

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : 500-17- 114033-205

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DU PORT DE PLAISANCE DE LACHINE, personne morale dûment constituée en vertu de la *Loi sur les compagnies*, *Partie 3* (R.L.R.Q., c. C-38), ayant son siège au 875, 48e Avenue, en les ville et district de Montréal (Lachine), province de Québec, H8T 2S4;

Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL, personne morale de droit public régie par la *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19), ayant sa principale place d'affaires en son hôtel de ville, au 275, rue Notre-Dame Est, en les ville et district de Montréal, province de Québec, H2Y 1C6;

Défenderesse

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA, représentant **TRANSPORTS CANADA**, ayant son Bureau régional du Québec au Ministère de la Justice du Canada au Complexe Guy-Favreau, Tour Est, 9e étage, 200, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H2Z 1X4

Mis-en-cause

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC représentant le **MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**, ayant une place d'affaires au 1 rue Notre-Dame Est, bureau 8.00, en les ville et district de Montréal, province de Québec, H2Y 1B6;

Mis-en-cause

**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE POUR JUGEMENT DÉCLARATOIRE,
INJONCTION INTERLOCUTOIRE ET PERMANENTE
(Art. 141, 142 et 509 et ss. C.p.c.)**

Table des matières

I.	INTRODUCTION	3
II.	SOMMAIRE EXÉCUTIF DU RECOURS	4
III.	HISTORIQUE DE LA PROPRIÉTÉ, DU TERRAIN ET SA DESTINATION	5
	A. Propriété de la jetée - Centre.....	5
	B. Propriété – Côté Nord	6
	C. Propriété du remblai – Côté Sud.....	6
	D. Conclusions sur la propriété du PPL.....	7
	E. Location, gestion et transfert d’actifs à compter de 1991.....	7
	F. Autres considérations	8
IV.	LES RELATIONS CONTRACTUELLES ENTRE LES PARTIES	9
V.	LES DÉCISIONS DE LA VILLE ET LES DÉMARCHES SUBSÉQUENTES ENTREPRISES PAR L’ASSOCIATION ET LA VILLE	12
	A. Avis de fermeture sans préavis, ni consultation	12
	B. Tentative de négociation / compromis : refus de la Ville	13
VI.	LA DÉCISION DE FERMER LE PORT DE PLAISANCE NON APPROUVÉE PAR TRANSPORTS CANADA.....	18
VII.	LE NON-RESPECT DU BAIL QUÉBEC (P-14)	20
VIII.	LE DÉLAI DÉRAISONNABLE ET L’ABUS DE DROIT.....	21
IX.	LES AGISSEMENTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL.....	25
	A. Annonce de fermeture retardée par appât du gain 2020.....	25
	B. Volte-face et manque de transparence	26
	C. Pléiade de tentatives de justifications financières sans fondement.....	27
	D. Allégations de désuétude d’équipements ou infrastructures	28
	E. Manque de transparence additionnel.....	30
X.	LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES	31
	A. L’injonction interlocutoire.....	31
	i. L’apparence de droit	31
	ii. Le préjudice sérieux et irréparable	32
	iii. La balance des inconvénients	32
	B. Jugement déclaratoire et injonction permanente	32

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE, LA DEMANDERESSE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

- [1] La demanderesse est une personne morale sans but lucratif légalement constituée en vertu de la *Loi sur les compagnies, Partie 3* (R.L.R.Q., c. C-38), tel qu'il appert d'un extrait du *Registre des entreprises du Québec*, dénoncé au soutien des présentes comme pièce P-1 (ci-après désignée l'« **Association** »);
- [2] La demanderesse est née du regroupement de propriétaires de bateaux ayant comme port d'attache le Port de plaisance de Lachine (ci-après désigné « **PPL** »), suivant la décision illégale, arbitraire, abusive et non fondée de la défenderesse de cesser les activités du PPL, tel que plus amplement exposé ci-après;
- [3] La mission de l'Association est de regrouper et représenter les plaisanciers, propriétaires et/ou opérateurs de bateaux, rattachés au PPL, afin de défendre, de promouvoir leurs intérêts et faire valoir leur droit auprès de la Ville de Montréal et des différentes instances gouvernementales et corporatives, en plus de faire la promotion du nautisme général au Québec pour tous ses acteurs et ses usagers, le tout tel qu'il appert d'une copie des statuts de l'Association, dénoncé au soutien des présentes comme pièce P-2;
- [4] L'Association représente notamment près de 250 plaisanciers membres du PPL (250 bateaux);
- [5] La défenderesse est une personne morale de droit public régie par la *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q. c. C-19 (ci-après désignée la « **Ville de Montréal** » ou « **Ville** »);
- [6] Le Procureur général du Canada représente *Transports Canada* (ci-après « **Transports Canada** ») qui assume la responsabilité des politiques et des programmes dans le domaine des transports, incluant la navigation de juridiction fédérale;
- [7] Le Procureur général du Québec représente le *Ministre de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques* (ci-après le « **MELCC** ») qui contribue au développement durable au Québec en jouant un rôle clé dans la lutte contre les changements climatiques, la protection de l'environnement et la conservation de la biodiversité au bénéfice des générations actuelles et futures, responsable entre autre de l'application de *Loi sur la qualité de l'environnement et la Loi sur le régime des eaux*;

II. SOMMAIRE EXÉCUTIF DU RECOURS

- [8] Le Port de Plaisance de Lachine est le plus grand port de plaisance au Québec et, en particulier, dans la région de Montréal, situé sur le fleuve Saint-Laurent (dans la partie de celui-ci qui s'élargit pour former le Lac Saint-Louis) considéré comme des eaux navigables au sens et pour les fins de la juridiction fédérale sur celles-ci;
- [9] L'existence et l'opération du PPL ne peuvent être modifiées ou discontinuées sans l'approbation de Transports Canada au terme de la *Loi sur les eaux navigables*;
- [10] La Ville de Montréal n'est propriétaire que d'une partie du terrain où se trouve le PPL, les autres parties étant respectivement :
 - a. Propriété de la Couronne fédérale et assujetties au certificat d'approbation de Transports Canada; et
 - b. Louées du MELCC aux termes d'un bail prévoyant que le locataire, la Ville, doit utiliser les lieux loués pour le maintien et l'opération d'une marina soit, en l'occurrence, le PPL;
- [11] La Ville de Montréal a décidé, unilatéralement, sans consultation ni étude quelle qu'elle soit, de mettre fin aux opérations du PPL, le 30 novembre 2020, sans y être autorisée par, et sans même avoir fait quelque demande à, Transports Canada et au MELCC à cette fin;
- [12] De plus, cette annonce surprise de la Ville, en plein milieu de l'été et pendant l'urgence sanitaire reliée à la pandémie, est intervenue au mépris des relations contractuelles existantes entre les plaisanciers-membres et le PPL constituant, entres autres, un abus de droit vu son délai déraisonnable;
- [13] La Ville a également tenté de justifier publiquement sa décision en alléguant des motifs erronés, trompeurs et/ou sans fondement, dans un contexte d'absence de transparence, permettant de plus de caractériser sa conduite comme étant de mauvaise foi;
- [14] La demanderesse sollicite donc :
 - a. Une injonction interlocutoire afin de suspendre et surseoir à toutes à décisions et /ou gestes de la Ville tendant à interrompre les opérations du PPL;
 - b. Subsidiairement, une ordonnance de maintenir le PPL ouvert jusqu'au 31 octobre 2021;
 - c. Sur le fond, un jugement déclaratoire quant au caractère illégal et nul de toute décision de fermeture du PPL, et une injonction permanente interdisant cette fermeture;

III. HISTORIQUE DE LA PROPRIÉTÉ, DU TERRAIN ET SA DESTINATION

- [15] Les infrastructures du PPL se composent principalement d'une jetée centrale (avec la route d'accès), d'une partie sud constituée de remblai, et de quais installés sur les côtés nord et sud (adjacents à la jetée et au remblai) en eaux navigables sur le Fleuve Saint-Laurent;
- [16] Une plaque commémorative est installée à l'entrée de la capitainerie du PPL où il est indiqué que le Yacht Club des Iroquois fut fondé en 1927 et, en 1987, il y a eu inauguration du Yacht Club de Lachine, tel qu'il appert de la photographie de la plaque, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-3** et d'un extrait de la Gazette Officielle de Québec du 12 mars 1927 dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-4**;

A. Propriété de la jetée - Centre

- [17] En 1988, la Ville de Lachine est devenue propriétaire d'une partie du terrain où se trouve le PPL appelée la jetée (ci-après désignée « **la Jetée** ») suivant une cession intervenue entre la Couronne fédérale, représentée par le Sous-ministre de l'environnement, et la Ville de Lachine en date du 28 novembre 1988, (ci-après désignée « **la Cession** »), tel qu'il appert d'une copie des lettres patentes dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-5**;
- [18] La Jetée et une partie du PPL étaient donc situées, en date du 28 novembre 1988, sur des parties des lots 806 et 808 du cadastre officiel de la Ville de Lachine, division d'enregistrement de Montréal, le tout tel qu'il appert de la Cession (P-5) et d'un plan préparé par Gaétan Faucher, arpenteur-géomètre, en date du 14 décembre 1987, sous le numéro 240 de ses minutes et le numéro GM-87-6756 de Travaux publics Canada dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-6**;
- [19] Suivant la rénovation cadastrale, la Jetée est maintenant située sur les lots 2 135 378, 2 135 379, 2 135 384, 2 135 383 et 2 135 382 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, tel qu'il appert des plans de rénovation desdits lots, dénoncés au soutien des présentes comme **pièces P-7a, P-7b, P-7c, P-7d et P-7e**, respectivement;
- [20] La demanderesse a pu obtenir certains documents concernant l'historique de l'occupation et la propriété du PPL, tel qu'exposé ci-après;
- [21] Préalablement à la Cession, (P-5), la Ville de Lachine aurait été locataire d'une partie de la réserve de terrain du Canal de Lachine, d'une superficie de 455 320 pieds carrés, en vertu du bail numéro L61-353, daté du 18 avril 1974, originairement consenti par Les Autorités de la Voie Maritime du St-Laurent au Club Nautique Iroquois Inc. et la convention supplémentaire en date du 14 mai 1984, lesquels ont été cédés par Le Club Nautique Iroquois Inc. à la Ville de Lachine en vertu d'une cession de bail reçue le 9 mai

1986 devant M^e Michel Trépanier, notaire, sous le numéro 18 438 de ses minutes, dont une copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-8**;

- [22] Tel qu'il appert de la Cession à la page 11 (P-5), le Yacht Club des Iroquois avait signé un bail avec le gouvernement fédéral pour l'utilisation des lieux aux fins du, et où se trouve le, PPL;
- [23] Suite à la cession de bail **P-8**, décrite au paragraphe 21, la Ville de Lachine a consenti un bail sur ledit terrain au Club Nautique Iroquois Inc. pour une période de 20 ans et 3 mois à compter du 1^{er} juin 1986, le tout tel qu'il appert du bail passé devant M^e Michel Trépanier, notaire, le 12 mai 1986 sous le numéro 18 441 de ses minutes et dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-9**;
- [24] Ce bail a été annulé et remplacé par un bail consenti par la Ville de Lachine au Yacht-Club de Lachine pour une période de 20 ans à compter du 1^{er} mai 1987, tel qu'il appert du bail passé devant M^e Michel Trépanier, notaire, le 12 février 1987 sous le numéro 18 978 de ses minutes et dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-10**, lui-même annulé et remplacé par un bail d'une durée de 22 ans débutant le 1^{er} mai 1987 lequel a été consenti par la Ville de Lachine au Yacht-Club de Lachine, tel qu'il appert du bail passé devant M^e Michel Trépanier, notaire, le 6 avril 1990 sous le numéro 21 164 de ses minutes et dont copies sont dénoncées au soutien des présentes comme **pièces P-11**;

B. Propriété - Côté Nord

- [25] En ce qui concerne la portion nord du PPL, une partie du terrain et les quais sont installés sur un territoire de juridiction fédérale, le tout tel qu'il appert notamment d'un extrait du navigateur cartographique provenant du site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-12**;
- [26] À cet égard, en date du 24 octobre 2008, la Ville de Montréal, anciennement au nom de l'arrondissement Lachine, a obtenu une approbation du mis en cause ministère des Transports du Gouvernement du Canada (ci-après désigné «**Transports Canada** »), suivant la *Loi sur la protection de la navigation* en vigueur à l'époque, laquelle a été modifiée et renommée la *Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC)* en 2019, pour la construction d'un ouvrage, incluant des bouées, rampes de mise à l'eau, quais, pontons flottants et brise-lames flottants, et ce, pour une période de 30 ans (ci-après désignée « **le Certificat d'approbation** »), le tout tel qu'il appert du Certificat d'approbation dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-13**;

