

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE BEDFORD

N° : 460-05-009669-015

DATE : 1^{er} septembre 2016

SOUS LA PRÉSIDENCE DE : L'HONORABLE ALEXANDRA MERCIER, J.C.S.

LOUIS GAGNON

et al.

Demandeurs

c.

NICOLE WRIGHT

et al.

Défendeurs

et

LA MUNICIPALITÉ DE LAC DES HUARDS

et

**L'OFFICIER DE LA PUBLICITÉ DES DROITS
DE LA CIRCONSCRIPTION FONCIÈRE D'ORFORD**

Mis en cause

JUGEMENT

[1] Ce jugement s'inscrit dans une véritable saga débutée en 2005 et opposant deux groupes de citoyens de la municipalité de Lac des Huards, les uns souhaitant une route autour du lac et les autres s'y opposant. De guerre politique lasse, les demandeurs font valoir devant la Cour qu'ils sont enclavés et ont droit en vertu du *Code civil du Québec* à un droit de passage sur les terrains des défendeurs, en très grande majorité des opposants à tout projet de route.

[2] Ce jugement devrait constituer le point final de la saga puisque, pour les motifs qui suivent, je suis d'avis que les demandeurs ne sont pas en situation d'enclave et par

voie de conséquence, qu'ils ne peuvent réclamer un droit de passage sur les propriétés des défendeurs.

[3] En réalité, les demandeurs en achetant des terrains inaccessibles par une route et ce, dans une municipalité où les déplacements sur le lac navigable sont la norme depuis toujours, se sont placés dans la même situation que l'acheteur d'une île au milieu d'un cours d'eau navigable. Je les invite donc à mettre fin à leur bataille qui tient, à vrai dire, de leur entêtement à vouloir forcer une communauté à abandonner sa vision unique au Québec d'aménagement et de développement de son territoire.

LE CONTEXTE

[4] Cette saga se déroule dans la petite municipalité de Lac des Huard (municipalité), 40 km², qui encercle le Lac des Huard, un plan d'eau de la plus grande qualité d'environ 10 km de long. Elle est située en Estrie, à 15 minutes de l'autoroute et à moins d'une heure et demie de Montréal, dans une zone tranquille, entourée de belles montagnes.

[5] La municipalité a été constituée par une loi adoptée en 1905, la *Loi constituant en corporation la municipalité du Lac des Huard*, à la demande d'une quinzaine de personnes possédant des chalets d'occupation exclusivement estivale, résidents de Montréal qui s'y rendaient jadis par le train. Dans le préambule de cette loi, il est mentionné que « ce groupe de contribuables est isolé et que son développement est actuellement retardé parce qu'il lui manque [des] pouvoirs ».

[6] Parmi les pouvoirs accordés à la nouvelle municipalité, il y a ceux de maintenir des remises à embarcations, une maison de club, des quais et lignes de téléphones et celui de réglementer la vitesse et les feux de signalisation des embarcations sur le lac.

[7] À ce jour, la municipalité exploite toujours une marina sise du côté sud-ouest du lac, reliée au réseau routier public, et un service de bateau-taxi. Elle possède un bateau pour les incendies et urgences et un service d'assistance médicale par hélicoptère est en place.

[8] Les propriétaires, familles et invités accèdent pour la plupart à leur propriété par bateau au printemps, à l'été et au début de l'automne. En hiver, ils peuvent utiliser la surface gelée du lac lorsque devenue sécuritaire.

[9] Ce mode de vie, en place depuis le début du siècle dernier, semblait toujours convenir à l'été 2000 puisqu'une enquête effectuée alors par la municipalité révèle qu'environ 80 % des 200 propriétaires des chalets et résidences secondaires construites autour du lac ne désiraient pas un accès routier ceinturant le lac.

[10] L'année 1990 marque cependant une étape dans l'évolution de l'utilisation des chalets puisque Hydro-Québec érige alors une ligne de distribution du côté nord-est du

lac, entretenue par un chemin forestier situé dans le parc national contigu à cette partie de la municipalité. Désormais la plupart des résidents du côté nord-est de la municipalité ont accès continu au réseau du distributeur public.

[11] Dans un rapport préparé en 2005, la municipalité note que « les chalets d'occupation exclusivement estivale du côté nord-est du lac sont de plus en plus transformés en résidences quatre saisons, à l'instar des constructions récentes dans cette partie ».

