

**500-09-019411-099**

**COUR D'APPEL DU QUÉBEC**

(Montréal)

---

En appel d'un jugement de la Cour supérieure, district de Terrebonne,  
rendu le 22 janvier 2009 par l'honorable juge Jean-Yves Lalonde.

---

N° 700-17-003493-060 C.S. (Terrebonne)

**CHALETS ST-ADOLPHE INC.  
ALLAN EDWARD FELDMAN**

**APPELANTS**  
(demandeurs)

c.

**LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ADOLPHE D'HOWARD**

**INTIMÉE**  
(défenderesse)

- et -

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC**

**MIS EN CAUSE**  
(mis en cause)

- et -

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**INTERVENANT**

---

**MÉMOIRE DE L'INTERVENANT**

---

**M<sup>e</sup> Marc Ribeiro**  
**Joyal, LeBlanc (Justice-Canada)**  
Tour Est, 5<sup>e</sup> étage  
Complexe Guy-Favreau  
200, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec) H2Z 1X4

514 283-6272 – Tél.  
514 283-3856 – Téléc.

**Procureur de l'intervenant**

**M<sup>e</sup> Luc Gratton**

**Miller Thomson Pouliot sencrl**

Tour CIBC, 31<sup>e</sup> étage

1155, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec)

H3B 3S6

514 875-5210 – Tél.

514 875-4308 – Téléc.

**Procureur des appelants**

**M<sup>e</sup> Stéphane Rochette**

**M<sup>e</sup> Yves Boudreault**

**Tremblay Bois Mignault Lemay**

Bureau 200

1195, avenue Lavigerie

Québec (Québec)

G1V 4N3

418 658-9966 – Tél.

418 263-0006 – Téléc.

**Procureurs de l'intimée**

**M<sup>e</sup> Jean-François Jobin**

**M<sup>e</sup> Éric Dufour**

**Bernard, Roy (Justice-Québec)**

Palais de justice, 8<sup>e</sup> étage

1, rue Notre-Dame Est

Montréal (Québec)

H2Y 1B6

514 393-2336 – Tél. (poste 51564)

514 873-7074 – Téléc.

**Procureurs du mis en cause**

## TABLE DES MATIÈRES

| <b>EXPOSÉ DE L'INTERVENANT</b>   | <b>Page</b> |
|--|-------------|
| <b>SURVOL</b>  | 1           |
| <b>PARTIE I - LES FAITS</b>  | 2           |
| <b>PARTIE II - LES QUESTIONS EN LITIGE</b>                                 | 3           |
| <b>PARTIE III - LES ARGUMENTS</b>  | 4           |
| A. La validité constitutionnelle   | 4           |
| Principes généraux relatifs à l'analyse constitutionnelle                  | 4           |
| La compétence fédérale sur la navigation                                   | 6           |
| Survol de la législation fédérale  | 8           |
| Le caractère véritable (« pith and substance ») des mesures contestées     | 11          |
| La doctrine des effets accessoires   | 14          |
| La doctrine du double aspect   | 15          |
| La notion d'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») | 16          |
| B. Le conflit de lois et la prépondérance fédérale                         | 19          |
| <b>PARTIE IV - LES CONCLUSIONS</b>   | 26          |
| <b>PARTIE V - LES SOURCES</b>  | 27          |
| <br>   |             |
| Attestation des procureurs   | 29          |

**EXPOSÉ DE L'INTERVENANT****SURVOL**

1. L'intervenant soutient que le Règlement 535-2 est inconstitutionnel. Son caractère véritable relève de la compétence fédérale en matière de navigation, ce qui en fait un règlement *ultra vires* en regard du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le règlement, tant au niveau de son objet que de son effet juridique, empêche directement la navigation sur les lacs concernés en y restreignant l'accès.
  2. Même si la doctrine de l'exclusivité des compétences était analysée (ce qui n'est pas nécessaire en l'espèce) le Règlement 535-2 serait inapplicable constitutionnellement dans la mesure où il représente une entrave au contenu essentiel de la compétence fédérale.
  3. Subsidiairement, l'intervenant soutient que le Règlement est inopérant en vertu de la doctrine de la prépondérance fédérale puisqu'il entre en conflit avec la législation fédérale, soit l'art. 136(1)(f) de la *Loi sur la marine marchande*, (**M.A., vol. II, p. 313 et s.**) et le *Règlement (fédéral) sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, (**M.A., vol. I, p. 161 et s.**).
-

---

### **PARTIE I – LES FAITS**

4. En date du 22 janvier 2009, l'honorable juge Jean-Yves Lalonde de la Cour supérieure rejetait une requête en jugement déclaratoire de Chalets St-Adolphe et Allan Edward Feldman, et déclarait constitutionnellement valide et opérant le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard.
5. Le 20 février 2009, les appelants, Chalets St-Adolphe Inc. et Allan Edward Feldman, interjetaient appel de cette décision.
6. En date du 22 mai 2009, l'honorable juge André Rochon de cette Cour autorisait le Procureur général du Canada à intervenir comme partie dans le dossier en appel.
7. Le Règlement 535-2 vise essentiellement à réserver la navigation à moteur sur les lacs St-Joseph et Ste-Marie aux résidants de la municipalité (voir particulièrement les art. 3, 4, 5, 7, 8 et 10 du Règlement, **M.A., vol. II, p. 490, 491 et 492**).
8. Il est utile de noter que les municipalités voisines de Morin Heights et de Val Morin ont également adopté des règlements similaires concernant l'accès à la navigation sur le Lac Théodore, lequel communique avec les lacs St-Joseph et Ste-Marie. L'accès y est également réservé aux résidants.

Règlement no 382 de la municipalité de Morin Heights.

Règlement no 375 de la municipalité de Val Morin.

Voir également Règlement no 535-2 de la municipalité intimée, préambule, premier Attendu. (**M.A., vol. II, p. 488**).

