

COUR DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
« chambre civile
N° : 500-22-186848-118

DATE : 2 mars 2015

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE FRANÇOIS BOUSQUET, J.C.Q.

ROXBORO EXCAVATION INC.; personne morale de droit privé légalement constituée ayant sa principale place d'affaire au 1620, rue Newman Crescent à Dorval, province de Québec, district judiciaire de Montréal, H9P 2R8
Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL; personne morale de droit public ayant son siège social au 275, rue Notre-Dame Est, bureau 134, à Montréal, province de Québec, district judiciaire de Montréal, H2Y 1C6
Défenderesse demanderesse en garantie

-et-

DESSAU INC., personne morale légalement constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ayant son siège social au 1200 boulevard Saint-Martin Ouest, bureau 300, Laval, province de Québec, district judiciaire de Laval, H7S 2E4
Défenderesse en garantie

JUGEMENT

[1] Le litige fait suite à des travaux exécutés par la demanderesse (« Roxboro ») lors de la construction d'une piste cyclable appartenant à la défenderesse demanderesse en garantie (Ville de Montréal).

[2] La Ville de Montréal avait confié à la défenderesse en garantie (« Dessau »¹) les tâches reliées à la conception du projet, à la préparation du plan, à l'appel public de soumissions et à la surveillance du chantier.

LES FAITS

[3] En mai 2007, la Ville de Montréal retient les services de « Dessau » afin de « Réaliser les études préliminaires, préparer les plans et devis et assurer la surveillance des travaux de différents projets d'infrastructure cycliste »².

[4] En juin 2008, conformément à ce contrat général, « Dessau » reçoit instruction de préparer les plans et documents requis pour un appel d'offres qui porte le numéro 9585 et dont le titre se lit comme suit :

« AMÉNAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE, INCLUANT DES TRAVAUX DE TERRASSEMENT ET DE DRAINAGE, DE RECONSTRUCTION DE TROTTOIRS ET DE BORDURE, LE LONG DU BOULEVARD JACQUES-BIZARD, DU BOULEVARD PIERREFONDS AU BOULEVARD CHÈVREMONT – ARRONDISSEMENT : PIERREFONDS-ROXBORO ET ÎLE-BIZARD-SAINTE-GENEVIÈVE (PISTES CYCLABLES 2008 ».³

[5] Le projet numéro 9585 concerne essentiellement la construction d'une piste cyclable, d'une longueur approximative de 2 kilomètres, composée de deux tronçons situés de chaque côté de la rivière des Prairies.

[6] À cette époque, la Ville de Montréal a déjà accordé à « Gelco » un contrat pour la construction d'une passerelle cyclable en porte-à-faux sur le pont Jacques-Bizard afin de relier les deux tronçons faisant l'objet de l'appel d'offres numéro 9585. Le mandat de préparer le plan et de surveiller les travaux de construction de cette passerelle a été confié à « Génipius ».

[7] Le préposé de la Ville de Montréal qui supervise l'équipe de la passerelle est l'ingénieur Pierre Marcoux et celui qui supervise l'équipe de la piste cyclable est l'ingénieur Gilles Vézina.

¹ À l'époque pertinente, cette entreprise s'appelait *Dessau Soprin inc.* mais il est admis que son changement de nom n'a pas modifié ses droits et obligations.

² Titre du contrat, pièce DG-10.

³ Extrait de la formule de soumission, pièce D-1.

[8] Le représentant de « Dessau », l'ingénieur Serge Alarie, dit que la Ville de Montréal l'informe, au début du mandat, qu'il n'y a pas encore de décision définitive concernant le raccordement de la piste cyclable de chaque côté du pont mais qu'elle souhaite quand même procéder sans délai à l'appel d'offres numéro 9585. Cette affirmation est compatible avec le courriel du 3 juillet 2008 que l'ingénieur Pierre Marcoux a transmis à divers intervenants, notamment à « Génipius », et dont l'extrait pertinent se lit comme suit :

« De : pierre.marcoux @ville.montreal.qc.ca

Envoyé : 3 juillet, 2008 14 :43

À : mmeunier@ville.montreal.qc.ca; caroline.giroux@geniplus.com; Serge Alarie

Cc : frederick.beaucage@geniplus.com; katie.tremblay@ville.montreal.qc.ca

Objet : J Bizard – arrimage de la piste cyclable

Pièces jointes : Dalle de transition 3 juillet.pdf

Bonjour Michel Meunier et Caroline Giroux

voici les coordonnées de M. Alary de la firme Dessau.