C. Propriété du remblai - Coté Sud

- [27] En ce qui concerne la portion Sud du PPL, avant 1989, des travaux de remblayage ont permis de créer du terrain non-cadastré (le « **Remblai** ») où se situent présentement certaines des infrastructures du PPL, tels la Capitainerie, une partie des

stationnements, la piscine, la plupart des aires communes, les toilettes et douches, et les terrains de tennis, etc.;

- [28] Le Remblai aurait été effectué dans la portion des eaux navigables du Fleuve Saint-Laurent, entre la Jetée et le parc René-Lévesque, qui donnait accès au Canal Lachine avant que l'entrée dans le Canal Lachine se fasse par le chenal du côté Nord de la Jetée;
- [29] En date du 12 octobre 1989, la Ville de Lachine (Montréal) a signé un bail avec le Gouvernement du Québec, relativement à l'occupation des lieux, tel qu'il appert du bail et des plans qui l'accompagnent, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-14** (ci-après désigné « **le Bail Québec** »);
- [30] Indépendamment de la question à savoir si le Remblai demeurerait propriété fédérale nonobstant le Bail Québec (P-14), il appert des plans en annexe du Bail Québec (P-14), que la portion Sud du PPL n'est pas propriété de la Ville;
- [31] De plus, les installations de quais du côté Sud sont en eaux navigables et relèvent de la juridiction fédérale en vertu du Certificat d'approbation (P-13), et le Bail Québec (P-14) prévoit que la Ville doit utiliser le terrain aux fins d'opération d'une marina;

D. Conclusions sur la propriété du PPL

- [32] La Ville n'est donc propriétaire que de la Jetée (lots cadastrés au centre du PPL) et des infrastructures, et n'est aucunement propriétaire du reste du terrain, et encore moins du lit du Fleuve sur lequel se trouvent les quais, du PPL;
- [33] La Ville ne peut donc prétendre, comme elle l'a fait, être en droit d'agir comme propriétaire absolu puisqu'elle est, par ailleurs, assujettie aux obligations de maintenir le PPL en opération sauf autorisation contraire de la Couronne fédérale en vertu de la *Loi sur les eaux navigables* et, sujet à ce qui précède, également assujettie aux obligations du Bail Québec (P-14) au même effet;
- [34] Il découle donc de ce qui précède que les terrains du PPL, y compris les eaux navigables limitrophes du côté Nord et Sud, ont une vocation exclusive de marina selon le Certificat d'approbation de Transports Canada et le Bail avec le Gouvernement du Québec;

E. Location, gestion et transfert d'actifs à compter de 1991

- [35] Dans le cadre de ses demandes d'accès à l'information à la Ville, la demanderesse a pu obtenir une copie de certains documents relatifs à la gestion du PPL, lesquels sont incomplets;
- [36] Le 1er novembre 1991, la Ville de Lachine conclut un bail avec le Yacht-Club de Lachine pour une période de 18 ans à compter du 1^{er} novembre 1991, tel qu'il appert d'une copie du bail dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-15**;

- [37] En vertu de cette convention (P-15), le Yacht-Club de Lachine cède à la Ville de Lachine, à titre d'une portion de loyer payée d'avance pour les saisons 1991/1992 à 1995/1996, tous ses actifs comptabilisés aux états financiers;
- [38] En date du 10 mai 1995, un protocole d'entente est intervenu en vertu duquel le Yacht-Club de Lachine cède, donne et transfère l'universalité de ses actifs à la Ville de Lachine, tel qu'il appert d'une copie du protocole dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-16**;
- [39] En date du 28 septembre 1995, trois contrats de gestion sont conclus entre la Ville de Lachine et le Yacht-Club de Lachine visant respectivement l'entretien du terrain, le poste à essence et la guérite, le tout tel qu'il appert des copies des contrats dénoncés au soutien des présentes comme **pièces P-17a, P-17b et P-17c**;
- [40] Par ailleurs, le 22 décembre 1995, une entente de transfert d'actifs est intervenue entre la Ville de Lachine et la Société de Gestion Nauberges de Lachine inc. (ci-après désignée « **Nauberges** »), tel qu'il appert d'une copie de l'entente dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-18**;
- [41] En 2004, la Ville de Lachine conclut un contrat de gestion d'actifs avec Nauberges pour la mise en valeur et l'exploitation commerciale du potentiel récréotouristique des berges du Lac Saint-Louis, tel qu'il appert d'une copie de l'entente dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-19**;
- [42] En date du 15 août 2012, Nauberges a changé de nom pour la Société de gestion du Port de plaisance de Lachine, le tout tel qu'il appert d'une copie des lettres patentes déposées au Registraire des entreprises à la même date, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-20**;
- [43] Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Ville a pris en charge le PPL et aux termes d'un appel d'offres et d'une résolution de la Ville numéro CA15190069, la Ville a retenu les services de la firme Gestion Nauti-Cités inc. afin d'effectuer la gestion du PPL sous le nom d'emprunt Port de Plaisance de Lachine (ci-après désignée « **le Gestionnaire** »), tel qu'il appert d'une copie de la résolution de la Ville et de l'état des informations sur une société provenant du *Registre des entreprises du Québec*, dénoncés respectivement au soutien des présentes comme **pièce P-21 et P-22**;
- [44] Le contrat du Gestionnaire a été renouvelé suivant un appel d'offres en 2018 identifié sous le numéro 18-17218, le tout tel qu'il appert de la page sommaire et du bordereau de soumission dénoncés au soutien des présentes comme **pièce P-23**;

F. Autres considérations

- [45] De plus, le site actuel du PPL revêt une importance patrimoniale et historique manifeste et évidente;

- [46] En effet, selon la Fondation Héritage Montréal (ci-après désignée « **Héritage** »), dont la mission est de protéger et de promouvoir le patrimoine architectural, historique, naturel et culturel de la grande région métropolitaine de Montréal, le site où se situe le PPL, à l'entrée du Canal Lachine, revêt une importance exceptionnelle, tel qu'il appert d'un extrait du site d'Héritage Montréal dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-24**;
- [47] Aujourd'hui, le PPL est connu comme étant une oasis pour les navigateurs de plaisance à la recherche d'un port d'attache accessible et sécuritaire;
- [48] De plus, tel qu'en fait foi le procès-verbal d'une séance du Conseil municipal de la Ville en date du 12 novembre 2018, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-25**, la Ville de Montréal reconnaît que le PPL est le port de plaisance le plus important au Québec, pouvant accueillir jusqu'à 500 embarcations;
- [49] Selon ledit procès-verbal (P-25), la conservation et la mise en valeur des paysages et des vues sur le fleuve (dont cette portion s'appelle le Lac Saint-Louis) et le canal ont permis, au fil des ans, de faire de Lachine un lieu exceptionnel et significatif de Montréal, renforçant ainsi l'importance du PPL à Montréal;

IV. LES RELATIONS CONTRACTUELLES ENTRE LES PARTIES

- [50] La navigation sur le Fleuve St-Laurent est de juridiction fédérale et des infrastructures doivent exister pour permettre celle-ci, en l'occurrence pour la navigation de plaisance;
- [51] Hormis les chenaux de navigation (balises) et les écluses, ces infrastructures doivent inclure des ports d'attaches accessibles et sécuritaires pour les embarcations, à savoir un nombre de marinas suffisant pour soutenir la navigation de plaisance;
- [52] Le PPL est non seulement une de ces marinas mais elle est la plus importante avec près de 500 places à quai, représentant 36 % de l'offre de quai non résidentiel sur l'île de Montréal, 46 % de l'offre de quai pour les bateaux moteurs sur le Lac Saint-Louis et accueillant près de 1500 visiteurs non-membres du PPL par année;
- [53] Des centaines de plaisanciers propriétaires et/ou opérateurs de bateaux ont donc leur port d'attache au PPL depuis de nombreuses années, voire plusieurs décennies, sans compter l'utilisation du PPL par la navigation en transit circulant en amont ou en aval, ou avec Montréal comme destination;
- [54] Le PPL se compose de deux parties, soit la petite marina, située à l'entrée du PPL pour les embarcations de dimension allant jusqu'à 22 pieds, et la grande marina pour les embarcations dépassant 24 pieds;
- [55] Le processus d'adhésion au PPL consiste pour un plaisancier intéressé à remplir un formulaire d'adhésion, dont un exemplaire est dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-26**, et acheminé par courriel à la personne responsable et il semble qu'un

contrat a été signé pour un certain nombre de plaisanciers-membres, (ci-après désigné « **le Contrat** ») dont un exemplaire est déposé au soutien des présentes comme **pièce P-27**;

- [56] L'adhérent est alors soit accepté comme membre du PPL, moyennant les frais requis, soit placé sur une liste d'attente s'il y a un manque de place;
- [57] La Ville de Montréal a adopté des règlements internes au PPL, dont copie est déposé au soutien des présentes comme **pièce P-28**;
- [58] Lesdits règlements (P-28) sont externes au formulaire d'adhésion et ne sont pas joints à ce dernier, mais semblent l'être au contrat;
- [59] Tel qu'il appert notamment desdits règlements (P-28), en plus d'un quai pour l'amarrage de leur bateau, les plaisanciers bénéficient de divers services offerts par le PPL, notamment mais sans limitation :
- Accueil des bateaux (VHF 68);
 - Aide à l'accostage;
 - Aire de jeux pour enfants;
 - Buanderie;
 - Courts de tennis;
 - Piscine;
 - Eau potable;
 - Électricité 30 amp et 50 amp;
 - Poste de vidange;
 - Poste d'essence;
 - Quais pour visiteurs;
 - Rampe de mise à l'eau;
 - Réservation téléphonique;
 - Terrasses avec barbecues;
 - Aires de pique-nique;
 - Références pour et accès aux fournisseurs de services (mécaniques, toiles, électricité, réparations générales, climatisation/chauffage, nettoyage etc.);
 - Stationnement;
 - Surveillance 24 heures;

(ci-après collectivement les « **Services** »)

- [60] Le Gestionnaire, à titre de représentant de la Ville de Montréal, assure donc la gestion des activités du PPL de même que celle de la liaison avec les membres du PPL. Le rôle et les responsabilités du Gestionnaire sont plus amplement détaillés à l'appel d'offres précédemment mentionné (P-23);
- [61] Le Gestionnaire fait parvenir aux membres du PPL par courriel, à l'automne de chaque année, soit à la fin de la saison, un avis confirmant la fin des activités saisonnières et

une confirmation de la planification de la prochaine saison, le tout tel qu'il appert d'exemples de courriels et documents annexés dénoncés en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-29a**;

- [62] En ce qui concerne les frais afférents et chargés aux membres, le gestionnaire fait parvenir aux membres du PPL vers le mois de décembre de chaque année, une lettre de dépôt pour le renouvellement et le tableau de tarification, indiquant le prix à payer et le dépôt requis, payable vers le mois de janvier de l'année suivante, afin que ledit membre confirme sa présence pour la saison suivante, dans le but que sa place ne soit pas donnée à une personne sur la liste d'attente, tel qu'il appert d'un exemple dudit courriel et documents annexés dénoncés en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-29b**;
- [63] Vers le mois de janvier de l'année suivante, en prévision de la nouvelle saison, le Gestionnaire fait parvenir aux membres du PPL par courriel, un rappel des avis précédemment mentionnés (P-29b), dont un exemple et documents annexés sont dénoncés en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-30**;
- [64] Par la suite, les plaisanciers reçoivent directement de la Ville de Montréal, par la poste, une facture indiquant le solde à payer pour la saison sous la forme d'un compte de taxes, le tout tel qu'il appert d'un exemple de facture dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-31**;
- [65] Le Gestionnaire envoie un courriel aux membres du PPL afin de confirmer leurs coordonnées pour l'année suivante, le tout tel qu'il appert de copies de courriels dénoncés en liasse dont copie d'un exemple est dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-32**;
- [66] Par les courriels envoyés (P-29a, P-29b, P-30, P-31 et P-32), dépôt et paiement, les membres du PPL, en plus de confirmer leur présence au PPL pour l'année en cours, s'assurent d'avoir une place pour la saison suivante, selon le *modus operandi* mis en place par la Ville de Montréal depuis de nombreuses années, par l'entremise de son Gestionnaire;
- [67] Ainsi, la relation contractuelle entre la Ville de Montréal et les membres du PPL était systématiquement renouvelée année après année tant que les plaisanciers désirent y conserver leurs bateaux;
- [68] La Ville de Montréal a d'ailleurs pris soin d'encaisser les frais chargés aux plaisanciers membres du PPL pour l'année 2020 en ne divulguant pas son intention de ne plus renouveler les adhésions pour 2021;
- [69] Partant, les membres du PPL pour l'année 2020 n'avaient aucune raison de commencer à chercher une autre marina ailleurs et, au contraire, pour les raisons ci-haut exposées, ceux-ci bénéficiaient d'une expectative légitime et raisonnable que leur place soit

réservée au PPL pour la prochaine saison débutant le 15 mai 2021, comme cela a toujours été le cas chaque année;