---

**PARTIE II – LES QUESTIONS EN LITIGE**

9. L'intervenant abordera les deux questions suivantes :

A. *La validité constitutionnelle* : Le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard est-il constitutionnellement invalide en regard du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*?

B. *La prépondérance fédérale* : Dans l'hypothèse où le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard serait constitutionnellement valide, est-il inopérant en vertu de la doctrine de la prépondérance fédérale, dans la mesure où il entre en conflit avec la législation fédérale?

10. L'intervenant soumet que la réponse à ces deux questions est affirmative.

---

---

### **PARTIE III – LES ARGUMENTS**

#### **A. LA VALIDITÉ CONSTITUTIONNELLE**

11. L'intervenant soumet que le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard porte atteinte à la compétence du Parlement fédéral en matière de navigation et est de ce fait *ultra vires*.

#### **PRINCIPES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'ANALYSE CONSTITUTIONNELLE**

12. La résolution d'une affaire mettant en cause la validité constitutionnelle d'une loi eu égard au partage des compétences doit toujours commencer par une analyse du « caractère véritable » de la législation contestée.

*Renvoi relatif à la Loi sur les armes à feu (Can.)*, [2000] 1 R.C.S. 783, par. 16.  
*Bande Kitkatla c. Colombie-Britannique*, [2002] 2 R.C.S. 146, par. 52.  
*Banque canadienne de l'Ouest c. Alberta* [2007] 2 R.C.S. 3, par. 25.

13. La détermination du *caractère véritable* nécessite un examen du but visé par le législateur et de l'effet juridique de la loi. À cette étape, il s'agit essentiellement de déterminer l'*objet principal*, l'*idée maîtresse*, la *caractéristique principale* ou la *caractéristique la plus importante* de la loi contestée.

*Renvoi relatif à la Loi sur les armes à feu*, précité, par. 16 à 24.

14. Le but visé par le législateur peut être établi en considérant le *mal* ou le *problème* auquel le législateur a voulu remédier par l'adoption de la loi contestée. Les effets de la loi peuvent quant à eux être déterminés par l'examen de son application concrète et pratique.

*Renvoi relatif à la Loi sur les armes à feu (Can.)*, précité, par. 17-18.  
*Kitkatla*, précité, par. 53-54.

- 
15. Les effets d'une législation peuvent également indiquer si une loi comporte un « motif déguisé », c'est-à-dire même si, de par sa forme, la loi paraît porter sur un sujet relevant de la compétence du législateur, elle porte, au fond, sur un sujet qui ne relève pas de cette compétence.

*Renvoi relatif à la Loi sur les armes à feu*, précité, par. 17.

16. Si le caractère véritable de la législation contestée peut se rattacher à une matière relevant de la compétence de la législature qui l'a adoptée, les tribunaux la déclareront *intra vires*. Cependant, lorsqu'il est plus juste d'affirmer qu'elle porte sur une matière qui échappe à la compétence de cette législature, la constatation de cette atteinte au partage des pouvoirs entraînera l'invalidation de la loi.

*Banque canadienne de l'Ouest*, précité, par. 26.

17. Le corollaire fondamental de cette méthode d'analyse constitutionnelle est qu'une loi dont le caractère véritable relève de la compétence du législateur qui l'a adoptée pourra, au moins dans une certaine mesure, toucher des matières qui ne sont pas de sa compétence sans nécessairement toucher sa validité constitutionnelle – il s'agit de la doctrine des « effets accessoires ».

*Global Securities Corp. c. Colombie-Britannique*, [2000] 1 R.C.S. 494, par. 23.

*Colombie-Britannique c. Imperial Tobacco Canada Ltée*, [2005] 2 R.C.S. 473, par. 28.

*General Motors of Canada Ltd. c. City National Leasing*, [1989] 1 R.C.S. 641, p. 670.

18. Une autre doctrine, soit celle du « double aspect », repose sur la constatation que certaines législations ne peuvent être caractérisées comme se rapportant davantage à un champ de compétence fédéral ou provincial. Dans ce type de cas, la validité des dispositions concernées est maintenue en vertu de la doctrine du double aspect.

*Hodge c. The Queen*, (1883) 9 A.C. 117, p. 130.

*Bell Canada c. Québec (CSST)*, [1988] 1 R.C.S. 749, p. 765-66.

19. Si, au terme de cette analyse, la législation est jugée valide dans son ensemble, il sera toujours possible qu'elle soit inapplicable dans un cas particulier. En vertu de la doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity »), une application de la législation qui entrave, même de façon accessoire, le contenu essentiel de la compétence de l'autre ordre de gouvernement ne sera pas tolérée.

*Banque canadienne de l'Ouest*, précité, par. 32-67.

20. En dernier lieu, si une législation provinciale est valide et *a priori* applicable, elle peut être déclarée inopérante si elle entre en conflit avec une législation fédérale valide.

*Banque canadienne de l'Ouest*, précité, par. 69-75.

#### LA COMPÉTENCE FÉDÉRALE SUR LA NAVIGATION

21. Le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* énonce ce qui suit :

*91. Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par la présente loi exclusivement assignés aux législatures des provinces; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans le présent article, il est par la présente déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans la présente loi) l'autorité*

*91. It shall be lawful for the Queen, by and with the Advice and Consent of the Senate and House of Commons, to make Laws for the Peace, Order, and good Government of Canada, in relation to all Matters not coming within the Classes of Subjects by this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces; and for greater Certainty, but not so as to restrict the Generality of the foregoing Terms of this Section, it is hereby declared that (notwithstanding anything in this Act) the exclusive Legislative Authority or*

législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

...

10. La navigation et les bâtiments ou navires.

...

