriation."

Le ministre peut donc construire des routes s'il le décide pour le service de tous les citoyens et il faut conclure des articles précités que tout propriétaire d'immeuble a le droit de s'ouvrir un accès sur la route à moins que par l'article 12 le ministre obtienne une servitude de non-accès qui peut faire l'objet d'une indemnité.

Dans la présente cause il est évident que les immeubles du demandeur ne sont pas bornés immédiatement par l'Autoroute 55 mais bien par la nouvelle

route 112 (sens unique est-ouest) sur laquelle les demandeurs ont un accès immédiat et qui remplace le boulevard Bourque. Le demandeur ne peut donc réclamer un droit d'accès à l'autoroute et le Ministre des Transports n'avait pas à requérir une servitude de non-accès.

Les demandeurs jouissent du même service réel qu'autrefois mais il ne fait pas de doute que ces nouvelles constructions ont affecté les opérations commerciales de la demanderesse, en déviant une grande partie de la circulation automobile. Elle exerçait trois opérations: une station de service d'essence avec comptoir-lunch, un atelier de foyers pour maison et la vente d'ornements de parterre. La vente de l'essence est reliée immédiatement à la circulation des véhicules-automobiles. Quant au commerce des foyers il était plutôt relié à l'exercice de la profession du demandeur qui est un plombier. Pour les ornements de parterre, étalés sur le terrain, ils attiraient en partie la clientèle passante.

Auparavant le boulevard Bourque était la grande voie reliant Sherbrooke à Montréal et les automobilistes devaient nécessairement passer devant les commerces des demandeurs. La station d'essence occupait un poste stratégique au début de l'Autoroute des Cantons de l'Est. Aujourd'hui, à moins d'avoir

un motif spécial pour emprunter la route 112, la majorité des automobilistes utilisent l'Autoroute 55 qui s'abouche directement à l'Autoroute des Cantons de l'Est. La preuve exposée par l'expert des demandeurs démontre à l'évidence que tous ces changements ont causé directement une perte de revenus à la compagnie demanderesse. A-t-elle droit à une indemnité?

Il importe de citer au texte l'article 89:

"89.- Le ministre des transports n'est pas responsable des dommages suivants:

- a) Tous dommages causés par la faute d'un constructeur ou entrepreneur d'une route ou d'un pont durant l'exécution des travaux de construction ou d'amélioration qui auront été confiés par le ministre à ce constructeur ou entrepreneur;
- b) De toute perte ou diminution de commerce, de toute dépréciation à la valeur d'une propriété et de tous autres inconvénients occasionnés par le détournement d'un chemin ou par la construction ou la reconstruction d'un pont ou par l'élimination d'une traverse à niveau."

Les procureurs ont discuté devant nous de l'interprétation du mot "détournement." S'agit-il de détournement permanent ou temporaire? On a cité la Loi d'Interprétation et les autorités pertinentes. Nous croyons que lorsque le législateur parle de détournement d'un chemin à l'article 89 il signifie le déplacement de l'assiette d'un chemin qui est un ouvrage permanent car dans la même phrase il parle de la construction ou la reconstruction d'un pont ou l'élimination d'une traverse à niveau. Il est évi-

dent qu'il ne s'agit pas d'ouvrage temporaire.

Par ailleurs, lorsque le législateur veut parler d'un détournement temporaire il exprime bien son intention par l'article 12 a) qui spécifie que le ministre peut acquiescer:

"a) La servitude de passage: pour le transport des matériaux, l'accès à une carrière ou sablière, ou le détournement de la circulation pendant la construction ou la réfection d'une route ou pont;" (souligné par le Tribunal).

Il faut conclure que le Ministère des Transports a détourné d'une façon permanente l'assiette du boulevard Bourque qui était la grande voie de circulation principale pour y substituer l'Autoroute 55. Il a construit devant la propriété du demandeur la route 112. En conséquence, suivant le paragraphe b) de l'article 89, le demandeur et la demanderesse ne peuvent réclamer une indemnité suite au détournement de ce chemin pour perte ou diminution de commerce ou dépréciation de la valeur de leurs propriétés.