[12] Des propriétaires de ces nouvelles résidences secondaires, accessibles par un trajet sur l'eau variant de 5 à 10 km à partir de la marina municipale, souhaitent désormais l'aménagement d'une route. Ils demandent, sans l'obtenir, au ministre responsable du parc, la construction d'une route où se trouve déjà une zone déboisée en raison de la ligne de distribution d'électricité.

[13] L'insuccès des demandeurs tient en grande partie de l'absence de soutien de la municipalité et de l'opposition d'un bon nombre de résidents dans la même situation qu'eux, résolument contre tout changement au modèle unique que constitue la municipalité.

[14] En 2007, les élus municipaux adoptent divers règlements de zonage, lotissement et construction, qui interdisent, entre autres, la construction de chemins à une distance de moins de 200 m du lac. L'élection subséquente a reconduit des conseillers opposés à tout projet de route.

[15] En 2011, les demandeurs ont opté pour des procédures judiciaires alléguant être enclavés au sens de l'art. 997 C.c.Q. Ils font aussi valoir qu'à certaines périodes de l'année l'accès à leur propriété est impossible et que l'accès par bateau, lorsque possible, est inadéquat, voire même dangereux à l'occasion.

[16] Le chemin proposé se termine au lot de Gagnon, à 10 km du point de départ. Son coût de construction est estimé à plus de deux millions de dollars, montant que les demandeurs sont prêts à payer de même que les compensations, s'il en est, aux propriétaires des lots qui seront grevés du droit de passage.

[17] Comme on peut le constater, certains des demandeurs ont accès à des ressources financières importantes. L'un a même fait préparer un plan de lotissement de son vaste lot et un autre se rend actuellement à sa résidence en hélicoptère.

LES PROCÉDURES

[18] En novembre 2011, Gagnon et six propriétaires de lots situés près des siens intentent en Cour supérieure une action en injonction permanente et en revendication d'un droit de passage à partir de la marina, situé du côté nord-est du lac. L'assiette de

ce droit de passage traverserait une cinquantaine de lots, ceux des défendeurs, qui s'y opposent, sauf cinq d'entre eux.

[19] Selon les demandeurs, ce tracé respecte la réglementation municipale alors en vigueur. La municipalité n'y est donc pas une partie défenderesse, mais uniquement une mise en cause aux seules fins de prendre connaissance du jugement.

LES PRÉTENTIONS DES PARTIES

[20] Selon les demandeurs, le droit québécois moderne reconnaît la nécessité d'avoir un accès véhiculaire à une propriété. Leurs lots respectifs sont donc de fait enclavés, malgré un accès par le lac. Au soutien de leur position, ils invoquent l'arrêt de *Martin c. Whitworth*, J.E. 95-1736, [1995] R.J.Q. 2388 (C.A.), où le grand civiliste québécois Jean-Louis Baudouin, alors juge à la Cour d'appel, écrit qu'« [à] l'époque moderne, il [me] paraît difficile de prétendre que l'intimé ne peut avoir accès à sa propriété qu'à pied et non en voiture ».

[21] Ils ajoutent que, même si non enclavés géographiquement, ils le sont dans les faits en raison des nombreuses et importantes limitations à leur droit de propriété, notamment l'impossibilité d'accès plusieurs semaines par année et un accès variable le reste du temps, au gré des conditions météorologiques, sans parler des limites du transport par bateau moteur et des urgences médicales et autres (incendie).

[22] Pour les défendeurs, il en va tout autrement. Ils font valoir que les demandeurs ne sont pas enclavés par leur situation géographique puisqu'ils ont accès à une voie navigable. Ils font aussi valoir que les demandeurs ont acquis leurs lots respectifs bien conscients que ceux-ci se trouvaient dans une municipalité de villégiature singulière et unique, que tentent de maintenir la majorité de ses résidents, et que l'accès se ferait par l'eau avec les contraintes que cela pourrait représenter. Ils en font une fin de non-recevoir de l'action.

[23] De plus, ces limites ne sont pas suffisantes pour nuire réellement à leur utilisation des lots comme résidences secondaires. Au final, leur situation ne diffère pas de celle du propriétaire d'une île, située sur un cours d'eau navigable.