Et aucune des matières énoncées dans les catégories de sujets énumérés dans le présent article ne sera réputée tomber dans la catégorie des matières d'une nature locale ou privée comprises dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

[Nous soulignons]

22. Dans *Friends of the Oldman River Society c. Canada (ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3, la Cour indique :

*Il importe de se rappeler que le droit de la navigation au Canada comporte deux dimensions fondamentales -- l'ancien droit public de navigation de la common law et la compétence constitutionnelle sur la navigation -- qui sont nécessairement interdépendantes en vertu du par. 91(10) de la Loi constitutionnelle de 1867 qui confère au Parlement une compétence législative exclusive sur la navigation. (p. 53)*

...

*[L]e droit de navigation l'emporte sur les droits du propriétaire du lit, même si le propriétaire est la Couronne. (p. 54)*

the Parliament of Canada extends to all Matters coming within the Classes of Subjects next hereinafter enumerated; that is to say,

...

10. Navigation and Shipping

...

And any Matter coming within any of the Classes of Subjects enumerated in this Section shall not be deemed to come within the Class of Matters of a local or private Nature comprised in the Enumeration of the Classes of Subjects by this Act assigned exclusively to the Legislature of the Provinces.

...

*Par ailleurs, les provinces ne sont pas habilitées, sur le plan constitutionnel, à adopter une loi autorisant l'établissement d'un obstacle à la navigation puisque le par. 91(10) de la Loi constitutionnelle de 1867 confère au Parlement une compétence législative exclusive sur la navigation. (p. 56)*

23. La compétence fédérale en matière de navigation comprend tout type de navigation, qu'elle soit de type commercial ou de plaisance, et ce dans toutes les eaux navigables canadiennes. Ces eaux appartiennent au public et seul le Parlement fédéral peut restreindre le droit d'y naviguer. Voir notamment :

*St-Denis de Brompton c. Filteau*, [1986] A.Q. no 1668 (CAQ), par. 25, 46, 52-55.

*Procureure générale du Québec c. Larochelle*, [2003] J.Q. no 18852 (CAQ), par. 32-33.

*McLeod c. St-Sauveur et al.*, [2005] J.Q. no 1485 (CS), par. 23-30.

24. La compétence fédérale sur la navigation comprend clairement le pouvoir de réglementer les aspects environnementaux liés à la navigation, de même que tout autre problème que celle-ci peut occasionner.

*Friends of the Oldman River*, précité, p. 67-68.

#### SURVOL DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

25. Avant d'examiner la validité du Règlement 535-2, il est utile de faire un survol de certains aspects de la législation fédérale adoptée en vertu du par. 91(10) L.C. 1867.
26. La législation fédérale traite de façon détaillée notamment de normes environnementales applicables aux embarcations sur les eaux du Canada.

27. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (2001, ch. 26; ci-après *LMMC*), ayant remplacé la *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.R., 1985, ch. S-9), prévoit notamment, à son art. 187 :

**187.** *Il est interdit à tout bâtiment ou à toute personne de rejeter un polluant précisé par les règlements, sauf si le rejet se fait en conformité avec les règlements d'application de la présente partie ou un permis délivré sous le régime de la section 3 de la partie 7 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).*

28. Le paragraphe 207(2) de la *LMMC* prévoit par ailleurs:

**207.** ... (2) *Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, prendre des règlements:*

- a) *régissant ou interdisant le rejet de polluants par les embarcations de plaisance;*
- b) *régissant le bruit émis par le moteur des embarcations de plaisance.*

29. Les articles 37 et 38 du *Règlement (fédéral) sur les petits bâtiments* (C.R.C., ch. 1487), prévoient:

**37.** (1) *Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou d'en permettre l'utilisation à moins que, selon le cas :*

- a) *le bâtiment ne soit équipé d'un silencieux qui est en bon état de fonctionnement et est utilisé de façon continue durant l'utilisation du bâtiment afin d'empêcher tout bruit excessif ou inhabituel;*

...

**38.** (1) *Il est interdit d'installer un réservoir à carburant fixe ou une conduite d'alimentation en carburant fixe dans un petit bâtiment, d'entretenir le réservoir ou la conduite ou de ravitailler le bâtiment de manière à permettre effectivement ou probablement :*

*a) des fuites de carburant;*

*b) un déversement de carburant dans la coque.*

*(2) Il est interdit de permettre sciemment les fuites de carburant à l'intérieur ou en provenance d'un petit bâtiment.*

30. Le *Règlement (fédéral) sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* (DORS/2007-86) prévoit également une série de normes anti-pollution applicables aux embarcations, y compris les embarcations de plaisance dans les eaux internes du Canada. Ces normes concernent notamment les hydrocarbures, les substances chimiques nocives et produits chimiques dangereux, les substances polluantes, les eaux usées, les ordures, les substances émises dans l'atmosphère et les systèmes antisalissure.

31. La législation fédérale prévoit par ailleurs un mécanisme par lequel des plans d'eau particuliers peuvent faire l'objet de restrictions spécifiques à la navigation, notamment dans un but environnemental. Le par. 136(1)(f) de la *LMMC* prévoit:

**136. (1) Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre des Transports :**

...

*f) dans l'intérêt public et afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de protéger l'environnement, réglementer ou interdire la navigation, le mouillage et l'amarrage des bâtiments;*

32. Une réglementation détaillée fut adoptée en vertu de cette disposition afin d'assujettir une multitude de plans d'eau au Canada à des restrictions spécifiques (*Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, M.A., vol. I, p. 161 et s.*). Nous traiterons plus amplement de cette réglementation dans la section du présent mémoire se rapportant à la doctrine de conflit de lois et de la prépondérance fédérale (infra, par. 61-82).

33. La législation fédérale comprend par ailleurs des normes sur les permis, preuves de compétence et autres documents devant être détenus pas les conducteurs d'embarcations, notamment les embarcations de plaisance. En vertu de l'art. 207 *LMCC*, le gouverneur en conseil a notamment adopté des normes réglementaires à cet égard :

*Règlement sur les petits bâtiments*, précité, art. 4 à 15.

*Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, DORS/99-53.

34. Un régime législatif fédéral détaillé est ainsi déjà en place pour régler la navigation, y compris la navigation de plaisance.