- [70] La décision surprise de la Ville de Montréal de fermer le PPL a donc été un choc pour les plaisanciers, qui s'attendaient à pouvoir amarrer leurs bateaux au PPL pour la prochaine saison en 2021;

V. LES DÉCISIONS DE LA VILLE ET LES DÉMARCHES SUBSÉQUENTES ENTREPRISES PAR L'ASSOCIATION ET LA VILLE

A. Avis de fermeture sans préavis, ni consultation

- [71] Le 8 juillet 2020, sans aucun préavis et contre toutes attentes, les membres du PPL ont reçu notification d'un avis de la Ville de Montréal annonçant l'arrêt des activités du Port de plaisance de Lachine (l'« **Avis aux plaisanciers** »), dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-33**;
- [72] L'Avis aux plaisanciers (P-33) énonce que la Ville de Montréal met fin aux activités du PPL et a décidé de transformer le site du PPL en un parc riverain au cours des prochaines années, et que l'été 2020 serait donc la dernière saison d'activité du PPL;
- [73] Concurrément, soit le même jour, la Ville de Montréal a effectué une sortie médiatique afin d'annoncer son projet de parc et publié sur son site internet un document de présentation intitulé « *Réaffectation du Port de plaisance de Lachine-Création d'un nouveau parc sur les eaux du Lac St-Louis - Vers une démocratisation de l'accès à l'eau* » et un communiqué intitulé « *Nouvelle vocation pour le Port de plaisance de Lachine : La Ville aménagera un vaste parc riverain accessible à l'ensemble de la population* », dénoncés au soutien des présentes comme **pièces P-34 et P-35**, respectivement, ce qui démontre que tout était planifié par la Ville de Montréal;
- [74] Les plaisanciers ont donc été informés des plans de la Ville de Montréal en même temps que le grand public, puisque l'annonce a été rapidement diffusée par les médias, comme en témoignent des articles de divers journaux, notamment 24 heures et Radio-Canada, dont une copie est dénoncée *en liasse* au soutien des présentes comme **pièce P-36**;
- [75] En tant que co-contractants de la Ville de Montréal, les plaisanciers n'ont reçu aucun avertissement ni préavis avant que l'annonce ne parvienne au public, la Ville cherchant ainsi à créer un point de non-retour, rendant d'autant plus difficile toute contestation éventuelle de la part des plaisanciers;
- [76] De plus, l'Avis aux plaisanciers (P-33) ne donnait pas aux plaisanciers une solution alternative quant aux ports de plaisance à proximité qui disposeraient de l'espace nécessaire pour les accueillir;

- [77] Par ailleurs, la Ville de Montréal n'a procédé à aucune consultation préalable, tant avec les membres du PPL qu'avec les citoyens de Lachine ou du grand Montréal, ou les acteurs du monde nautique concernés;
- [78] La Ville de Montréal ne semble également pas avoir consulté quelque autre palier gouvernemental, que ce soit fédéral ou provincial, relativement à sa décision de fermer le PPL;
- [79] Essentiellement, la Ville de Montréal a unilatéralement résilié sa relation contractuelle avec les membres du PPL, et ce, de manière abrupte, et à contretemps, du fait que la plupart des plaisanciers profitent de leurs bateaux, et sont, ou seront, en vacances estivales peu après, ou à, cette date-là;

B. Tentative de négociation / compromis : refus de la Ville

- [80] En date du 16 juillet 2020, suivant l'Avis aux plaisanciers (P-33), l'Association demanderesse a donc vu le jour et l'adhésion de ses membres s'en est suivie graduellement;
- [81] La demanderesse a été forcée d'organiser ses membres de manière improvisée, inopportune et préjudiciable, dans le but de contester la décision de la Ville de Montréal de fermer le PPL, et d'entamer des pourparlers de bonne foi avec la Ville de Montréal, afin de trouver une solution pour garder le PPL ouvert;
- [82] En date du 17 juillet 2020, la demanderesse a envoyé un courriel à Monsieur Jérémie Watters de même qu'à madame Marie-Ève Gagnon de la Ville de Montréal afin de procéder à une rencontre avec les responsables concernés pour discuter du dossier et trouver un terrain d'entente, notamment en explorant la possibilité d'un projet hybride, tel qu'il appert d'une copie des courriels dénoncées en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-37**;
- [83] Toujours en date du 17 juillet 2020, en prévision de la rencontre et accompagnant les courriels (P-37), l'Association a fait parvenir une lettre à la Ville de Montréal, soulignant son désaccord avec la décision de mettre fin aux activités du PPL, mais aussi afin d'exprimer ses préoccupations concernant le court préavis qui a été donné aux plaisanciers relativement à la fermeture de la Marina en 2020, tel qu'il appert d'une copie de la lettre dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-38**;
- [84] La rencontre ne put avoir lieu qu'en date du 4 août 2020 en raison du délai imposé par la Ville de Montréal vu les vacances estivales, le tout malgré qu'elle ait choisi cette période pour envoyer son Avis aux plaisanciers, le tout tel qu'il appert d'une série de courriels échangés à cet effet, dénoncés *en liasse* au soutien des présentes comme **pièce P-39**;

- [85] En date du 4 août 2020, la rencontre virtuelle sur la plateforme Zoom, enregistrée par la Ville, a eu lieu et étaient présents :
- a. Pour l'Association : monsieur Glenn Castanheira (Ryan Relation publiques), madame Josée Côté, madame Martine Rochon, monsieur Luc Perrault et monsieur Pierre Mierski;
 - b. Pour la Ville de Montréal : madame Stéphanie Houle, madame Maya Vodanovic, monsieur Robert Beaudry, monsieur Jérémy Watters, et monsieur Steve Bilodeau Balatti;
- [86] La Ville de Montréal, lors de cette rencontre, n'a pas fourni de réponses satisfaisantes aux questions et demandes de documents de la demanderesse, incluant, entre-autres un résumé sur un support visuel ou audio, tel que demandé à la Ville par la demanderesse, mais jamais communiqués, lesquels seront produits, sur réception, au soutien des présentes comme **pièce P-40**;
- [87] En effet, l'Association désirait savoir si un projet hybride serait possible permettant de conserver le PPL, ou, à défaut, les raisons justifiant la décision de la Ville de Montréal de fermer le PPL, pour voir s'il y avait des pistes alternatives à explorer, auxquelles la demanderesse se proposait de contribuer;
- [88] En tout temps pertinent aux présentes, et notamment lors de la rencontre avec la Ville de Montréal qui s'est tenue le 4 août 2020, l'Association a démontré sa volonté de travailler de manière collaborative à la valorisation des rives et à l'exploration d'autres options d'aménagement qui rendraient possible le projet de parc riverain, sans compromettre le lieu de villégiature et historique qu'est le PPL, tel qu'il appert de la proposition d'intégration du PPL à la vision environnementale de la Ville de Montréal, préparée par le comité de réflexion sur l'avenir de la marina et Lemay Michaud et présentée lors de la rencontre, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-41**;
- [89] En marge de ladite rencontre, la Ville de Montréal a annoncé, dès le 31 juillet 2020, la tenue d'un webinaire sur la plateforme Zoom, et invité les membres du PPL, plaisanciers et personnes intéressées à s'y joindre et poser leurs questions au préalable, le tout tel qu'il appert d'un exemple de courriel à cet effet, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-42**;
- [90] En date du 13 août 2020, le webinaire, enregistré par la Ville de Montréal, s'est tenu et près de 500 personnes y ont participé, nombre que la Ville a qualifié de record;
- [91] Étaient présents : monsieur Pierre Tessier (animateur), monsieur Robert Beaudry (membre du comité exécutif, responsable des grands parcs), Madame la mairesse de l'arrondissement de Lachine Maja Vodanovic, monsieur Steve Bilodeau Balatti (chef division- Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports), madame Stéphanie Houle (directrice par intérim-arrondissement de Lachine) et monsieur Georges-Étienne Parent (chargé de projet- Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports);

- [92] La Ville de Montréal a alors promis de faire parvenir aux participants, entres autres les réponses aux questions posées au préalable ou pendant le webinaire qui n'avaient pas alors été fournies;
- [93] Les membres du PPL et de la demanderesse s'attendaient à des réponses plus concrètes à leurs demandes concernant la justification de la décision de la Ville de Montréal de fermer unilatéralement le PPL, son total manque d'ouverture pour envisager un projet inclusif de marina et de parc, et sa décision de ne pas organiser de consultation publique en la matière afin de connaître l'avis des citoyens sur la fermeture du PPL;
- [94] En date du 14 août 2020, par le biais de ses avocats soussignés, la demanderesse a donc fait parvenir une correspondance à la Ville de Montréal, à l'attention de Madame la mairesse de la Ville de Montréal Valérie Plante, monsieur Robert Beaudry, Conseiller de la Ville de Montréal et Membre du comité exécutif, madame Louise-Hélène Lefebvre, Directrice du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et monsieur Yves Saindon, Directeur du Service au greffe, une copie de laquelle est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-43**;
- [95] Dans sa correspondance (P-43), la demanderesse a demandé à la Ville de Montréal de suspendre immédiatement sa décision de fermer le PPL à la fin de la saison 2020, et de n'entreprendre aucune action de quelque nature que ce soit pouvant compromettre l'existence du PPL, incluant mais non limitativement la démolition ou le démantèlement de celui-ci, que ce soit par des travaux, des contrats ou la disposition de ses équipements et biens;
- [96] Également, par le biais de la même correspondance (P-43), étant en droit d'être informés, en tant que co-contractants et de citoyens de la Ville, les membres de la demanderesse ont demandé à la Ville de lui fournir certains documents et informations concernant ses nouveaux plans et qui pourraient justifier sa décision de fermer le PPL;
- [97] L'Association n'a pas eu d'autre choix que de demander ces informations à la Ville de Montréal, étant donné la superficialité, voire le manque de transparence de cette dernière, tout au long de l'annonce de son nouveau plan pour l'arrondissement et, notamment, sa décision de ne pas tenir de consultation publique préalablement à la fermeture du PPL;
- [98] En date du 20 août 2020, les avocats de la Ville de Montréal ont répondu à la lettre de l'Association datée du 14 août 2020 (P-43) et ont réitéré un refus complet de suspendre la décision de fermer le PPL ou de trouver une solution afin d'accommoder la demanderesse et les plaisanciers, le tout tel qu'il appert de ladite lettre dont une copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-44**;
- [99] En date du 23 août 2020, la demanderesse a publié une correspondance destinée à répondre à la soirée d'information du 13 août 2020 (webinaire) et faire valoir les arguments de l'Association et en a fait parvenir une copie au directeur de l'opposition

officielle de la Ville de Montréal, monsieur Gabriel Retta, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite correspondance dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-45**;

- [100] En date du 24 août 2020, l'opposition officielle a confirmé son appui à l'Association dans ses démarches et a nommé monsieur Alan DeSousa afin de faire le lien avec celle-ci et les médias, le tout tel qu'il appert d'un communiqué de presse à cet effet, dénoncé au soutien des présentes comme **Pièce P-46**;
- [101] Toujours en date du 24 août 2020, l'Association a organisé une manifestation devant l'hôtel de Ville de Montréal afin de demander à la Ville de Montréal de reconsidérer sa position, ce qu'elle refuse catégoriquement de faire, tel qu'en fait foi un article de La Presse datée du 24 août 2020, dont une copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-47**;
- [102] À pareille date, monsieur DeSousa a déposé au conseil de Ville une pétition signée par plus de 10 000 personnes en faveur de la sauvegarde du PPL dont une copie du libellé est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-48**. La même pétition compte près de 14 500 signatures en date des présentes;
- [103] Au cours des démarches entreprises par la demanderesse en lien avec son désaccord avec la décision de la Ville de Montréal de fermer le PPL, la demanderesse a obtenu le soutien de plusieurs autres parties intéressées;
- [104] À titre d'exemple, le 20 août 2020, monsieur Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a envoyé une lettre à madame Valérie Plante en vue d'exprimer son désaccord à la décision prise par la Ville de Montréal et afin de confirmer son appui aux démarches de l'Association à cet effet, une copie de ladite correspondance étant dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-49**;
- [105] En date du 4 septembre 2020, monsieur Denis Dessureault, vice-président exécutif de la *Corporation des Concessionnaires d'Automobiles de Montréal (CCAM)* et de la *Fondation de la CCAM et le Salon International de l'Auto de Montréal*, a écrit personnellement à madame Valérie Plante afin de l'informer de sa déception face au manque de démocratie dans la manière dont la Ville de Montréal a pris une décision aussi radicale de fermer la marina, tel qu'il appert à une copie de cette correspondance dénoncée comme **pièce P-50**;
- [106] Au même titre, monsieur Kelvin K. Mo de la *Chambre de commerce et l'industrie de Saint-Laurent et Mont-Royal* a également écrit à la Ville le 9 septembre 2020 afin d'exprimer son appui aux démarches entreprises par l'Association, tel qu'il appert d'une copie de la correspondance dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-51**;
- [107] Également, la *Chambre de commerce et l'industrie du Sud-Ouest de Montréal*, par l'entremise de son président, monsieur Pascal Rochette, et de sa directrice générale, madame Anne-Marie Lelièvre, ont transmis une correspondance datée du 30 septembre