[24] Finalement, les défendeurs concluent que les demandeurs ont mis de l'avant une position intenable en droit, constituant un détournement des fins de la justice. Ils ajoutent que, les demandeurs, si de bonne foi, auraient accepté une situation choisie précédemment, lors de l'achat de leurs lots.

[25] Au contraire, ils ont fait preuve d'un entêtement qui constitue un abus de procédure et justifie de les condamner à rembourser leurs frais d'avocats en totalité, s'élevant à 250 000 \$.

L'ANALYSE

I. Les conditions d'enclave au sens du Code civil

[26] La question à résoudre en l'espèce est de déterminer si les lots des demandeurs sont enclavés au sens de l'article 997 C.c.Q. :

« 997. Le propriétaire dont le fonds est enclavé soit qu'il n'ait aucune issue sur la voie publique, soit que l'issue soit insuffisante, difficile ou impraticable, peut, si on refuse de lui accorder une servitude ou un autre mode d'accès, exiger de l'un de ses voisins qu'il lui fournisse le passage nécessaire à l'utilisation et à l'exploitation de son fonds.

"997. The owner of land enclosed by that of others in such a way that there is no access or only an inadequate, difficult or impassable access to it from the public road may, if all his neighbours refuse to grant him a servitude or another mode of access, require one of them to provide him with the necessary right of way to use and exploit his land.

Il paie alors une indemnité proportionnelle au préjudice qu'il peut causer. »

Where an owner claims his right under this article, he pays an indemnity proportionate to any injury he might cause."

[27] Le *Code civil du Québec* établit donc deux conditions pour qu'un droit de passage soit concédé, soit : i) l'absence d'issue sur la voie publique ou l'existence d'une issue insuffisante, difficile ou impraticable; et ii) la nécessité du passage pour l'utilisation et l'exploitation du fonds.

[28] À mon avis, avec les plus grands égards pour les avocats des demandeurs, aucune de ces deux conditions n'est satisfaite en l'espèce et je m'en explique.

II. Absence d'enclave par la situation des lieux

[29] Les demandeurs qui possèdent des lots adjacents au Lac des Huards, un plan d'eau navigable, ont accès par celui-ci à la voie publique que constitue le chemin qui se termine à la marina.

[30] La jurisprudence enseigne que le terme « voie publique » ne désigne pas seulement un chemin public *stricto sensu*, soit une route municipale, provinciale ou autre, mais tout passage menant à un chemin public.

[31] Une voie navigable peut donc être qualifiée de voie publique au sens de l'article 997 C.c.Q.

[32] Ce principe est bien établi depuis fort longtemps. Ainsi, en 1960, le juge Martineau de la Cour du Banc de la Reine écrivait dans *Ziebell c. Leblanc*, [1960] B.R. 518, à la page 521 :

« La première question à décider est si l'île de la demanderesse est une enclave, le défendeur prétendant qu'elle ne l'est pas parce que la rivière Ottawa dans laquelle elle se trouve, est une voie publique dont on peut faire usage pour s'y rendre et en sortir.

Il est exact que, contrairement à la prétention de la demanderesse, un fonds formant une île n'est pas nécessairement enclavé du fait qu'il est entouré d'eau, car cette eau peut servir de passage dans certaines circonstances ainsi qu'il a été décidé en France.

Dans l'espèce, les parties ont admis que la rivière Ottawa était navigable et elle peut donc en principe servir de voie publique. Toutefois, l'embarcadère public le plus rapproché sur la terre ferme, c'est-à-dire sur la rive sud de la rivière Ottawa, est à deux milles de l'île Leblanc et celui sur l'île des Allumettes, à trois milles et demi et il faut donc se demander si, dans de telles circonstances, il peut être dit que la rivière constitue pour le fonds de la demanderesse une voie publique. »

[33] En l'espèce, riverains immédiats d'un lac navigable où se trouve à peu de distance une marina facilement accessible à tous, les demandeurs ont accès à une voie publique.

[34] Même s'il fallait retenir que l'article 997 C.c.Q requiert un accès à une voie publique terrestre, comme semble le dire la version anglaise qui utilise les mots « *access to it from the public road* », à supposer que la traduction anglaise soit conforme à l'intention du législateur, qui, je le souligne, s'est uniquement exprimé en français, tant lors de l'étude du projet que de l'adoption du nouveau code civil, rien n'indique que l'accès à la voie publique terrestre doit être direct et non après un segment relativement court sur un plan d'eau facilement navigable.