#### LE CARACTÈRE VÉRITABLE (« PITH AND SUBSTANCE ») DES MESURES CONTESTÉES

35. Afin de déterminer la validité constitutionnelle d'une mesure législative en regard du partage des compétences, la Cour doit examiner si son caractère véritable (« pith and substance ») relève de l'ordre de gouvernement qui l'a adoptée. Dans *Banque canadienne de l'Ouest c. Alberta*, [2007] 2 R.C.S. 3, la Cour indique aux par. 26-27 (références omises) :

*Si le caractère véritable de la législation contestée peut se rattacher à une matière relevant de la compétence de la législature qui l'a adoptée, les tribunaux la déclareront intra vires. Cependant, lorsqu'il est plus juste d'affirmer qu'elle porte sur une matière qui échappe à la compétence de cette législature, la constatation de cette atteinte au partage des pouvoirs entraînera l'invalidation de la loi.*

*Le caractère véritable de la loi doit être déterminé sous deux aspects : le but visé par le législateur qui l'a adoptée et l'effet juridique de la loi. Dans l'analyse du but visé, les tribunaux peuvent examiner tant la preuve intrinsèque, tels le préambule ou les dispositions de la législation énonçant ses objectifs généraux, que la preuve extrinsèque, tels le harsard ou les comptes rendus*

---

*des débats parlementaires. Ce faisant, les tribunaux doivent toutefois rechercher l'objectif réel de la législation, plutôt que son but simplement déclaré ou apparent. De même, les tribunaux peuvent tenir compte des effets de la législation.*

(Nous soulignons)

36. Bien que les termes du Règlement de la municipalité intimée prennent bien soin de traiter de l'accès par les berges et non de la navigation sur l'eau comme telle, il est manifeste que l'objet « véritable » est de limiter la navigation sur l'eau. À cet égard, le juge de première instance a erré lorsqu'il a retenu l'argument de la municipalité à l'effet que « *la mise en œuvre du Règlement 535-2 est achevée avant la mise à l'eau des embarcations* » (jugement sous appel, **M.A., vol. I, p. 45, par. 72**).
37. Il va de soi qu'il est nécessaire de pouvoir utiliser les berges pour accéder aux lacs et pouvoir y naviguer. À cet égard, le Règlement contient une tentative à peine voilée de contourner la compétence fédérale et de faire indirectement ce que la municipalité savait ne pas pouvoir faire directement. Tel que noté dans l'extrait précité de l'affaire *Banque canadienne de l'Ouest*, il importe de « *rechercher l'objectif réel de la législation, plutôt que son but simplement déclaré ou apparent* » (par. 27).
38. La municipalité a choisi d'interdire l'accès aux bateaux à moteur pour les non-résidants. Le choix singulier de la municipalité de départager entre les résidants et les non-résidants porte à croire que l'objectif sous-jacent est, au moins en partie, de conférer un privilège aux résidants de la municipalité au regard d'une activité qui est perçue comme « dérangeante ». Cet aspect de la réglementation semble s'apparenter davantage au contrôle d'une nuisance qu'au contrôle de la qualité de l'environnement des lacs. À tout événement, que ces mesures soient motivées par le désir de réprimer une nuisance, ou de protéger les lacs comme

---

l'a soutenu la municipalité intimée, elles ne peuvent être constitutionnellement valides puisqu'elles entravent directement la navigation.

39. La municipalité a invoqué en première instance un objectif environnemental à l'appui de l'ensemble des mesures contestées. Elle a invoqué particulièrement à cet égard le désir d'éviter la contamination suite à la mise à l'eau d'une embarcation qui aurait préalablement baigné dans un plan d'eau infecté.
40. Au-delà des réserves émises ci-haut concernant l'objectif des mesures contestées, il importe de réaliser que la compétence législative sur l'environnement n'est pas une compétence constitutionnelle attribuée à l'un ou l'autre des deux ordres de gouvernement par la Constitution. La compétence sur ce sujet est ainsi partagée entre les deux ordres de gouvernement, dépendant de l'aspect qui est réglementé. Le Parlement peut légiférer en matière d'environnement à l'égard des aspects se rattachant aux compétences qui lui sont attribuées par la Constitution, et les législatures des provinces peuvent légiférer en la matière en regard des aspects se rattachant à leurs propres champs de compétence.

*P.W. Hogg, Constitutional Law of Canada, 5e éd., feuilles mobiles (Toronto : Carswell, 2007) p. 30-20.*

*Friends of the Oldman River, précité, p. 63-69.*

41. Lorsqu'une préoccupation environnementale est invoquée à l'égard de la navigation, il apparaît ainsi clairement qu'il appartient au Parlement de légiférer à cet égard compte tenu du par.. 91(10) *L.C. 1867*, et non aux législatures des provinces (ou par extension, aux municipalités).
42. Il n'est pas loisible à une province (ou à une municipalité) de recourir à une compétence provinciale générale sur les matières locales ou privées pour réglementer directement un champ de compétence spécifique relevant du

---

Parlement, tel que la navigation. Aucun autre champ de compétence provinciale ne peut être invoqué en l'espèce pour tenter de contourner la compétence fédérale en matière de navigation.

43. L'effet des mesures est très clair et direct sur la navigation. Les non-résidents de la municipalité ne peuvent tout simplement pas circuler sur les lacs concernés avec leur embarcation à moteur.
44. Le Règlement 535-2, tant par son objet que par ses effets, porte atteinte au droit du public de naviguer sur les lacs concernés et à la compétence exclusive du Parlement du Canada en matière de navigation.
45. Son caractère véritable est relatif à la navigation et il est de ce fait *ultra vires*.