2020 à Madame la mairesse de Montréal Valérie Plante, afin de, notamment, faire valoir leurs préoccupations et inquiétudes quant au projet de la Ville, et leurs recommandations à cet égard, le tout tel qu'il appert d'une copie de la correspondance dénoncée au soutien des présentes comme **Pièce P-52**;

- [108] Le 15 septembre 2020, madame Julie-Pascale Provost, Conseillère d'arrondissement de Lachine, a publié sur sa page Facebook un message venant justifier son refus de voter pour la résiliation du contrat du Gestionnaire, de même que pour exprimer ses graves préoccupations concernant l'absence de consultation, les informations inexactes ou incomplètes et le manque de transparence de la Ville, dans sa décision de fermer le PPL, tout en gardant l'esprit ouvert à la construction du parc, tel qu'il ressort d'une copie du message et du vidéo dénoncés en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-53**;
- [109] En date du 9 septembre, la Ville de Montréal a fait parvenir aux participants de la séance d'information du 13 août 2020 (webinaire), le document des Questions et réponses que la Ville a préparé suivant ladite rencontre, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-54**;
- [110] Il est à noter que de nombreuses réponses préparées pour, et données durant, la séance d'information ont été bonifiées et modifiées suivant ladite rencontre, ajoutant de l'incertitude quant à la crédibilité de celles-ci déjà mises à l'épreuve lors des échanges précédents;
- [111] Le 14 septembre 2020, une deuxième manifestation a été organisée par l'Association devant l'hôtel de ville de l'arrondissement de Lachine, rassemblant près de 1 500 participants, qui, une fois de plus, s'est soldé en une fin de non-recevoir par la Ville, tel qu'il appert d'un article de Radio-Canada en date du 15 septembre 2020, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-55**;
- [112] Le 14 septembre 2020, l'Association a envoyé une autre lettre de mise en demeure adressée à Madame la mairesse Valérie Plante, monsieur Robert Beaudry, Responsable des grands parcs, monsieur Benoît Dorais, Président du comité exécutif, monsieur Jean-François Parenteau, ainsi qu'aux élus de Lachine, soit Madame la mairesse d'arrondissement, Maja Vodanovic, madame Micheline Rouleau, conseillère de ville, madame Michèle Flannery, conseillère d'arrondissement du district Fort-Rolland, monsieur Younes Boukala, conseiller d'arrondissement du district J-Emery Provost, et madame Julie-Pascale Provost, conseillère du district du Canal, tel qu'il appert du courriel de transmission, de la lettre et des pièces jointes dont copies sont dénoncées en liasse au soutien des présentes comme **pièce P-56**;
- [113] Dans sa mise en demeure (P-56), les membres de l'Association abordent d'importantes préoccupations, questions, lacunes et surtout des contradictions dans les informations fournies à ce jour sur le projet de fermeture du PPL par la Ville de Montréal;

- [114] Le soir du 14 septembre 2020, le Conseil d'arrondissement a tenu une séance lors de laquelle la question de la résiliation du contrat avec le Gestionnaire en date du 30 novembre 2020 a été débattue et il a été décidé par un vote de 4 contre 1 de résilier le contrat pour la gestion du PPL avec le Gestionnaire en date du 30 novembre 2020, tel qu'il appert d'une copie de l'ordre du jour de l'assemblée dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-57**;
- [115] Toujours en date du 14 septembre 2020, L'Alliance de l'industrie Nautique au Québec a fait parvenir une lettre réitérant son soutien à l'Association à la Madame la mairesse Valérie Plante, tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre dénoncée au soutien des présentes comme **Pièce P-58**;
- [116] N'ayant reçu aucune réponse à sa lettre du 14 septembre 2020, l'Association, sous la plume de sa présidente, a publié une lettre ouverte dans le quotidien La Presse en date du 30 septembre adressée à Madame la mairesse Valérie Plante, dont copie est dénoncée comme **Pièce P-59**;
- [117] Compte tenu de ce qui précède, l'Association se voit donc forcée de s'adresser aux Tribunaux afin de faire la lumière sur les agissements de la Ville et ses conséquences sur les membres du PPL et obtenir les remèdes appropriés pour sanctionner la conduite de la Ville, irrespectueuse du droit;

VI. LA DÉCISION DE FERMER LE PORT DE PLAISANCE NON APPROUVÉE PAR TRANSPORTS CANADA

- [118] Aux termes du Certificat d'approbation de Transports Canada (pièce P-13) conférant à la Ville de Montréal un droit d'occupation de 30 ans, la Ville est assujettie à la juridiction fédérale sur les eaux navigables (ci-après désignée « **juridiction fédérale** »);
- [119] La Ville de Montréal est soumise à l'application de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, L.R.C. (1985) ch. N-22 (ci-après désignée la « **LENC** »), laquelle lui confère des droits et obligations en tant que propriétaire d'un ouvrage se situant en eaux navigables;
- [120] En effet, Transports Canada a instauré un programme de protection de la navigation (ci-après désignée le « **PPN** »), lequel aide à garder les voies navigables du Canada ouvertes au transport et au loisir, ce qui semble à l'opposé de la décision de la Ville de Montréal de fermer le port de plaisance de Lachine;
- [121] Les infrastructures du PPL, incluant plus particulièrement les quais et les brises vagues du PPL, font parties des ouvrages au sens de l'article 2 de la LENC, lesquels se trouvent en eaux navigables en vertu du même article;
- [122] L'article 5(1) de la LENC prévoit que la Ville de Montréal, afin de valablement pouvoir fermer le port de plaisance de Lachine, devait au préalable obtenir l'approbation de

Transports Canada, car la fermeture du PPL est susceptible de gêner la navigation en retirant 500 places à quai pour autant de bateaux qui n'auront plus ce port d'attache:

- [123] Le 21 juillet 2020, Transports Canada a envoyé une lettre à la Ville de Montréal afin de l'informer avoir appris par les médias la décision de la Ville d'abandonner le PPL, une copie de la lettre étant dénoncée au soutien des présentes comme étant la **pièce P-60**;
- [124] Tel qu'il ressort de la lettre (P-60), Transports Canada a également informé la Ville de ses obligations découlant de la LENC, décrites ci-dessus, qui n'avaient pas encore été respectées et demandait par la même occasion à la Ville de n'entreprendre aucuns travaux à cet égard sans que ses obligations soient respectées;
- [125] La Ville de Montréal s'est bien gardée de mentionner cette exigence de la loi fédérale aux plaisanciers et aux citoyens en général dans ses multiples entrevues avec les médias et les rencontres avec les plaisanciers depuis le 21 juillet 2020, ce qui ne respecte pas les exigences de la bonne foi et est inacceptable venant d'une municipalité qui se doit d'être transparente;
- [126] Au surplus, l'autorisation requise par Transports Canada nécessite que le projet de la Ville soit versé au registre public du PPN et qu'un avis public soit affiché selon les modalités décrites dans les documents d'orientation qui apparaissent sur le site internet du PPN, ce qui n'est toujours pas le cas en date des présentes;
- [127] Un tel avis public donne lieu à un processus de consultation par lequel le public peut faire ses commentaires, lesquels sont collectés et analysés par le PPN, et pris en compte dans la prise de décision par Transports Canada d'autoriser ou non la fermeture, le tout tel qu'il appert d'un extrait du site internet de Transports Canada dénoncé au soutien des présentes comme étant la **pièce P-61**;
- [128] La Ville de Montréal, par ses actions, tente de contourner le processus de consultation publique prévu à la Loi et ne saurait procéder à la fermeture du PPL avant de s'être conformé à la loi fédérale et d'avoir obtenu l'approbation de Transports Canada (qui peut la refuser), le cas échéant;
- [129] Tel qu'il appert de l'article de la presse du 14 septembre 2020, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-62**, ce n'est que lorsque confrontée par des journalistes que la Ville a reconnu l'existence de l'exigence de Transports Canada et de cette problématique, ce qui est inacceptable pour une personne morale de droit public gérée par une administration qui proclame être guidée par les principes de transparence et d'intégrité;
- [130] L'objectif du programme de PPN de Transports Canada étant de promouvoir à garder les voies navigables du Canada ouvertes au transport et au loisir, l'existence du PPL répond à cet objectif et sa fermeture irait à l'encontre de celui-ci;

- [131] La Ville de Montréal, dans sa décision unilatérale de mettre fin aux activités du PPL, vient, de manière illégale, faire obstacle et nuire à la navigation de plaisance sur le Fleuve Saint-Laurent (territoire fédéral);
- [132] En effet, près de 500 bateaux de plaisance n'auront plus de port d'attache ni de lien d'approvisionnement en carburant et en eau, à compter de 2021, sur le Fleuve St-Laurent (Lac Saint-Louis), car les autres marinas ne sont pas à même de prendre la relève faute d'infrastructures et de places;
- [133] L'élimination d'un port d'attache et la réduction de 500 places à quai, équivalant à 36% du nombre de places sur l'île de Montréal et approximativement 46% du nombre de places pour bateaux moteurs sur le Fleuve (Lac Saint-Louis), ne peut faire autrement que de faire obstacle et nuire à la navigation de plaisance sur le fleuve;
- [134] Malgré la correspondance de Transports Canada (P-60), la Ville de Montréal a, en date du 14 septembre 2020, a décidé de résilier le contrat du Gestionnaire avec date d'effet le 30 novembre 2020;
- [135] La Ville de Montréal n'a actuellement déposé aucun renseignement ni document au soutien de son projet d'abandonner le PPL faisant en sorte que l'autorisation de Transports Canada n'est aucunement sollicitée et encore moins obtenue;
- [136] Ainsi, il est faux pour la Ville d'annoncer publiquement qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour prendre la décision calculée de fermer le PPL, alors que des approbations cruciales d'une entité aussi importante que Transports Canada n'ont pas été considérées et encore moins obtenues;
- [137] Or, afin de valablement prendre une décision affectant le PPL, *a fortiori* la fermeture de celui-ci, la Ville devait s'assurer d'avoir requis et obtenu toutes les autorisations nécessaires, ce qu'elle n'a pas fait;
- [138] La demanderesse est donc fondée de demander à suspendre et surseoir à toutes décisions de la Ville visant et/ou tendant à la fermeture du PPL et de maintenir le PPL ouvert et en opération normale jusqu'à l'obtention des autorisations requises de Transports Canada, sans préjudice au droit de Transports Canada de refuser ladite autorisation conformément à la loi, selon les critères et spécifications tels que plus amplement détaillés sur le site internet de Transports Canada, dont un extrait est dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-63**;

VII. LE NON-RESPECT DU BAIL QUÉBEC (P-14)

- [139] La demanderesse aborde ici le non-respect du Bail Québec (P-14) subsidiairement à la question de savoir si le MELCC pouvait louer les lieux visés audit bail eu égard à la juridiction fédérale sur les eaux navigables et plus particulièrement la propriété du lit du Fleuve Saint-Laurent;