[35] Sinon, par définition, une île serait toujours une propriété enclavée, ce qui n'était pas l'état du droit avant 1994 tel qu'indiqué dans l'extrait de l'arrêt cité précédemment. Or, je ne vois rien dans la jurisprudence ou la doctrine qui m'indique qu'avec l'adoption du nouveau code civil, le législateur souhaitait changer l'état du droit sur ce point.

[36] J'en conclus que les terrains des demandeurs ne sont pas, par leur emplacement en bordure du Lac des Huards, un lac navigable muni d'installations municipales facilement accessibles à tous les résidents, des lots enclavés au sens de l'article 997 C.c.Q.

III. Absence de situation d'enclave en raison de l'utilisation des lieux

[37] Il est vrai comme le plaident les demandeurs, qu'un lot non enclavé par sa situation géographique peut néanmoins être considéré comme enclavé lorsque l'accès à la voie publique est insuffisante, difficile ou impraticable.

[38] Le professeur Pourcelet écrit dans « Le fonds enclavé », (1965-1966) 68 *R. du N.* 250, à la page 253 :

« Cependant, la jurisprudence a déjà admis que l'insuffisance de l'issue pour l'exploitation du fonds crée l'état d'enclave, “ car il ne faut pas perdre de vue qu'une telle servitude de passage en est une d'intérêt public en vue de permettre, de faciliter, d'aider l'exploitation du fonds ”. Il convient, en effet, de donner une interprétation libérale au texte, en tenant compte de la situation des lieux, de la nature de l'exploitation et bien que la servitude légale, d'intérêt public, ne puisse être étendue au-delà des limites tracées par la loi, il faut prendre en considération les besoins pour lesquels elle est due. D'ailleurs, les tribunaux ont tendance à reconnaître l'existence de l'enclave lorsque la sortie est difficile et impraticable, ou lorsque le coût des travaux à effectuer pour ouvrir sur le fonds un chemin afin d'atteindre une voie publique est disproportionné avec la valeur du fonds à désenclaver. Il s'agit là d'une question d'appréciation laissée au pouvoir souverain du juge. »

(Je souligne)

[39] L'article 997 C.c.Q. le reconnaît d'ailleurs expressément.

[40] La notion d'exploitation est alors fondamentale car elle est à la base même de cette notion élargie d'enclave, comme l'indique l'article 1001 C.c.Q., qui prévoit que « [l]e droit de passage prend fin lorsqu'il cesse d'être nécessaire à l'utilisation et à l'exploitation du fonds ».

[41] L'auteur Pourcelet, supra, ajoute à la page 254 :

« (B) Les besoins de l'exploitation

Le passage est accordé pour l'exploitation de l'héritage. Le terme exploitation doit être entendu de façon très large, et vise à la fois l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale. Dès lors, le passage sera accordé dès qu'il est indispensable pour assurer l'utilisation du fonds. »

[42] Par cette notion, un fonds ne devient pas enclavé du seul fait que son propriétaire estime que le passage est inadéquat en fonction de la manière dont il aime en jouir les fins de semaine. À mon avis, une telle acception, totalement subjective, de la notion élargie de l'enclave est inacceptable.

[43] Il faut plutôt rechercher une acception objective, qui tient compte des caractéristiques du fonds tel que son usage, la destination des lieux où il se situe et les limites à son exploitation autres que celles qui concernent l'absence ou l'insuffisance du passage.

[44] En l'espèce, je suis d'avis que l'accès à la voie publique, par le Lac des Huards, n'est pas insuffisant, difficile ou impraticable pour l'exploitation des lots envisagée par les demandeurs, soit l'aménagement et l'utilisation d'une résidence secondaire.

[45] En effet, les propriétaires de ces résidences secondaires peuvent s'y rendre de mai à novembre par bateau et de janvier à mars en voiture ou motoneige sur le lac gelé.

[46] Rien dans la preuve ne m'indique que les quelques semaines à la fin de l'automne et au printemps, durant lesquelles le lac ne peut être navigué ou utilisé comme route de glace, sont nécessaires à l'utilisation des lots des demandeurs comme résidences secondaires ou leur font perdre une valeur considérable.