Tout autres cependant sont les inconvénients subis par les demandeurs pendant la construction de la route et qui leur ont causé des dommages.

Si les plans préliminaires et définitifs du Ministère des Transports avaient été le détournement

du boulevard Bourque avec servitude de non-accès et sans aménagement de la route secondaire 112, les demandeurs n'auraient eu d'autre alternative que de fermer complètement leurs commerces ou voir à s'aménager à leurs frais un accès sur une autre route publique, tel par exemple le chemin reliant St-Elie d'Orford à l'autoroute. Se fiant aux plans qui conservaient la route 112, ils ont décidé de continuer leurs opérations car ils y avaient un droit d'accès. Le ministère a prévu lui-même d'aménager une voie de circulation pendant les travaux non seulement pour les demandeurs mais aussi pour relier la route 112 ouest-est au chemin de St-Elie d'Orford par un chemin temporaire. Il fallait que ce chemin facilite une circulation normale et sans danger tant pour les demandeurs que pour leurs clients éventuels. Le ministère n'avait pas à acquiescer des servitudes pour le détournement temporaire de la circulation, pendant les travaux, puisqu'il était propriétaire du terrain, du moins en ce qui concerne ce litige. Ayant assumé de fournir ce service, autant pendant les travaux qu'après, il avait une obligation de résultat.

La preuve révèle que les travaux ont débuté le 8 juin 1979 pour se terminer pratiquement le 20 novembre 1979 en ce qui concerne les demandeurs. Sur une longueur de 250 pieds on a construit un che-

min en gravier qui n'était pas propre à une circulation automobile normale et impraticable à certains intervalles. Une bordure de ciment, par exemple, a été construite à un niveau trop élevé et un automobiliste en la franchissant a brisé son système d'échappement. La situation a ainsi prévalu pendant trois semaines alors que la bordure a été cassée et abaissée.

Toutes les structures, y compris l'assiette de la route en face de la propriété du demandeur, ont été complètement bouleversées: on a creusé des tranchées pour égouts, effectué des descentes et des montées et accumulé des tas de gravier. L'ingénieur du défendeur admet qu'à différents intervalles les demandeurs avaient été entièrement empêchés d'entrer s leurs propriétés pendant deux semaines. Bref des gros travaux ont été faits en juillet et août; le 2 octobre le gravier brut était étendu et le 16 octobre le pavage était fait sur la route 112. Cependant le demandeurs fixent la circulation normale au 17 novembre, date où on a abaissé la bordure de ciment.

Il faut conclure que les demandeurs ont été privés totalement et partiellement d'un accès convenable à leurs immeubles, causé directement par les travaux de construction du défendeur, pendant cinq

*Dommages  
pour perte d'accès*

mois et demi et ont subi des dommages.

M. Paul Jacques, évaluateur agréé dont la compétence comme expert a été acceptée par le tribunal, a fait une étude exhaustive des ventes d'essence effectuées par le demandeur, avant son incorporation, et par la demanderesse, de 1971 à 1981, en se servant des rapports de vente officiels de la compagnie Shell. Il a pu ainsi établir la moyenne des ventes journalières pour chaque qualité d'essence ainsi que le profit brut réalisé par le vendeur. Comme le tribunal accorde une période de cinq mois et demi et que les dépenses en taxes, loyers, salaires n'ont pas diminué pendant cette période, le profit brut est acceptable comme perte réelle et s'établit comme suit:

8 juin au 20 novembre: 165 jours			
1236 litres x 165: 203,940 litres répartis comme suit			
Super	: 23%	= 46,906.2 à 0.067	\$ 3,142.72
Ultra	: 41%	= 83,615.4 à 0.061	\$ 5,100.54
Régulier	: 36%	= 73,418.4 à 0.049	\$ 3,597.50
		<u>203,940 litres</u>	<u>\$ 11,840.76</u>