- [140] En vertu de la Clause 1 dudit bail et du plan annexé, les lieux loués par la Ville comprennent un lot de grève et en eau profonde faisant partie du Lac-Saint-Louis en face d'une partie du lot 808 du cadastre de la Ville de Lachine comté île de Montréal, servant d'assiette aux aménagements décrits à la clause 2 dudit bail (ci-après désignés « **les Lieux Loués** »);
- [141] Tel qu'il appert de la clause 2 dudit Bail, il est clair que le bail des Lieux Loués fut consenti uniquement pour les fins d'une marina;
- [142] Le Bail Québec (P-14) ne peut être résilié que par le bailleur (le MELCC) dans l'éventualité où le locataire (la Ville) fait défaut de se conformer à ses obligations en vertu dudit bail, ou si on utilise les Lieux Loués pour des fins autres que celles autorisées à la clause 2 du bail, le tout tel qu'il appert à la clause 10 du Bail Québec (P-14);
- [143] En l'espèce, l'utilisation projetée des Lieux Loués par la Ville de Montréal dans le cadre de son projet de parc est contraire à la destination des Lieux Loués telle que mentionné au Bail Québec (P-14);
- [144] La Ville n'a jamais mentionné l'existence du Bail Québec (P-14) avec le mis en cause MELCC depuis son annonce aux plaisanciers de même que dans ses relations avec les citoyens et les médias, ce qui est inacceptable et contraire aux exigences de la bonne foi et de la transparence;
- [145] La demanderesse est donc fondée de demander qu'il soit déclaré que la Ville ne peut utiliser les Lieux Loués à d'autres fins que l'opération du PPL et qu'il lui soit enjoint de respecter ses obligations, soit de suspendre et sursoir à toutes décisions visant et/ou tendant à la fermeture du PPL et de maintenir le PPL ouvert, et en opération;

VIII. LE DÉLAI DÉRAISONNABLE ET L'ABUS DE DROIT

- [146] L'argument soulevé dans la présente section l'est de façon cumulative mais subsidiaire à ceux soulevés dans les deux sections précédentes;
- [147] L'industrie nautique au Québec est actuellement en plein essor, le tout tel qu'il appert de l'article de Reportlinker dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-64**;
- [148] L'Alliance de l'industrie nautique au Québec est une personne morale sans but lucratif légalement constituée en vertu de la *Loi sur les compagnies, Partie 3* (R.L.R.Q., c. C-38), tel qu'il appert d'un extrait du *Registre des entreprises du Québec*, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-65** (ci-après désignée « **Nautisme Québec** »);
- [149] Sa mission est de rassembler et répondre aux besoins spécifiques des plaisanciers et des touristes et d'être une ressource pour les amateurs de nautisme afin de créer une véritable communauté de passionnés en rassemblant, mobilisant et représentant les plaisanciers, tel qu'il appert d'un extrait de son site Web, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-66**;

- [150] Nautisme Québec répertorie par ailleurs dans son registre de marinas en ligne le PPL comme étant un port d'attache ouvert au tourisme, à l'instar des autres marinas de la région de Montréal;
- [151] Nautisme Québec publie par ailleurs sur son site plusieurs études sur l'industrie nautique au Québec. Une étude, réalisée par Raymond Chabot, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-67**, mentionne le taux d'occupation élevé des places à quai dans les marinas du Québec;
- [152] De plus, tel qu'il appert de l'étude de Raymond Chabot (P-67), en 2018, 2 250 bateaux étaient déjà sur une liste d'attente pour obtenir une place dans une marina québécoise, principalement dans la grande région de Montréal;
- [153] De même, le plan d'archipel de la Communauté métropolitaine de Montréal mentionne le taux d'occupation élevé des places à quai des marinas dans la région métropolitaine de Montréal ainsi que la présence de listes d'attente pour les nouveaux utilisateurs, tel qu'il appert de l'action 5 du plan dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-68**;
- [154] Il y aurait eu une hausse importante des achats de bateaux en 2020, en conséquence directe du confinement résultant de la pandémie de COVID-19, tel qu'il appert, entre-autre, d'un article publié par *CourrierLaval.com*, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-69**;
- [155] À cet effet, ledit article (P-69) présente la situation actuelle comme suit :
- « La crise est une opportunité pour le nautisme de renouveler la clientèle, mais il faut chercher à s'agrandir pour offrir des places à celle-ci, souligne le directeur général de l'organisation de nautisme. La fermeture éventuelle de la marina de Lachine inquiète aussi, car ce sont 450 quais de perdus. Il faut travailler là-dessus. »
- [156] Résultant de ce qui précède, la conséquence directe de la décision soudaine prise par la Ville de Montréal de fermer le PPL dans un délai irresponsable vient d'ajouter une problématique certaine à l'effet que la majorité des plaisanciers et membres du PPL ne pourront se relocaliser dans une autre marina de Montréal située sur le Lac Saint-Louis ou aux environs;
- [157] En effet, la demanderesse, par le biais de certains de ses plaisanciers-membres, a recensé certaines marinas du Lac Saint-Louis et des environs de Montréal, lesquelles sont les suivantes:
- a. Lac Saint-Louis
- Royal St. Lawrence Yacht Club (Dorval);
 - Marina Île-Perrot;
 - Yacht Club de Pointe-Claire;
 - Association des pêcheurs et chasseurs du lac Saint-Louis, Lachine;

- Lord Reading Yacht Club (Beaconsfield);
- Beaconsfield Yacht Club;
- Marina Melocheville inc.;
- Centre nautique de Beauharnois;
- Châteauguay Marine;
- Marina de Kahnawake;
- Marina Allard Enr. (Île Perrot);

b. Extérieurs aux environs de Montréal

- Marina Valleyfield;
- Yacht Club Pointe-aux-Anglais (Poliseno Marine);
- Club de voile Deux-Montagnes (Vaudreuil);
- Marina d'Oka;
- Hudson Yacht Club;
- Club de yacht Laval-sur-le-lac;
- Port de plaisance La Ronde;
- Yacht Club de Montréal, Quai de l'horloge;
- Port de plaisance Réal Bouvier (Longueuil);
- Club Nautique de Longueuil;
- Marina Camping municipal de Brownsburg Chatham;
- Club Nautique Fairmont Le Château Montebello;

- [158] Lesdites marinas ont toutes des listes d'attente considérables pour la prochaine année et ne peuvent tout simplement pas accueillir les plaisanciers visés par la décision de fermeture du PPL, le tout tel qu'il appert des déclarations sous serment de certains plaisanciers qui ont communiqué avec toutes les marinas énumérées ci-dessus, qui ont toutes confirmé qu'il n'y a pas de place pour les accueillir pour la saison 2021, dénoncées *en liasse* au soutien des présentes comme **pièce P-70**;
- [159] Depuis l'annonce de la fermeture du PPL, il est déjà trop tard pour que la majorité des plaisanciers trouvent une autre place dans une autre marina de la région pour la saison 2021;
- [160] Un article de monsieur Michel Sacco publié dans l'édition du mois d'octobre du magazine L'Escale Nautique est par ailleurs assez éloquent sur ce point notamment, le tout tel qu'il appert dudit article dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-71** ;
- [161] La demanderesse considère donc que la décision de la Ville de Montréal de fermer le PPL et d'arrêter brusquement ses activités, ne laissant aucune alternative aux plaisanciers pour pouvoir trouver un port d'attache pour leurs bateaux la saison prochaine, leur causera un préjudice sérieux et irréparable;
- [162] La décision spontanée de la Ville de Montréal de vouloir construire un parc à la place du PPL ne justifie en aucun cas de mettre fin aussi abruptement à une relation

contractuelle entretenue depuis des années et à une tradition de port d'attache à Lachine qui existe depuis des décennies;

[163] En effet, et ce, tel qu'il ressort entre autres abondamment du webinaire et d'un extrait de la présentation Powerpoint présentée par la Ville de Montréal (P-34), la Ville de Montréal :

a. Quant à la fermeture du PPL :

- i. Non seulement ne respecte pas et n'a pas obtenu les autorisations requises du gouvernement fédéral qui a juridiction sur les voies navigables, ni ne respecte les conditions de son bail pour la partie Sud du PPL, mais de plus,
- ii. Aucune étude, de quelque nature que ce soit, incluant d'impact, économique, social, environnemental, ou autre, n'a été réalisée par la Ville de Montréal quant aux conséquences de fermer le PPL pour, incluant mais sans limitation, la navigation, les plaisanciers, les commerçants, la communauté urbaine de Montréal ou l'industrie nautique en général;
- iii. Aucune consultation publique n'a eu lieu quant à la décision de fermer le PPL;
- iv. La fermeture du PPL n'a pas été prévue au Programme triennal d'immobilisations (ci-après « PTI ») pour les années 2020-2022, qui prévoit plutôt un investissement et un maintien des infrastructures au PPL, tel qu'il appert d'un extrait du PTI dénoncé au soutien des présentes comme pièce P-72;

b. Quant au nouveau projet de parc qui justifierait la fermeture du PPL :

- i. Aucune étude, de quelque nature que ce soit, incluant d'impact, économique, social, environnemental, ou autre, n'a été réalisée par la Ville de Montréal quant à la faisabilité de ce projet;
- ii. Plus particulièrement, eu égard aux travaux d'aménagement de plages ou de bassin de baignade, aucune étude d'impact environnemental (phase 1 et phase 2) n'a été requise et encore moins réalisée, et il n'est aucunement assuré que les certificats d'autorisations requis seraient octroyés;
- iii. D'ailleurs, la Ville admet que le parc ne serait pas ouvert et que les travaux ne seraient même pas débutés l'an prochain, seules des consultations publiques débuteraient alors;

[164] Il découle donc de ce qui précède que la fermeture précipitée du PPL, indépendamment de son illégalité, pour les motifs énoncés ci-haut, causerait un préjudice sérieux et irréparable aux plaisanciers membres pour faire place à un projet de parc dont les échéances, y compris et plus particulièrement celles de demandes d'approbations environnementales, comportent des délais qui ne justifient aucunement la fermeture précipitée du PPL qui pourrait demeurer ouvert pour la saison 2021 sans gêner le progrès des étapes préalables requises quant au projet de parc de la Ville;

[165] S'il y avait eu urgence pour la réalisation du projet de parc, ce qui n'est aucunement le cas, tel qu'admis par la Ville, les plaisanciers-membres aurait pu être informés plus tôt, par exemple en décembre 2019 ou janvier 2020, ou même avant, de la décision de la Ville de fermer le PPL pour la saison 2021, *a fortiori* lorsque la Ville qualifie sa décision,

qu'elle planifiait depuis longtemps selon ses dires, de longuement réfléchi dans l'avis aux plaisanciers (P-33), donnant ainsi un préavis de fermeture plus raisonnable;

- [166] En effet, les marinas ferment généralement à la fin octobre pour la période hivernale et il est évident qu'elles ne sont pas en mesure d'entreprendre des démarches d'autorisations d'agrandissements de leurs installations pour créer de nouvelles places, à supposer qu'elles aient l'espace pour ce faire, et sujet à l'obtention de ces autorisations le cas échéant, pour réaliser un tel agrandissement d'ici mai 2021. Les avis auraient dû être donnés plus tôt pour donner une chance à d'autres marinas de venir à la rescousse des bateaux de Lachine, mais l'absence de préavis raisonnable rend cette mitigation impossible;
- [167] Partant, le délai donné par la Ville de Montréal aux plaisanciers-membres du PPL, dans les circonstances propres à l'usage des lieux, est abusif, déraisonnable et contraire aux exigences de la bonne foi qui doivent régir les relations contractuelles entre les parties et constitue en l'espèce un abus de droit et va à l'encontre de l'expectative légitime des plaisanciers envers la Ville de Montréal ;

IX. LES AGISSEMENTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

- [168] De nombreux agissements de la Ville de Montréal teignent sa crédibilité et contribuent à un constat de mauvaise foi, voire d'abus de sa part;

A. Annonce de fermeture retardée par appât du gain 2020

- [169] La Ville de Montréal était au courant de sa décision depuis au minimum le mois de janvier 2020 et en avait informé le responsable du Gestionnaire en demandant que cette décision soit tenue cachée des plaisanciers et de ses propres employés;
- [170] La Ville de Montréal a encaissé les dépôts des plaisanciers pour la saison 2020, sachant qu'elle fermerait le PPL la saison prochaine, et sachant que son *modus operandi* était que si le dépôt est payé pour l'année en cours, les plaisanciers ont une expectative légitime d'avoir une place réservée au PPL l'année d'après;
- [171] Au surplus, vers le début juillet 2020 et avant de communiquer aux plaisanciers sa décision de fermer le PPL, la Ville de Montréal, par le biais du Gestionnaire, a contacté les plaisanciers par téléphone afin de percevoir les paiements dus pour le deuxième versement de la saison;
- [172] Ce n'est qu'une fois ces paiements des plaisanciers pour la saison 2020 encaissés que la Ville de Montréal a alors annoncé la fermeture du PPL;
- [173] De la même manière, au début de la saison en cours, la Ville de Montréal, par l'entremise de son Gestionnaire, a promis à un certain nombre de plaisanciers que leur place serait garantie pour la saison 2021, tel qu'il ressort de correspondances à cet effet dénoncées en liasse au soutien des présentes comme pièce P-73;