[47] En fait, la preuve indique que les demandeurs n'ont pas hésité à y construire à grands frais des résidences secondaires malgré ces contraintes. Il en va de même pour la majorité des propriétaires de lots qui n'ont pas accès à un chemin et ne s'en plaignent pas; au contraire, ils s'opposent aux procédures des demandeurs.

[48] Il s'agit en réalité d'une simple incommodité de communiquer avec la voie publique pendant quelques semaines par année, ce qui n'est pas indispensable pour assurer l'utilisation des fonds des demandeurs.

[49] À mon avis, le propriétaire riverain d'un fonds dans un secteur éloigné, peu développé et à vocation de villégiature, doit accepter certains inconvénients et ne peut avoir les mêmes attentes qu'un propriétaire en milieu urbain.

IV. Les conséquences excessives du droit demandé

[50] Finalement, même si j'avais conclu à une situation d'enclave au sens de l'article 997 C.c.Q, cela ne donnerait droit aux demandeurs qu'à un passage dans la mesure nécessaire à l'utilisation et à l'exploitation du fond enclavé.

[51] Or, je ne crois pas qu'il soit raisonnable d'obliger une cinquantaine de propriétaires dont les lots seraient dans le tracé proposé, de subir la présence sur leur terrain, parfois au milieu de leur lot, parfois à proximité de leur résidence ou chalet, d'un chemin utilisé à l'année pour palier à des difficultés d'accès aux lots des demandeurs quelques semaines par année.

[52] Le droit revendiqué excède de beaucoup le passage dû si l'article 997 C.c.Q. s'appliquait.

[53] Finalement, même si cela n'est pas nécessaire en raison de mon analyse précédente, je suis encline à conclure qu'il s'agit d'un cas où une fin de non-recevoir peut être opposée aux demandeurs qui, après tout, ont acheté et construit leur résidence en toute connaissance des lieux et du mode de développement choisi par les résidents de la municipalité (cf. *Banque Nationale c. Soucisse et autres*, [1981] 2 RCS 339).

V. Remarques finales

[54] Les défendeurs demandent de condamner les demandeurs au remboursement de leurs frais d'avocats (250 000 \$), d'avis que cette procédure était abusive.

[55] Je suis bien au fait des enseignements de prudence de la Cour d'appel dans plusieurs de ses arrêts, où elle distingue entre la témérité et la mise de l'avant d'une position contestable en droit, mais défendable.

[56] Néanmoins, je suis d'avis qu'il y a lieu ici de conclure à une procédure abusive. En effet, les demandeurs, incapables de convaincre la majorité de changer son mode de vie, ont utilisé le système judiciaire pour la contraindre à accepter leur position minoritaire. Ceci constitue un détournement des fins de la justice et justifie une condamnation au remboursement des honoraires (cf. *Royal LePage commercial inc. c. 109650 Canada Ltd.*, 2007 QCCA 915).

[57] **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

DÉCLARE que les demandeurs ne sont pas en situation d'enclave;

REJETTE la requête introductive d'instance des demandeurs;

ACCUEILLE la demande des défendeurs en remboursement de leurs honoraires;

CONDAMNE les demandeurs solidairement à payer aux défendeurs la somme de 250 000 \$, plus l'intérêt légal et l'indemnité additionnelle depuis la date de ce jugement;

LE TOUT avec les frais de justice.

Alexandra Mercier, J.C.S.

*

**

QUESTIONS SOULEVÉES PAR L'APPEL

(POUVANT NE PAS ÊTRE TRAITÉES DANS L'ORDRE CI-APRÈS)

1. La juge de première instance a-t-elle erré en concluant à l'absence d'enclave
 - a) géographique ?
 - b) en raison de l'utilisation ?
2. La juge de première instance a-t-elle erré en concluant au caractère excessif de l'assiette du droit de passage demandé ?
3. La juge de première instance a-t-elle erré en concluant qu'une fin de non-recevoir pouvait être opposée aux demandeurs eu égard à l'antériorité de la situation des fonds sur l'achat et la construction de leur résidence ?
4. La juge de première instance a-t-elle erré en condamnant les demandeurs au paiement des honoraires extrajudiciaires ?