#### LA DOCTRINE DES EFFETS ACCESSOIRES

46. Le juge de première instance a référé à la doctrine des effets accessoires afin de conclure à la validité constitutionnelle du Règlement 535-2 (par. 42, 78, 88 du jugement sous appel, **M.A. vol. I, p. 31 et s.**).
47. Avec égards, il ne s'agit pas en l'espèce d'un cas donnant ouverture à l'application de la doctrine des « effets accessoires ». Cette doctrine est applicable dans les cas où une loi dans son ensemble est reconnue comme *intra vires* (parce que son caractère véritable relève de la compétence de la législature qui l'a adoptée), mais que certains de ses effets accessoires empiètent sur la compétence de l'autre ordre de gouvernement. Dans l'affaire *Banque canadienne de l'Ouest*, la Cour indique, concernant la doctrine des « effets accessoires » (au par. 28) :

*[U]ne législation dont le caractère véritable relève de la compétence du législateur qui l'a adoptée pourra, au moins dans une certaine mesure, toucher des matières qui ne sont pas de sa*

---

*compétence sans nécessairement toucher sa validité constitutionnelle.*

[Nous soulignons]

48. Il n'est pas question en l'espèce d'une loi dont le caractère véritable (« pith and substance ») relèverait de la compétence de la législature provinciale et qui aurait des effets accessoires sur la compétence du Parlement. Il est plutôt question d'une législation dont le caractère véritable (« pith and substance ») relève carrément de la compétence du Parlement. Il n'y a aucunement matière à appliquer la doctrine des effets accessoires.

#### LA DOCTRINE DU DOUBLE ASPECT

49. Le juge de première instance a également référé à la doctrine du double aspect afin de conclure à la validité constitutionnelle du Règlement 535-2 (par. 62, 65, 66, 73, 76, 78, 79 et 88 du jugement sous appel, **M.A. vol. I, p. 31 et s.**).
50. Il n'y a pas lieu d'appliquer la doctrine du « double aspect » à l'égard des dispositions contestées. Le professeur Hogg décrit comme suit l'applicabilité de la notion du double aspect :

*The courts have not explained when it is appropriate to apply the double aspect doctrine, and when it is necessary to make a choice between the federal and provincial features of a challenged law. Lederman's explanation seems to be the only plausible one: the double aspect doctrine is applicable when "the contrast between the relative importance of the two features is not so sharp". In other words, the double aspect doctrine is the course of judicial restraint. When the court finds that the federal and provincial characteristics of a law are roughly equal in importance, then the conclusion is that laws of that kind may be enacted by either Parliament or a Legislature.*

[nous soulignons]

Hogg, *Constitutional Law of Canada*, précité, p. 15-12.

- 
51. Tel que le démontre l'analyse du caractère véritable (« pith and substance »), les dispositions contestées interdisant la navigation aux non-résidents ont un lien clairement plus fort avec la navigation qu'avec un sujet de compétence provinciale. Il n'est pas possible de conclure que le rattachement aux domaines fédéraux et provinciaux est d'une intensité comparable.

LA NOTION D'EXCLUSIVITÉ DES COMPÉTENCES (« INTERJURISDICTIONAL IMMUNITY »)

52. Le juge de première instance a référé à plusieurs reprises dans son analyse aux commentaires émis par la Cour suprême dans l'affaire *Banque canadienne de l'ouest* concernant la doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») (par. 32, 57, 63 et 64 du jugement sous appel, **M.A. vol. I, p. 31 et s.**).
53. Dans la décision *Banque canadienne de l'Ouest*, la Cour suprême a effectivement émis des réserves importantes concernant l'application de cette doctrine. Il importe cependant de réaliser qu'il n'est nullement nécessaire d'avoir recours à cette doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») pour conclure à l'invalidité du règlement municipal en l'espèce.
54. Les mots « exclusivité des compétences » en français peuvent possiblement porter à confusion. Ils peuvent laisser croire à tort qu'il s'agit d'un outil analytique pour examiner le « pith and substance » et, par le fait même, la validité d'une législation. La version anglaise de la notion, soit « interjurisdictional immunity », traduit peut-être plus clairement le sens de la notion.
55. L'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») vise les cas où la validité d'une législation est acquise, mais qu'un demandeur prétend pouvoir se soustraire aux effets même accessoires de celle-ci. Tel que le note la Cour

---

suprême dans *Banque canadienne de l'Ouest* lorsqu'elle introduit la doctrine de l'exclusivité des compétences (par. 32) :

*... dans certaines circonstances, les compétences d'un ordre de gouvernement doivent être protégées contre les empiétements, même accessoires, de l'autre ordre de gouvernement.*

[nous soulignons]

56. Le professeur Hogg décrit la notion de « interjurisdictional immunity » comme suit :

*A second way of attacking a law that purports to apply to a matter outside the jurisdiction of the enacting body is to acknowledge that the law is valid in most of its applications, but to argue that the law should be interpreted so as not to apply to the matter that is outside the jurisdiction of the enacting body. If this argument succeeds, the law is not held to be invalid, but simply inapplicable to the extra-jurisdictional matter. The technique for limiting the application of the law to matters within jurisdiction is the reading down doctrine (...). It is this issue that I treat as interjurisdictional immunity.*

[nous soulignons]

Hogg, *Constitutional Law of Canada*, précité, p. 15-28.

57. Dans *Banque canadienne de l'Ouest*, il était question d'une législation provinciale prévoyant la délivrance de permis régissant la promotion des produits d'assurance. Il était admis que le régime dans son ensemble relevait de la compétence législative de la province – la compétence en matière d'assurance étant reconnue comme appartenant aux provinces. Le caractère véritable (« pith and substance ») relevait donc de la compétence provinciale. Les banques tentaient cependant de prétendre que cette loi ne devait pas leur être applicable lorsqu'elles font la promotion de produits d'assurance. Elles invoquaient ainsi la doctrine particulière de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity »), pour se soustraire aux effets de cette loi provinciale. Elles

---

prétendaient notamment qu'elles devaient pouvoir s'y soustraire même si l'application de la loi provinciale ne représentait qu'un empiétement accessoire sur la compétence fédérale sur les banques.