Serge Alarie, Dessau

514 xxx-xxx p. xxxx

Voici ce que nous avons décidé, moi et Caroline Giroux, hier lors de la réunion de chantier du 2 juillet

1- Côté sud.

Pour éviter de remblayer dans la zone de protection des berges. Construire une dalle de transition en béton d'environ 4 à 5 mètres de long tel que montré au croquis ci-joint. La dalle comportera des garde-corps piétonnier (du côté aval) et des attaches en acier pour une glissière en GTOG du côté amont pour les voitures. Une autre solution tel que mur de soutènement pourrait être envisagée mais semble à première vue dispendieux. Je laisse libre cours à Mme Giroux de nous proposer quelque chose.

Pour le remblayage qui va se faire vendredi, ne pas oublier de mettre de l'isolation afin que le remblai ne gèle pas. Fournir le degré de compaction requise et aviser laboratoire avant compaction.

2- Côté nord.

Un remblayage standard. Fournir le degré de compaction requise et aviser laboratoire avant compaction. Ne pas oublier l'isolation afin que le remblai ne gèle pas. Un garde corps quelconque devra être fourni du côté aval entre le portique et le pont.

3- Côté sud et nord – Bordures

Construire une bordure de béton sur environ dix mètres à la position requise (en réduisant la largeur de l'accotement) pour permettre une piste cyclable uniforme de 2400 mm. Ce faisant nous n'avons pas à déplacer des portiques. Attention, du côté nord, la bordure existante comporte un dé-alignement, voir photos de Caroline Quenneville.

4- Réunion

Suite au croquis de Mme Giroux, je suggère qu'une réunion avec Katie Tremblay (ville), Mme Giroux (Géniplus) et Michel Meunier (ville) ait lieu au site pour discuter de qui fait quoi.

Salutations

Pierre Marcoux

Division de la construction et de la mise en œuvre des projets »⁴ [Sic]

(Soulignement ajouté)

[9] Le croquis joint à ce courriel montre la « *dalle de transition* » envisagée. Il s'agit essentiellement d'un prolongement de la passerelle du pont à l'aide d'une dalle flottante en béton armé supportée par des pieux.

[10] Puisqu'aucune décision n'a encore été prise concernant le raccordement à la passerelle, le plan de l'appel d'offres⁵ montre une piste cyclable qui se termine, de chaque côté de la rivière, à environ 10 ou 15 mètres du pont et, vis-à-vis ces deux « espaces libres », Serge Alarie inscrit la mention suivante : « *Voir plan MTQ* ». Cette information est complétée par la phrase suivante dans l'appel d'offres :

« Le tronçon de la piste situé sur le pont est actuellement en construction et l'Entrepreneur devra coordonner la réalisation des travaux afin d'arrimer la piste cyclable avec la structure du pont. »⁶

[11] Il est admis que le « *plan MTQ* » n'a jamais existé. Conséquemment, personne ne sait, lors de l'appel d'offres, comment seront aménagés les deux « espaces libres » d'environ 10 à 15 mètres de chaque côté de la rivière.

[12] La soumission de « Roxboro »⁷ au montant de 794 905,89\$ est la plus basse et le contrat lui est accordé.

[13] Le 26 septembre 2008, la Ville de Montréal écrit ce qui suit à « Roxboro » :

« Nous vous enjoignons, par la présente, conformément à la clause 4.06 du cahier des clauses administratives générales, de commencer le 29 septembre 2008 la construction des travaux cités en rubrique, dont l'entreprise vous a été adjugée par la Ville le 25 septembre 2008, par résolution CG08-0488.

⁴ Pièce DG-3.

⁵ Pièce P-4

⁶ Extrait de page « 11 de 28 » de la pièce P-28.

⁷ Pièce D-1.

Dans le cas où un des sous-entrepreneurs serait impliqué dans l'exécution de vos travaux, vous devez, avant le début de ceux-ci, vous conformer à l'article 2.03 du cahier des clauses administratives générales.