- [174] La Ville aurait dû aviser les plaisanciers-membres dès janvier 2020, voire avant, de sa décision de fermer le PPL;
- [175] Cette attitude s'apparente à de la mauvaise foi de la part de la Ville de Montréal qui aurait dû, tant comme co-contractante que comme personne morale de droit public, être transparente à l'égard des plaisanciers et les informer de sa décision avant d'encaisser leurs paiements;

B. Volte-face et manque de transparence

- [176] Au cours des dernières années, plusieurs études et rapports de même que d'autres documents examinant le statut du PPL et son avenir semblaient orienter vers une amélioration de ses infrastructures pour assurer la pérennité de son existence;
- [177] Par exemple, en date du 27 février 2017, par un sommaire décisionnel de la Ville, il fut discuté et décidé d'accorder un contrat de services professionnels à la firme Les Consultants S.M. inc. pour la mise à niveau des infrastructures du PPL, le renouvellement d'équipements de marina et le réaménagement du pôle d'accueil au PPL et au parc René-Lévesque, le tout pour une somme maximale de 811 687,86 \$ taxes incluses, suivant un appel d'offres public 17-15592, et d'approuver une convention à cette fin, le tout tel qu'il appert d'une copie du sommaire décisionnel, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-74**;
- [178] En date du 27 mars 2017, la Ville a confirmé le contrat à la firme Les Consultants S.M. Inc. par résolution du conseil municipal, tel qu'il appert d'une copie de la résolution dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-75**;
- [179] La demanderesse a obtenu copie d'un document daté de février 2018, sous la forme d'un PowerPoint de la firme Les Consultants S.M. Inc, faisant état de ses recommandations pour la mise en valeur du PPL, le tout tel qu'il appert d'une copie, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-76**;
- [180] Or, le rapport final compterait apparemment près de 350 pages et n'a pas été communiqué à la demanderesse, suivant sa demande d'accès à l'information, document dont il est question aux paragraphes 108, 220 et 221;
- [181] Aux termes de ses demandes d'accès à l'information visant à obtenir copies de ces études, rapports et autres documents touchant l'avenir du PPL, la demanderesse a donc constaté que la Ville a manqué de transparence en lui soumettant des documents incomplets et/ou en omettant certains documents, à l'égard desquels la demanderesse maintiendra et transposera dans le présent cadre judiciaire sa demande de communication pour assurer la transparence requise aux fins du présent débat notamment, le rapport complet de Les Consultants S.M. Inc.;

- [182] Ces études, rapports et autres documents touchant l'avenir du PPL, laissaient présager le maintien des opérations de celui-ci, en contradiction complète avec la décision surprise de fermer le PPL en prétextant vouloir réaliser un projet de parc ne semblant reposer sur aucunes telles études, rapports ou autres documents;
- [183] En effet, après avoir récemment dévoilé son ébauche de construction d'un parc riverain (lors du webinaire tenu le 13 août 2020), la Ville de Montréal a dû admettre que l'état embryonnaire de ce projet faisait en sorte que la construction ne commencerait pas avant avril 2023, tel qu'il ressort d'une capture d'écran provenant de la présentation *Powerpoint* faite par la Ville lors dudit webinaire (P-34);
- [184] Cela démontre une fois de plus le manque de bonne foi de la Ville de Montréal, qui n'a manifestement aucun fondement documenté à l'appui d'une fermeture du PPL en si grande urgence, et dont le maintien en opération pour au moins la saison 2021 n'aura aucun impact sur la réalisation éventuelle d'un parc riverain;

C. Pléiade de tentatives de justifications financières sans fondement

- [185] La Ville de Montréal et la Madame la mairesse de Lachine ont, à plusieurs reprises, prétendu que le PPL avait fait faillite à plusieurs reprises;
- [186] Par exemple, dans un article de La Presse publié le 19 juillet 2020 et dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-77**, Madame la mairesse de Lachine, Maja Vodanovic, rapporte que le PPL a fait faillite à trois reprises en 35 ans, information notamment reprise par Richard Bergeron lors d'une émission de Radio-Canada, Le 15-18, avec Annie Desrochers;
- [187] De même, dans l'article publié sur le site de Radio-Canada le 1^{er} août 2020, dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-78**, l'administration de Projet Montréal rapporte que le PPL a fait faillite en 1995 et qu'il doit sa survie à la Ville de Lachine;
- [188] Or, le PPL n'a jamais fait faillite;
- [189] Par ailleurs, la Ville de Montréal et la Madame la mairesse de Lachine, Maja Vodanovic, ont, à plusieurs reprises, véhiculé de fausses informations concernant la rentabilité du PPL;
- [190] Par exemple, dans un article de La Presse écrit par le journaliste Mathieu Perreault et publié le 19 juillet 2020 (P-77), Madame la mairesse de Lachine, Maja Vodanovic, a rapporté que le PPL avait un déficit de 263 000\$;
- [191] De même, Madame la mairesse de Lachine a rapporté au journaliste Jérôme Labbé que le PPL n'était pas rentable et qu'elle évalue son déficit annuel à plus de 260 000\$; le journaliste cite les propos suivants de Madame la mairesse de Lachine « [ç]a, c'est 600\$

par bateau, 600\$ que les contribuables paient pour garder un bateau à la marina », le tout tel qu'il appert de la pièce P-78;

- [192] De plus, monsieur Robert Beaudry, responsable du dossier au comité exécutif a, lors de la séance virtuelle du conseil municipal du lundi 24 août 2020, indiqué que l'entretien de la marina est déficitaire, le tout tel qu'il appert de l'article de Jérôme Labbé publié le 24 août 2020 et dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-79**;
- [193] La Ville de Montréal souligne également, dans le document préparé suite à la tenue de la séance d'information portant sur le réaménagement du PPL le 4 août 2020 (P-54), que le PPL « n'a jamais été générateur de revenus si l'on considère les sommes importantes pour l'aménagement et l'entretien du site et des équipements »;
- [194] Or, à la lecture des rapports Système Intégré Montréal (SIMON) pour les années 2018 et 2019, dénoncés au soutien des présentes comme **pièces P-80a) et P-80b)**, on constate que le PPL a généré des surplus importants;
- [195] Le déficit allégué par la Ville de Montréal constitue un déficit par rapport aux cibles budgétaires établies par la Ville de Montréal et non par rapport aux coûts d'entretien ou d'exploitation du PPL;
- [196] La Ville de Montréal reconnaît d'ailleurs à la page 7 du document préparé suite à la tenue de la séance d'information (P-54) que le PPL génère des profits annuels de 100 000\$;
- [197] Il est donc faux de prétendre que le PPL n'a jamais été générateur de revenus;
- [198] Il est également faux de prétendre que les contribuables déboursent 600\$ par bateau pour maintenir le PPL;
- [199] Au contraire, non seulement le PPL est financé à même les revenus qu'il génère, suivant le principe de l'utilisateur-payeur, mais il génère des surplus qui sont redistribués à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire globale de la Ville de Montréal;
- [200] Découlant de la résiliation du contrat du Gestionnaire, la Ville se prive nécessairement de revenus associés au PPL, le tout tel qu'il appert de ses prévisions budgétaires pour 2021, adopté dans le cadre d'une séance extraordinaire du conseil d'arrondissement de Lachine le 5 octobre 2020, le tout tel qu'il appert de l'ordre du jour du 5 octobre 2020 dénoncé au soutien des présentes comme **Pièce P-81**;

D. Allégations de désuétude d'équipements ou infrastructures

- [201] Dans son document de présentation du projet de réaffectation du PPL (P-34), la Ville de Montréal annonce la désuétude des équipements et véhicule de fausses informations;

- [202] À titre d'exemple, la photo du quai présentée à la page 9 du document (P-34) pour illustrer la désuétude des équipements ne correspond pas à l'état des lieux au 8 juillet 2020, ce quai ayant déjà été remplacé depuis la prise de la photo;
- [203] La Ville de Montréal invoque également sans aucune étude, pièces justificatives ou détails à l'appui, comme motifs sous-jacents à sa décision de fermer le PPL, que des investissements de l'ordre de 16.5M\$ sont requis pour mettre le PPL à niveau;
- [204] À la connaissance de la demanderesse, la Ville de Montréal n'a obtenu aucune évaluation sur le coût des travaux à être effectués;
- [205] Malgré plusieurs demandes de la demanderesse à cet effet, le seul document transmis par la Ville de Montréal au soutien des coûts allégués est un tableau sommaire de répartition des coûts, présenté dans le document de questions-réponses préparé suite à la séance d'information du 4 août 2020 (P-54);
- [206] Les coûts projetés de 16,5 millions de dollars pour le maintien de l'actif du PPL sont grossièrement surestimés et non justifiés;
- [207] L'évaluation des coûts faite par la Ville de Montréal ne vise pas simplement les réparations et la remise aux normes des infrastructures, mais bien une bonification de celles-ci;
- [208] En date du 19 août 2020, la demanderesse évalue, quant à elle, le coût des travaux et investissements éventuellement requis au PPL à la somme totale de près de 5.3M\$, dont près de 3.1M\$ est associé à l'érosion des berges le tout tel qu'il appert d'une évaluation effectuée notamment par monsieur Frédérick Bérubé, ingénieur et plaisancier, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-82**;
- [209] Également, aux fins de la présente demande, la demanderesse estime que pour maintenir les services du PPL pour la saison 2021, certains travaux pourraient potentiellement être requis et ce, de manière ponctuelle, le tout pour la somme approximative de 275 000,00 \$, représentant le pire scénario, tel qu'il appert d'un tableau d'estimation des coûts préparé par monsieur Frédérick Bérubé, ingénieur et plaisancier, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-83**;
- [210] Ces coûts de maintien pour la saison 2021 peuvent facilement être récupérés des plaisanciers-membres à l'intérieur du montant qui leur est facturé pour leur quai et autres services;
- [211] En effet en prenant hypothétiquement 400 bateaux de longueur moyenne de 31 pieds et en se basant sur la grille tarifaire 2020 du PPL, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-84a**, il s'agirait d'une augmentation :
- a. De 700,00 \$ en moyenne par bateau, soit 22,00 \$ du pied;
 - b. À 92,00 \$ le pied, soit 30 % pour 2021; et

- c. Qui se situerait confortablement dans une grille tarifaire comparable, voire moindre, que celle du :
 - i. Yacht Club Pointe aux Anglais, par exemple, dont les tarifs pour 2021 serait d'environ 100,00 \$ le pied, à titre d'exemple, le tout tel qu'il appert de sa grille tarifaire, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-84b**;
 - ii. Royal St-Lawrence Yacht Club, par exemple, dont les tarifs pour 2021 seraient d'environ 120,00 \$ le pied, à titre d'exemple, le tout tel qu'il appert de sa grille tarifaire, dénoncée au soutien des présentes comme **pièce P-84c**;

- [212] Le Gestionnaire serait à même d'assurer l'ouverture du PPL pour la saison 2021 en autant qu'il puisse procéder au renouvellement des adhésions à compter du 1^{er} février 2021 et fasse les travaux devant être effectués pour la saison 2021 en avril et mai 2021;
- [213] Considérant que la Ville a retenu les services d'un gestionnaire compétent et d'expérience, de par sa propre admission lors de l'assemblée du conseil municipal de Lachine en date du 14 septembre 2020, la Ville peut difficilement invoquer une désuétude qui découlerait de sa négligence à entretenir les actifs du PPL comme prétexte de fermeture, a *fortiori* dans la mesure où cette désuétude, si elle existe, pouvait et peut faire facilement l'objet d'un correctif à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire non déficitaire prenant en compte une augmentation des coûts d'adhésion acceptable pour les membres-plaisanciers;

E. Manque de transparence additionnel

- [214] En plus d'effectuer de fausses représentations, la Ville de Montréal fait preuve d'un manque de transparence additionnel;
- [215] À titre d'exemple, la Ville de Montréal a transmis, dans le cadre d'une demande d'accès à l'information soumise le 24 juillet 2020 par la demanderesse, un tableau censé représenter, selon la Ville, l'historique de la marina, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-85**;
- [216] Or, ledit tableau est manifestement incomplet, et ce, à l'égard d'éléments forts importants voir cruciaux aux fins du présent débat;
- [217] Ce tableau ne fait aucunement mention de l'existence du Bail Québec (P-14);
- [218] Ledit tableau ne fait pas non plus mention de l'encadrement réglementaire découlant du Certificat d'approbation de Transports Canada (P-13) qui est passé sous silence;
- [219] Au surplus, certains documents dont il est fait référence audit tableau n'ont pas été transmis;
- [220] Le manque de transparence s'est également manifesté par les fonctionnaires de la Ville à l'égard d'une Conseillère de l'arrondissement, madame Julie-Pascale Provost, lors du

conseil de ville tenu le 21 septembre 2020, qui a souligné que monsieur Robert Beaudry, a tenu des propos qui se sont avérés faux par la suite;