58. C'est dans ce contexte que la Cour a mis des réserves sur le recours trop fréquent à la doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») et a rejeté la prétention des banques.
59. En l'espèce, Il n'est point besoin d'appliquer cette doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity »). Dans la mesure où le caractère véritable (« pith and substance ») de la législation relève du Parlement fédéral, la législation municipale est *ultra vires*. À partir de ce moment, la doctrine de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») n'est plus d'aucune utilité. Les commentaires de réserve émis par la Cour suprême aux par. 32 à 67 de l'affaire *Banque canadienne de l'Ouest* n'ont ainsi pas d'application en l'espèce.
60. Même dans l'hypothèse où le Règlement serait *intra vires* -- ce qui est fortement nié -- et que l'analyse devait ainsi se rendre à l'étape de l'exclusivité des compétences (« interjurisdictional immunity ») le seuil d'application de la doctrine serait atteint en l'espèce. En effet, contrairement à la situation dans l'affaire *Banque canadienne de l'Ouest*, les dispositions contestées en l'espèce constituent clairement une entrave au contenu essentiel du domaine de compétence fédérale. Cela aurait ainsi pour effet de rendre inapplicable le Règlement municipal en vertu de l'exclusivité des compétences « interjurisdictional immunity ».

*Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437, par. 83-93.

---

## **B. LE CONFLIT DE LOIS ET LA PRÉPONDÉRANCE FÉDÉRALE**

61. Même dans l'hypothèse où les dispositions du Règlement étaient constitutionnellement valides et *a priori* applicables – ce qui est fortement nié – elles seraient inopérantes en vertu de la doctrine de la prépondérance fédérale.
62. Selon la doctrine constitutionnelle de la prépondérance fédérale (ou « paramountcy »), lorsqu'un conflit existe entre une législation provinciale et une législation fédérale, la législation fédérale prime et la législation provinciale est inopérante.
63. L'inopérabilité d'une loi provinciale en vertu de la doctrine de la prépondérance fédérale se présente dans deux types de cas : « *soit en établissant qu'il est impossible de se conformer aux deux législations, soit que l'application de la loi provinciale empêcherait la réalisation du but de la législation fédérale* ».

*Banque canadienne de l'Ouest*, par. 75.

64. La première option appelée « conflit opérationnel » est la conception classique du conflit de lois. Celle-ci est applicable lorsqu'une loi dit « oui » et que l'autre dit « non », de telle sorte qu'une personne qui est assujettie aux deux lois doit nécessairement violer une des deux lois pour respecter l'autre.

*Multiple Access Ltd. c. McCutcheon*, [1982] 2 R.C.S. 161, au par. 48.

65. La seconde option est celle du « conflit d'intention ». Ainsi, même s'il n'existe pas un conflit opérationnel au sens classique, la disposition de la loi provinciale sera inopérante si elle n'est pas compatible avec l'objectif recherché par la législation fédérale.

*Banque de Montréal c. Hall*, [1990] 1 R.C.S. 121, par. 52-65.

*Law Society of British Columbia c. Mangat*, [2001] 3 R.C.S. 113, par. 70-72.

---

*Rothmans, Benson & Hedges Inc. c. Saskatchewan*, [2005] 1 R.C.S. 188, par. 12-15.

*Banque canadienne de l'Ouest*, précité, par. 73.

66. Il y a clairement conflit en l'espèce entre le Règlement 535-2 et la législation fédérale.

67. Le par.. 136(1)(f) de la *LMMC* prévoit:

**136. (1) Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre des Transports :**

...

**f) dans l'intérêt public et afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de protéger l'environnement, réglementer ou interdire la navigation, le mouillage et l'amarrage des bâtiments;**

68. Le terme « bâtiment » est défini à l'art. 2 comme suit :

*« bâtiment » (« vessel ») Navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable — exclusivement ou non — pour la navigation sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion ou du fait qu'il est encore en construction. Sont exclus de la présente définition les objets flottants des catégories prévues par règlement.*

69. En vertu de l'art. 136(1)(f) de la *LMMC*, le Gouverneur en conseil du Canada a adopté un règlement dont la version courante est le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, DORS/2008-120 (ci-après : le Règlement fédéral), ayant remplacé le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* DORS/72-208. Ce règlement, qui a été modifié à plusieurs reprises depuis son adoption originale, prévoit un mécanisme pour qu'une restriction à la navigation soit mise en vigueur sur un plan d'eau donné.

70. Une autorité locale qui désire qu'un plan d'eau navigable soit assujéti à une restriction spécifique doit préparer une demande qui sera présentée (habituellement par l'intermédiaire du ministère provincial désigné dans une province), pour approbation à l'autorité réglementaire fédérale désignée au terme de l'art. 136(1)(f) de la LMMC.

71. Le Règlement fédéral prévoit, aux articles 2 et 11, une série de restrictions pouvant être imposées sur des plans d'eau :

*2. (1) Il est interdit d'utiliser un bâtiment dans les eaux indiquées à l'annexe 1, sauf en conformité avec celle-ci.*

*(2) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans les eaux indiquées à l'annexe 2, sauf en conformité avec celle-ci.*

*(3) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci.*

*(4) Il est interdit d'utiliser dans les eaux de parcs publics et les étendues d'eau à accès contrôlé indiquées aux colonnes 1 à 3 de l'annexe 4 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale mentionnée à la colonne 4.*

*(5) Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 des annexes 5 ou 6 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique à une vitesse supérieure à la vitesse maximale mentionnée à la colonne 4, sauf en conformité avec celles-ci.*

*(6) Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques, un aquaplane ou tout autre équipement similaire, sauf aux heures qui y sont mentionnées, le cas échéant.*

*(7) Il est interdit d'utiliser à une vitesse supérieure à 10 km/h un bâtiment à propulsion mécanique à 30 m ou moins de la rive dans les eaux suivantes :*

a) *les eaux situées en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta;*

b) *les fleuves, rivières et lacs situés en Colombie-Britannique;*

c) *la rivière Nitinat et le lac Nitinat, en amont de la barre Nitinat, en Colombie-Britannique;*

d) *les fleuves, rivières et lacs situés en Nouvelle-Écosse;*

e) *le lac Bras d'Or, en Nouvelle-Écosse, à l'intérieur d'une ligne tracée entre le cap Coffin Point et le cap Red Head dans le chenal Great Bras d'Or et l'extrémité intérieure du canal St. Peters.*

...