Il a été difficile au demandeur de fournir des chiffres précis vu l'incorporation de ses compagnies en 1978 et les changements dans ses rapports financiers. Le tribunal doit arbitrer les autres dommages en se basant sur le témoignage du demandeur et de son épouse et de l'opinion de l'évaluateur qui a

examiné les lieux, les rapports financiers des années précédentes et s'est appuyé sur l'état d'autres commerces du genre. Il doit tenir compte des conséquences financières dans le crédit bancaire du demandeur qui se sont produites dans la même période alors que dans le passé il bénéficiait d'une situation financière satisfaisante. Le tribunal évalue donc à \$500.00 la perte de profits pour la vente des ornements de parterre et à \$2,400.00 la perte de revenus des opérations du comptoir-lunch. La preuve et les autres documents ne justifient pas d'accorder des dommages pour le commerce des foyers ni au demandeur pour perte de loyer.

Le demandeur personnellement a droit à une indemnité de \$2,000.00 pour les inconvénients subis pendant les travaux et plus spécialement pour les frais qu'il a dû encourir tels que honoraires de notaire, augmentation du taux d'intérêt et autres pour obtenir par ses engagements personnels les crédits nécessaires à ses opérations vu la perte de revenus immédiats pendant la période indiquée.

Il est admis que le ministère a installé des tuyaux d'égoûts sur la propriété du demandeur sans expropriation et que celui-ci a ainsi droit à une indemnité de \$1,000.00.



À l'audience, les défendeurs, par leur procureur, ont renoncé à invoquer l'exception prévue au paragraphe a) de l'article 89 (c. V-8, L.R.Q. 1977). Les deux parties ont également convenu, après enquête, que l'article 88 de cette loi ne s'appliquait pas et qu'en conséquence le tribunal avait juridiction pour décider de ce litige.

PAR CES MOTIFS: LE TRIBUNAL:

ACCUEILLE en partie l'action et CONDANNE les défendeurs à payer au demandeur personnellement la somme de trois mille dollars (\$3,000.00) et à la demanderesse, Salon du Foyer & Flammes Inc., la somme de quatorze mille sept cent quarante dollars et soixante seize cents (\$14,740.76), le tout avec intérêts au taux légal depuis la date de l'assignation, et l'indemnité prévue à l'article 1056 c) du Code civil, soit: 15% jusqu'au 1er janvier 1982, 10% du 1er janvier 1982 au 1er janvier 1983; 16% depuis le 1er janvier 1983 jusqu'au 1er mai 1983 et 15% depuis le 1er mai 1983, avec les frais, y compris les frais de l'expert établis de consentement à la somme de \$1,200.00.

VRAIE COPIE

*Asselin*  
OFFICIER AUTORISÉ

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

Procureur des demandeurs:  
Me Gaëtan Grenier

Procureur des défendeurs:  
Me Guy Roy.

Autorités consultées par le tribunal:

Donat Landry vs Ministère des Transports et P.G.  
du Québec, 1978 C.S., p. 1096;

Bérubé vs Proc. Gén. & Al, 1976 C.S., p. 159;

Germain Dupont vs Sintra Inc. et le Proc. Gén. du  
Québec et le Ministre des Transports, C.S. district  
de Richelieu, no 765-05-000462-76, l'Hon. Juge  
Marcel Nichols, 2 avril 1980;

Ville de Montréal vs Léandre Robidoux, 1979 C.A.,  
p. 86;

Drolet vs Ministre de la voirie, 1970 R.L., p. 321;

Levesque vs Ministre de la voirie de la province de  
Québec & Al, 1975 C.A., p. 227;

Interprétation des lois par Pierre-André Côté,  
p. 214 à 240.