- [221] En septembre 2020, madame Provost a publié un segment par lequel elle rectifie certains faits entourant la fermeture du PPL, suite aux propos de monsieur Beaudry et, plus particulièrement, dans lequel elle expose six (6) contradictions dans les propos tenus par monsieur Beaudry, dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-86**;
- [222] La Ville a également omis de révéler que son argument de vouloir donner accès par un parc riverain aux rives du Fleuve Saint-Laurent se heurte au fait que le PPL représente moins que 10 % de la surface des rives dont l'autre 90 % est déjà composé de parcs riverains dans l'arrondissement de Lachine, le tout tel qu'il appert d'un plan préparé par monsieur Raymond Dunberry, plaisancier-membre du PPL dénoncé au soutien des présentes comme **pièce P-87**;

X. LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

A. L'injonction interlocutoire

i. L'apparence de droit

- [223] À la lumière de ce qui précède, la demanderesse soumet respectueusement qu'elle a une apparence de droit clair à l'injonction interlocutoire demandée;
- [224] Vu l'absence d'autorisation de Transports Canada et les obligations aux termes du Bail Québec (P-14), la demanderesse a un droit clair pour demander à la Cour d'intervenir et d'interdire la fermeture du PPL jusqu'à jugement final;
- [225] Subsidiairement, aux termes des relations contractuelles entre les parties, la demanderesse est légitimement en droit de s'attendre à ce que la Ville accorde aux plaisanciers du PPL un délai raisonnable dans les circonstances exceptionnelles afin de les informer de son intention de fermer le PPL, en laissant aux plaisanciers suffisamment de temps, dans un contexte aussi difficile, pour trouver un autre port de plaisance comme port d'attache;
- [226] Compte tenu des circonstances exceptionnelles résultant du manque de places disponibles dans les ports de plaisance voisins, la demanderesse est en droit de demander qu'un délai d'une (1) saison complète de préavis soit accordé aux plaisanciers;
- [227] En conséquence, la demanderesse demande à la Cour d'interdire la fermeture du PPL jusqu'au 31 octobre 2021;

ii. Le préjudice sérieux et irréparable

- [228] La fermeture du PPL en 2020 et son démantèlement fera en sorte que les droits des plaisanciers seront définitivement compromis leur causant un préjudice sérieux et irréparable;
- [229] En effet, la majorité des plaisanciers qui ne pourront se relocaliser en mai 2021 seront privés de l'utilisation de leur bateau pour la navigation de plaisance sur ou à partir du Lac Saint-Louis, constituant souvent un important investissement leur servant aux fins de villégiature;
- [230] D'autre part, la Ville de Montréal ne subira aucun préjudice car elle doit attendre l'autorisation de Transports Canada, si elle l'obtient, un processus susceptible de prendre plusieurs mois, d'une part, et, d'autre part, elle n'est aucunement prête à initier son nouveau projet avant plusieurs années (2023);

iii. La balance des inconvénients

- [231] En ce qui concerne la balance des inconvénients, elle milite clairement en faveur de la demanderesse, et de l'ensemble des plaisanciers;
- [232] En effet, les inconvénients pour la Ville de ne pas procéder à la fermeture du PPL en 2020 seront bien moindres que ceux des propriétaires de bateaux-plaisanciers qui n'auraient plus de port d'attache pour 2021 et ne pourraient alors mettre leurs bateaux à l'eau ou, pire encore, pourraient être obligés de les vendre dans un contexte défavorable où les places à quai seront restreintes;
- [233] Le respect, par la Ville, de ses obligations légales ne saurait constituer un inconvénient pas plus que celui d'assurer l'entretien et les réparations requises pour la saison 2021 dont le coût peut être récupéré dans les charges aux membres-plaisanciers pour la saison;

B. Jugement déclaratoire et injonction permanente

- [234] La demanderesse est bien fondée à demander une déclaration de nullité de la décision de fermer le PPL;
- [235] Subsidiairement, la demanderesse est bien fondée à demander de déclarer le délai du préavis insuffisant et abusif et d'obtenir qu'il n'y ait pas de fermeture du PPL avant le 31 octobre 2021;
- [236] Ceci est d'autant plus vrai considérant que l'inauguration du projet de construction d'un parc riverain envisagé par la Ville est prévue pour l'année 2025 et que le début des travaux n'est fixé qu'en avril 2023;

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

Par jugement à intervenir sur l'injonction interlocutoire :

ACCUEILLIR la présente demande d'injonction interlocutoire;

ORDONNER à la Ville de Montréal de suspendre la fermeture du Port de plaisance de Lachine;

ORDONNER à la Ville de **SURSEoir** à toute décision et/ou action et/ou omission visant, favorisant ou découlant de la fermeture du Port de plaisance de Lachine, y compris à l'annulation du contrat de gestion;

ORDONNER à la Ville de Montréal de maintenir l'intégrité des actifs du Port de plaisance de Lachine et, plus particulièrement, mais sans limiter la généralité de ce qui précède, de ne pas démanteler ni retirer, vendre ou enlever, en tout ou en partie, les ouvrages, constructions et équipements, sauf pour effectuer l'entretien ou les réparations nécessaires au bon fonctionnement du Port de plaisance de Lachine;

ORDONNER à la Ville de Montréal de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter toute détérioration du Port de plaisance de Lachine, pour assurer la conservation des infrastructures de la marina et d'éviter leur détérioration;

LE TOUT jusqu'à jugement final;

Par jugement à intervenir sur l'injonction permanente

ACCUEILLIR la présente demande d'injonction permanente;

DÉCLARER nulle la décision de la Ville de Montréal de fermer le Port de plaisance de Lachine;

ANNULER toute décision prise en lien avec la fermeture du Port de plaisance de Lachine;

Subsidiairement,

DÉCLARER le délai du préavis de fermeture abusif et **ORDONNER** que la fermeture du Port de plaisance de Lachine ne puisse avoir lieu avant la fin de la saison 2021, soit le 31 octobre 2021;

LE TOUT avec frais de justice.

MONTREAL, le 9 octobre 2020

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

Avocats de la Demanderesse

Me Olivier Lessard /

Me Stéphanie Pierfelice

380, rue St-Antoine ouest

Bureau 7100

Montréal (Québec) H2Y 3X7

Téléphone : 514-842-8891

Olivier.Lessard@ljt.ca /

Stéphanie.Pierfelice@ljt.ca

Notre dossier : 10628-1

Me Louis P. Bélanger

Avocat conseil

Arnault Thibault Cléroux

250 place D'Youville

2e étage

Montréal QC H2Y 2B6

Téléphone : 514 285-2727

lpbelanger@atcavocats.com

AVIS D'ASSIGNATION
(articles 145 et suivants C.p.c.)

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal la présente demande introductive d'instance.

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Montréal, situé au 1, rue Notre-Dame Est, Montréal, Québec, H2Y 1B6, **dans les 15 jours de la signification** de la présente demande OU, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat du demandeur ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-même.

Défaut de répondre

Si vous ne répondez pas dans le délai prévu, de 15 ou de 30 jours, selon le cas, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai et vous pourriez, selon les circonstances, être tenu au paiement des frais de justice.

Contenu de la réponse

Dans votre réponse, vous devez indiquer votre intention, soit :

- de convenir du règlement de l'affaire;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les trois mois de cette signification;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

Changement de district judiciaire

Vous pouvez demander au tribunal le renvoi de cette demande introductive d'instance dans le district où est situé votre domicile ou, à défaut, votre résidence ou, le domicile que vous avez élu ou convenu avec le demandeur.

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre.

Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

Transfert de la demande à la Division des petites créances

Si vous avez la capacité d'agir comme demandeur suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

Convocation à une conférence de gestion

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

Au soutien de sa demande introductive d'instance, la Demanderesse invoque les pièces suivantes :

- | | |
|--------------------|--|
| PIÈCE P-1 : | Extrait du <i>Registre des entreprises du Québec</i> de l'Association des plaisanciers du port de plaisance de Lachine en date du 5 octobre 2020; |
| PIÈCE P-2 | Copie des statuts de l'Association en date du 16 juillet 2020; |
| PIÈCE P-3 : | Photographie d'une plaque commémorative installée à l'entrée de la capitainerie de la Marina où il est indiqué que le Yacht Club des Iroquois fut fondé en 1927; |
| PIÈCE P-4 : | Extrait de la Gazette Officielle de Québec du 12 mars 1927; |
| PIÈCE P-5 : | Lettres patentes datées du 28 novembre 1988 (« la Cession »); |
| PIÈCE P-6 : | Plan préparé par Gaétan Faucher, arpenteur-géomètre, en date du 14 décembre 1987, sous le numéro 240 de ses minutes et le numéro GM-87-6756 de Travaux publics Canada; |

PIÈCE P-7a :	Extrait du registre foncier du lot 2 135 378 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;
PIÈCE P-7b :	Extrait du registre foncier du lot 2 135 379 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;
PIÈCE P-7c :	Extrait du registre foncier du lot 2 135 384 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;
PIÈCE P-7d :	Extrait du registre foncier du lot 2 135 383 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;
PIÈCE P-7e :	Extrait du registre foncier du lot 2 135 382 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;
PIÈCE P-8	Cession de bail reçue le 9 mai 1986 passé devant M ^e Michel Trépanier, notaire, sous le numéro 18 438 de ses minutes;
PIÈCE P-9	Bail entre la Ville de Lachine et le Club Nautique Iroquois Inc. daté du 12 mai 1986 passé devant Me Michel Trépanier, notaire, sous le numéro 18 441 de ses minutes;
PIÈCE P-10	Bail consenti par la Ville de Lachine au Yacht-Club de Lachine à compter du 1 ^{er} mai 1987, passé devant M ^e Michel Trépanier, notaire, le 12 février 1987 sous le numéro 18 978 de ses minutes;
PIÈCE P-11	Bail entre la Ville de Lachine et Yacht-Club de Lachine, passé devant M ^e Michel Trépanier, notaire, le 6 avril 1990 sous le numéro 21 164 de ses minutes;
PIÈCE P-12	Extrait du navigateur cartographique du site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada;
PIÈCE P-13 :	Certificat d'approbation daté du 24 octobre 2008 et émis par Transports Canada;
PIÈCE P-14 :	Bail signé entre la Ville de Lachine et le Gouvernement du Québec en date du 12 octobre 1989 (« Bail Québec »);
PIÈCE P-15	Bail entre la Ville de Lachine et le Yacht-Club de Lachine daté du 1 ^{er} novembre 1991;
PIÈCE P-16	Protocole d'entente intervenu en date du 10 mai 1995;
PIÈCE P-17a :	Contrat de gestion conclu entre la Ville de Lachine et le Yacht-Club de Lachine visant l'entretien du terrain;

PIÈCE P-17b :	Contrat de gestion conclu entre la Ville de Lachine et le Yacht-Club de Lachine visant le poste à essence;
PIÈCE P-17c :	Contrat de gestion conclu entre la Ville de Lachine et le Yacht-Club de Lachine visant la guérite;
PIÈCE P-18 :	Entente de transfert d'actifs intervenue entre la Ville de Lachine et la Société de Gestion Nauberges de Lachine inc. en date du 22 décembre 1995;
PIÈCE P-19 :	Contrat de gestion d'actifs avec Nauberges pour la mise en valeur et l'exploitation commerciale du potentiel récréotouristique des berges du Lac Saint-Louis en 2004;
PIÈCE P-20 :	Lettres patentes déposées au Registraire des entreprises attestant du changement de nom de Nauberges pour la Société de gestion du Port de plaisance de Lachine en date du 15 août 2012;
PIÈCE P-21 :	Copie de la résolution de la Ville par laquelle la Ville a retenu les services de la firme Gestion Nauti-Cités inc.;
PIÈCE P-22 :	L'état des informations sur la société Gestion Nauti-Cités inc. provenant du <i>Registre des entreprises du Québec</i> ;
PIÈCE P-23 :	Page sommaire et bordereau de soumission relativement au renouvellement du contrat du Gestionnaire suite à un appel d'offres en 2018 identifié sous le numéro 18-17218;
PIÈCE P-24 :	Extrait du site d'Héritage Montréal (mission);
PIÈCE P-25 :	Procès-verbal d'une séance du Conseil municipal de la Ville de Montréal en date du 12 novembre 2018;
PIÈCE P-26 :	Exemple d'un formulaire d'adhésion pour les plaisanciers;
PIÈCE P-27 :	Exemple d'un contrat pour les plaisanciers-membres;
PIÈCE P-28 :	Règlements internes du PPL, mis à jour en décembre 2017;
PIÈCE P-29a :	Exemples de courriels et documents annexés envoyés par le Gestionnaire à la fin de la saison à l'automne;
PIÈCE P-29b :	Exemple de courriel envoyé par le Gestionnaire aux plaisanciers en décembre relativement au dépôt et à la tarification;