**11.** (1) *Il est interdit de tenir une activité ou un événement sportif, récréatif ou public dans les eaux autres que celles indiquées à l'annexe 8 d'une manière ou en un endroit qui entraverait indûment la navigation sécuritaire et efficace des bâtiments.*

(2) *Il est interdit à toute personne de tenir une activité ou un événement sportif, récréatif ou public dans les eaux indiquées à l'annexe 8, à moins d'y être autorisée par un permis délivré en vertu du paragraphe 12(1).*

(3) *Il est interdit à toute personne de tenir, dans les eaux indiquées au paragraphe 2(7) ou aux annexes 5 ou 6, une activité ou un événement sportif, récréatif ou public au cours duquel des bâtiments seront utilisés à une vitesse supérieure à la vitesse maximale prévue par le présent règlement pour ces eaux, à moins d'y être autorisée par un permis délivré en vertu du paragraphe 12(2).*

72. Les annexes, qui forment la partie la plus volumineuse du Règlement fédéral, contiennent les listes de plans d'eau qui sont assujetties aux diverses restrictions, de même que les modalités spécifiques applicables, le cas échéant.
73. L'art. 4 du Règlement fédéral s'adresse aux administrations locales qui désirent obtenir l'adoption de nouvelles restrictions relativement à un plan d'eau spécifique :

---

*4. L'administration locale qui cherche à faire assujettir certaines eaux à une restriction de même nature que l'une de celles prévues aux articles 2 ou 11 présente à l'autorité provinciale dans la province pour laquelle la restriction est proposée ou, s'il n'y a pas d'autorité provinciale, au ministre, une demande accompagnée d'un rapport comportant l'emplacement des eaux, la nature de la restriction proposée, des renseignements concernant les consultations publiques, les détails de son application et tout autre renseignement nécessaire pour justifier une approche réglementaire.*

74. Les termes « administration locale » et « autorité provinciale » sont définis comme suit à l'art. 1 du Règlement fédéral:

*« administration locale » Toute administration d'une municipalité, d'un canton, d'une paroisse, d'un comté ou d'un district régional, toute autre administration constituée sous le régime des lois d'une province ou d'un territoire, ou tout ministère d'une administration provinciale ou territoriale ou de l'administration fédérale. (local authority)*

*« autorité provinciale » Ministère du gouvernement d'une province qui est désigné par celui-ci pour le traitement des demandes visant à restreindre l'utilisation des bâtiments dans les eaux de cette province. (provincial authority)*

75. Un guide a été mis à la disposition du public par le ministère des Transports du Canada afin de fournir des informations plus détaillées sur la procédure à suivre afin d'aborder les restrictions projetées :

*Guide des administrations locales sur les restrictions à la conduite des bateaux – un guide simple sur le processus de restriction à la conduite des bateaux dans les eaux canadiennes (Version BSN 4.0).*

76. Un résumé des processus est également mis à la disposition du public par le ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire du Québec :

*Aménagement et gestion du territoire – Les restrictions à la conduite des bateaux – Gouvernement du Québec, 2005.*  
[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen\\_outi\\_prot\\_bateau.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_prot_bateau.asp)

- 
77. Une restriction ayant trait à la vitesse des embarcations sur les lacs St-Joseph et Ste-Marie à St-Adolphe d'Howard a d'ailleurs déjà été adoptée à travers ce mécanisme. La vitesse qui y est ainsi permise est de 10 km/heure dans un corridor de 30 mètres qui longe les rives, et de 70 km/heure dans les autres zones.

Règlement fédéral, Annexe 6, art. 74-79.

78. Le Règlement fédéral prévoit par ailleurs :

5. Il est interdit d'installer une pancarte où que ce soit en vue de restreindre l'utilisation de tout bâtiment dans les eaux canadiennes, sauf dans les cas suivants :

*a) le ministre a autorisé l'installation de la pancarte en vertu du paragraphe 6(1) et celle-ci est conforme aux articles 8 et 9, à l'exception de la pancarte sur laquelle figurent des renseignements concernant une restriction prévue au paragraphe 2(7) ou à l'article 14;*

*b) l'installation de la pancarte est autorisée sous le régime d'une loi fédérale autre que la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.*

*6. (1) Le ministre peut autoriser par écrit toute personne ou catégorie de personnes à installer une pancarte dans une zone pour y indiquer qu'une restriction visant l'utilisation des bâtiments a été établie par les paragraphes 2(1) à (6) ou l'article 11.*

(nous soulignons)

79. Il est manifeste que l'intention du législateur fédéral est d'assujettir toute tentative de restreindre la navigation dans les eaux canadiennes à un mécanisme spécifique et de réserver le pouvoir d'adopter de telles restrictions au Gouverneur en conseil du Canada, sur recommandation du ministre des Transports du Canada.