PIÈCE P-30 :	Exemple de courriel du Gestionnaire adressé aux plaisanciers en janvier en guise de rappel et du dépôt de la tarification;
PIÈCE P-31 :	Exemple d'une facture de la Ville de Montréal relative aux frais de quaiage adressé aux plaisanciers;
PIÈCE P-32 :	Exemple de courriel envoyé par le Gestionnaire aux plaisanciers du PPL afin de confirmer leurs coordonnées pour l'année suivante;
PIÈCE P-33 :	Avis aux plaisanciers daté du 8 juillet 2020;
PIÈCE P-34 :	Document de présentation intitulé « <i>Réaffectation du Port de plaisance de Lachine- Création d'un nouveau parc sur les eaux du Lac St-Louis- Vers une démocratisation de l'accès à l'eau</i> »;
PIÈCE P-35 :	Document publié au site web de la Ville intitulé « <i>Nouvelle vocation pour le Port de plaisance de Lachine: La Ville aménagera un vaste parc riverain accessible à l'ensemble de la population</i> »;
PIÈCE P-36 :	Deux articles de journaux datés du 8 juillet 2020 annonçant la décision de la Ville de Montréal de fermer la marina;
PIÈCE P-37 :	Courriels envoyés à la Ville de Montréal en date du 17 juillet 2020;
PIÈCE P-38 :	Lettre de l'Association adressée à la Ville de Montréal le 17 juillet 2020;
PIÈCE P-39 :	Courriels échangés entre la Ville et l'Association afin d'organiser la rencontre;
PIÈCE P-40 :	Document résumant la rencontre du 4 août 2020 (en attente de la Ville);
PIÈCE P-41 :	La proposition d'intégration de la marina à la vision environnementale de la Ville de Montréal, préparée par le comité de réflexion sur l'avenir de la marina et Lemay Michaud et présentée lors de la rencontre;
PIÈCE P-42 :	Invitation au webinaire du 13 août 2020;
PIÈCE P-43 :	Lettre envoyée à la Ville de Montréal par les avocats soussignés le 14 août 2020;
PIÈCE P-44 :	Réponse des avocats de la Ville de Montréal en date du 20 août 2020;

- PIÈCE P-45 :** Correspondance destinée à répondre à la soirée d'information du 13 août 2020 (webinaire);
- PIÈCE P-46 :** Communiqué de presse par lequel l'opposition officielle a confirmé son appui à l'Association dans ses démarches et a nommé monsieur Alan DeSousa afin de faire le lien avec celle-ci;
- PIÈCE P-47 :** Article de La Presse daté du 24 août 2020;
- PIÈCE P-48 :** Libellé de la pétition signée par plus de 10 000 personnes en faveur de la sauvegarde du Port de plaisance de Lachine déposée par monsieur DeSousa au conseil de Ville de Montréal;
- PIÈCE P-49 :** Lettre de monsieur Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a envoyé une lettre à Madame Valérie Plante en vue d'exprimer son désaccord à la décision prise par la Ville de Montréal et afin de confirmer son appui aux démarches de l'Association à cet effet;
- PIÈCE P-50 :** Lettre de monsieur Denis Dessureault, vice-président exécutif de la *Corporation des Concessionnaires d'Automobiles de Montréal (CCAM)* et de la *Fondation de la CCAM et le Salon International de l'Auto de Montréal*, envoyé personnellement à Madame Valérie Plante afin de l'informer de sa déception face au manque de démocratie dans la manière dont la Ville de Montréal a pris une décision aussi radicale de fermer la marina;
- PIÈCE P-51 :** Lettre de M. Kelvin K. Mo de la *Chambre de commerce et l'industrie de Saint-Laurent et Mont-Royal* transmise à la Ville le 9 septembre 2020 afin d'exprimer son appui aux démarches entreprises par l'Association;
- PIÈCE P-52 :** Lettre de monsieur Pascal Rochette de la *Chambre de commerce et l'industrie du Sud-Ouest de Montréal* datée du 30 septembre 2020 transmise à madame Valérie Plante;
- PIÈCE P-53 :** Publication d'un post sur la page Facebook de madame Julie-Pascale Provost le 15 septembre 2020;
- PIÈCE P-54 :** Le document des Questions et réponses que la Ville a préparé suivant ladite rencontre du 13 août 2020 (webinaire);
- PIÈCE P-55 :** Article de Radio-Canada publié en date du 15 septembre 2020;

- PIÈCE P-56 :** Courriel d'envoi, lettre de mise en demeure de la demanderesse datée du 13 septembre 2020 adressée à Madame la mairesse Valérie Plante et als., et pièces jointes;
- PIÈCE P-57 :** Copie de l'ordre du jour de la séance ordinaire du lundi 14 septembre 2020;
- PIÈCE P-58 :** Lettre que L'alliance de l'industrie Nautique au Québec a fait parvenir à la Madame la mairesse Valérie Plante en date du 14 septembre 2020, réitérant son soutien à l'Association;
- PIÈCE P-59 :** Lettre ouverte publiée dans La Presse en date du 30 septembre 2020;
- PIÈCE P-60 :** Lettre envoyée à la Ville de Montréal par Transports Canada;
- PIÈCE P-61 :** Extrait du site internet de Transports Canada concernant le processus lié au PPN;
- PIÈCE P-62 :** Article de La Presse daté du 14 septembre 2020;
- PIÈCE P-63 :** Extrait du site internet de Transports Canada concernant les critères et spécifications afin d'obtenir une autorisation dans le cadre du PPN;
- PIÈCE P-64 :** L'article de Reportlinker concernant l'industrie nautique en plein essor;
- PIÈCE P-65 :** Extrait du *Registre des entreprises du Québec* de L'Alliance de l'industrie nautique au Québec;
- PIÈCE P-66 :** Extrait du site de L'Alliance de l'industrie nautique au Québec (mission);
- PIÈCE P-67 :** Étude réalisée par Raymond Chabot;
- PIÈCE P-68 :** Plan d'archipel de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- PIÈCE P-69 :** Article publié par le CourrierLaval.com concernant une hausse importante des achats de bateaux en 2020;
- PIÈCE P-70 :** Déclarations sous serment attestant de la non-disponibilité des autres marinas;

PIÈCE P-71 :	Un article de monsieur Michel Sacco publié dans l'édition du mois d'octobre du magazine L'Escale Nautique;
PIÈCE P-72 :	Programme triennal d'immobilisations (ci-après « PTI ») pour les années 2020-2022;
PIÈCE P-73 :	Courriels envoyés par le Gestionnaire pour la réservation des places pour la saison 2021;
PIÈCE P-74 :	Sommaire décisionnel de la Ville concernant le contrat de services professionnels à la firme Les Consultants S.M. inc. pour la mise à niveau des infrastructures du PPL, le renouvellement d'équipements de marina et le réaménagement du pôle d'accueil au PPL et au parc René-Lévesque;
PIÈCE P-75 :	Résolution de la Ville en date du 27 mars 2017;
PIÈCE P-76 :	Document daté de février 2018, sous la forme d'un PowerPoint de la firme Consultants S.M. Inc, faisant état de ses recommandations pour la mise en valeur du PPL;
PIÈCE P-77 :	Article de La Presse publié le 19 juillet 2020;
PIÈCE P-78 :	Article de Radio-Canada publié le 1 ^{er} août 2020;
PIÈCE P-79 :	Article de La Presse publié le 24 août 2020;
PIÈCE P-80a :	Bilan financier pour l'année 2018;
PIÈCE P-80b :	Bilan financier pour l'année 2019;
PIÈCE P-81 :	Ordre du jour de la séance extraordinaire du conseil d'arrondissement de Lachine du 5 octobre 2020
PIÈCE P-82 :	Évaluation effectuée notamment par monsieur Frédérick Bérubé, ingénieur et plaisancier;
PIÈCE P-83 :	Tableau d'estimation des coûts préparé par monsieur Frédérick Bérubé, ingénieur et plaisancier;
PIÈCE P-84a :	La grille tarifaire 2020 du PPL;
PIÈCE P-84b :	Grille tarifaire du Yacht Club Pointe aux Anglais;
PIÈCE P-84c	Grille tarifaire du Royal St-Lawrence Yacht Club;

- PIÈCE P-85 :** L'historique de la marina préparée par la Ville;
- PIÈCE P-86 :** Segment publié par madame Provost par lequel elle rectifie certains faits entourant la fermeture du PPL, suite aux propos de monsieur Beaudry et, plus particulièrement, dans lequel elle expose six (6) contradictions dans les propos tenus par monsieur Beaudry;
- PIÈCE P-87** Plan préparé par monsieur Raymond Dunberry, plaisancier-membre du PPL;

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

S'il s'agit d'une demande présentée en cours d'instance ou d'une demande visée par les Livres III, V, à l'exception de celles portant sur les matières familiales mentionnées à l'article 409, ou VI du Code, la préparation d'un protocole de l'instance n'est pas requise; toutefois, une telle demande doit être accompagnée d'un avis indiquant la date et l'heure de sa présentation.

MONTREAL, le 9 octobre 2020

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

Avocats de la Demanderesse

Me Olivier Lessard /

Me Stéphanie Pierfelice

380, rue St-Antoine ouest

Bureau 7100

Montréal (Québec) H2Y 3X7

Téléphone : 514-842-8891

Olivier.Lessard@ljt.ca /

Stéphanie.Pierfelice@ljt.ca

Notre dossier : 10628-1

Me Louis P. Bélanger

Avocat conseil

Arnault Thibault Cléroux

250 place D'Youville

2e étage

Montréal QC H2Y 2B6

Téléphone : 514 285-2727

lpbelanger@atcavocats.com

AVIS DE PRÉSENTATION

À : VILLE DE MONTRÉAL
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Défenderesse

Et PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA, REPRÉSENTANT TRANSPORTS CANADA,
Bureau régional du Québec
Ministère de la Justice du Canada
Complexe Guy-Favreau, Tour Est
9e étage, 200, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1X4

**ET PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC REPRÉSENTANT LE MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES,**
1 rue Notre-Dame Est
Bureau 8.00
Montréal, (Québec), H2Y 1B6

Mis-en-cause

PRENEZ AVIS que la présente demande sera présentée pour adjudication devant l'une ou l'un des juges de la Cour supérieure, siégeant en division de pratique dans et pour le district de Montréal, au palais de justice de Montréal situé au 1, rue Notre-Dame Est, Montréal (Québec) H2Y 1B6, le 20 octobre 2020, en salle 2.17, à 9h00 de l'avant-midi ou aussitôt que conseil pourra être entendu.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

MONTREAL, le 9 octobre 2020

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

LJT Avocats s.e.n.c.r.l.

Avocats de la Demanderesse

Me Olivier Lessard /

Me Stéphanie Pierfelice

380, rue St-Antoine ouest

Bureau 7100

Montréal (Québec) H2Y 3X7

Téléphone : 514-842-8891

Olivier.Lessard@ljt.ca /

Stéphanie.Pierfelice@ljt.ca

Notre dossier : 10628-1

Me Louis P. Bélanger

Avocat conseil

Arnault Thibault Cléroux

250 place D'Youville

2e étage

Montréal QC H2Y 2B6

Téléphone : 514 285-2727

lpbelanger@atcavocats.com

No. :

COUR SUPÉRIEURE (Chambre civile)
DISTRICT DE MONTRÉAL

ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DU PORT DE
PLAISANCE DE LACHINE

Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA,
représentant TRANSPORTS CANADA

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC
représentant le MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS
CLIMATIQUES

Mis-en-cause

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE POUR
JUGEMENT DÉCLARATOIRE, INJONCTION
INTERLOCUTOIRE ET PERMANENTE, AVIS
D'ASSIGNATION ET AVIS DE PRÉSENTATION
(Art. 141, 142 et 509 et ss C.p.c.)

Nature du dossier : INJONCTION

Montant réclamé : N/A \$

Notre dossier: 10628-1

Me Olivier Lessard / Me Stéphanie Pierfelice

Courriel : olivier.lessard@ljt.ca / stephanie.pierfelice@ljt.ca

ORIGINAL

LJT
AVOCATS

LJT AVOCATS S.E.N.C.R.L.

CENTRE DE COMMERCE MONDIAL
380, RUE SAINT-ANTOINE OUEST, BUREAU 7100
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2Y 3X7
B 514 842-8891 | F 514 842-6202
LJT.CA | BL/2330