- 
80. Par l'adoption du Règlement 535-2, qui impose des entraves concrètes à la navigation, la municipalité intimée a contourné le mécanisme établi par la législation fédérale. Par cette action unilatérale, elle a ainsi contrecarré à tout le moins l'intention du législateur fédéral qui a mis sur pied ce mécanisme.
81. Si la municipalité intimée estime que des mesures sont nécessaires pour réglementer ou restreindre davantage la navigation sur les lacs St-Joseph et St-Marie, il lui est loisible de se prévaloir du mécanisme prévu au Règlement fédéral.
82. Le Règlement 535-2, même s'il était par hypothèse *intra vires* de la législature de la province, serait inopérant en vertu de la doctrine du conflit de lois et de la prépondérance fédérale.
-

**PARTIE IV – LES CONCLUSIONS****PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR:****ACCUEILLIR** le présent appel;**INFIRMER** le jugement rendu en première instance le 22 janvier 2009;**DÉCLARER** inconstitutionnel le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard;**Ou subsidiairement,****DÉCLARER** inopérant le Règlement 535-2 de la municipalité de St-Adolphe d'Howard;**LE TOUT AVEC DÉPENS.**

Montréal, le 22 juin 2009

---

**JOYAL, LEBLANC**  
(M<sup>e</sup> Marc Ribeiro)  
**Procureurs de l'intervenant**  
**Procureur général du Canada**

## PARTIE V – LES SOURCES

### Législation

### Paragraphe(s)

|   |  |
|---|--|
| <i>Loi constitutionnelle de 1867</i>  | ..... 1, 9, 21, 25, 41                       |
| <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (2001, ch. 26)</i>   | ..... 27, 28, 31, 33<br>..... 67, 69, 70, 78 |
| <i>Loi sur la marine marchande du Canada (L.R., 1985, ch. S-9)</i>  | ..... 27                                     |
| <i>Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, DORS/2008-120</i>                                   | ..... 3, 32, 69                              |
| <i>Règlement no. 382 de la municipalité de Morin Heights</i>  | ..... 8                                      |
| <i>Règlement no. 375 de la municipalité de Val Morin</i>  | ..... 8                                      |
| <i>Règlement sur les petits bâtiments (C.R.C., ch. 1487)</i>  | ..... 29, 33                                 |
| <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2007-86)</i> | ..... 30                                     |
| <i>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, DORS/99-53</i>                                | ..... 33                                     |
| <i>Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux DORS/72-208</i>   | ..... 69                                     |

### Jurisprudence

|  |  |
|--|--|
| <i>Renvoi relatif à la Loi sur les armes à feu (Can.), [2000] 1 R.C.S. 783</i> | ..... 12, 13, 14, 15   |
| <i>Bande Kitkatla c. Colombie-Britannique, [2002] 2 R.C.S. 146</i>             | ..... 12, 14   |
| <i>Banque canadienne de l'Ouest c. Alberta, [2007] 2 R.C.S. 3</i>              | ..... 12, 16, 19, 20, 35,<br>..... 37, 47, 52, 55, 57,<br>..... 59, 60, 63, 65 |
| <i>Global Securities Corp. c. Colombie-Britannique, [2000] 1 R.C.S. 494</i>    | ..... 17   |

**Jurisprudence (suite)****Paragraphe(s)**

|  |                  |
|--|------------------|
| <i>Colombie-Britannique c. Imperial Tobacco Canada Ltée</i> ,<br>[2005] 2 R.C.S. 473                   | ..... 17         |
| <i>General Motors of Canada Ltd. c. City National Leasing</i> ,<br>[1989] 1 R.C.S. 641                 | ..... 17         |
| <i>Hodge c. The Queen</i> , (1883) 9 A.C. 117  | ..... 18         |
| <i>Bell Canada c. Québec (CSST)</i> , [1988] 1 R.C.S. 749  | ..... 18         |
| <i>Friends of the Oldman River Society c. Canada (ministre des<br/>Transports)</i> , [1992] 1 R.C.S. 3 | ..... 22, 24, 40 |
| <i>St-Denis de Brompton c. Filteau</i> , [1986] A.Q. no 1668 (CAQ)                                     | ..... 23         |
| <i>Procureure générale du Québec c. Laroche</i> , [2003] J.Q.<br>no 18852 (CAQ)                        | ..... 23         |
| <i>McLeod c. St-Sauveur et al.</i> , [2005] J.Q. no 1485 (CS)  | ..... 23         |
| <i>Succession Ordon c. Grail</i> , [1998] 3 R.C.S. 437   | ..... 60         |
| <i>Multiple Access Ltd. c. McCutcheon</i> , [1982] 2 R.C.S. 161  | ..... 64         |
| <i>Banque de Montréal c. Hall</i> , [1990] 1 R.C.S. 121  | ..... 65         |
| <i>Law Society of British Columbia c. Mangat</i> ,<br>[2001] 3 R.C.S. 113                              | ..... 65         |
| <i>Rothmans, Benson &amp; Hedges Inc. c. Saskatchewan</i> ,<br>[2005] 1 R.C.S. 188                     | ..... 65         |

**Doctrine**

|   |                  |
|---|------------------|
| P.W. Hogg, <i>Constitutional Law of Canada</i> , 5e éd., feuilles<br>mobiles (Toronto : Carswell, 2007)   | ..... 40, 50, 56 |
| <i>Guide des administrations locales sur les restrictions à la<br/>conduite des bateaux – un guide simple sur le processus de<br/>restriction à la conduite des bateaux dans les eaux<br/>canadiennes</i> (Version BSN 4.0)   | ..... 75         |
| <i>Aménagement et gestion du territoire – Les restrictions à la<br/>conduite des bateaux</i> – Gouvernement du Québec, 2005,<br><a href="http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen&lt;br/&gt;outi_prot_bateau.asp">http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen<br/>outi_prot_bateau.asp</a> | ..... 76         |

**ATTESTATION**

Nous, soussignés, Joyal, Leblanc, attestons que le présent mémoire est conforme aux *Règles de procédure de la Cour d'appel du Québec* en matière civile et que nous n'avons pas à notre disposition de dépositions dont nous aurions fait transcrire l'enregistrement ou traduire les notes sténographiques.

Temps demandé pour la présentation orale de nos arguments : deux heures

Montréal, le 22 juin 2009

---

**JOYAL, LEBLANC**  
(M<sup>e</sup> Marc Ribeiro)  
**Procureurs de l'intervenant**  
**Procureur général du Canada**