Par la présente, je vous informe que le chargé de projet pour ce contrat est monsieur Alain Alary, ing⁸. de la firme Dessau-Soprin.

Recevez, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur par intérim

Robert J. Marcil, ing. »⁹

(Soulignement ajouté)

[14] Avant le début des travaux, l'ingénieur Éric Vallières, représentant de « Roxboro », demande des précisions concernant les deux tronçons qui n'apparaissent pas au plan mais personne n'est en mesure de lui fournir cette information.

[15] « Roxboro » décide donc que son contrat sera exécuté par deux équipes distinctes qui commenceront la construction de la piste cyclable à l'extrémité la plus éloignée du pont et qui se rapprocheront, l'une de l'autre, au fur et à mesure de la progression du chantier.

[16] Le 10 octobre 2008, l'ingénieur Éric Vallières demande à « Dessau » de lui dire comment doivent être terminées les extrémités de la piste cyclable situées à proximité du pont et Serge Alarie lui montre alors le croquis¹⁰ de la « dalle de transition » préparé par « Génipus ». Il lui dit, en même temps, que la Ville de Montréal pourrait décider de faire construire la « dalle de transition » par « Roxboro » plutôt que par « Gelco » et il lui demande, conséquemment, de soumettre un estimé du coût des travaux.

[17] Cet estimé, préparé vers le 15 octobre 2008, établit le coût des travaux à 60 030\$ (plus les taxes)¹¹ et ce montant ne concerne qu'un seul côté de la rivière, soit l'approche du côté sud.

[18] Aucun développement ne survient par la suite et, vers le 29 octobre 2008, Éric Vallières décide de participer activement à l'élaboration d'une solution.

[19] Il suggère alors à « Dessau » d'abandonner le projet décrit au croquis de « Génipus » et de le remplacer par une piste cyclable construite sur du matériel de remblai qui serait maintenu en place par un muret.

[20] Le 6 novembre 2008, lors de la deuxième réunion de chantier, « Dessau » lui remet un plan¹², confectionné la veille, qui montre le tracé ainsi que les détails de la

⁸ Le nom de l'ingénieur n'est pas Alain Alary mais plutôt Serge Alarie. Il s'agit toutefois d'une erreur cléricale sans incidence sur l'issue du litige.

⁹ Extrait de la pièce P-3.

¹⁰ Pièce P-5.

¹¹ Pièce P-6.

construction des deux petits tronçons de piste cyclable mesurant environ 10 à 15 mètres de longueur, de chaque côté du pont. Ce plan ne prévoit pas de muret mais plutôt la construction d'une « dalle de transition » en béton armé supportée par des pieux et l'extrait pertinent du procès-verbal de cette réunion de chantier se lit comme suit :

« 4.2 Plans pour la prolongation des glissières rigides en acier

Des plans d'aménagement sont remis à l'entrepreneur afin d'avoir les coûts associés à ces travaux. L'entrepreneur devra soumettre le prix des travaux à Dessau. Une décision sera rendue par la suite sur le type d'aménagement retenu. »¹³

[21] Le 12 novembre 2008, « Roxboro » transmet l'estimé demandé qui s'établit à 125 055\$ (plus les taxes)¹⁴ et, selon les témoignages entendus au procès, l'ingénieur Gilles Vézina de la Ville de Montréal avise « Dessau » qu'il trouve le prix trop élevé.

[22] À ce moment-là, les travaux de « Roxboro » sont presque terminés et aucune décision n'a encore été prise concernant les deux tronçons qui ne figurent pas au plan de l'appel d'offres.

[23] Serge Alarie organise alors une rencontre au bureau de l'ingénieur Gilles Vézina de la Ville de Montréal et, lors de celle-ci, Éric Vallières suggère une solution plus économique comprenant notamment un muret et des glissières en béton.

[24] Le 17 novembre 2008, « Dessau » prépare un plan¹⁵ conforme à cette suggestion et, le lendemain, « Roxboro » lui transmet un estimé qui totalise 95 200\$ (plus les taxes)¹⁶.

[25] « Dessau » transmet cet estimé à l'ingénieur Gilles Vézina et, selon le témoignage de Serge Alarie, celui-ci lui répond aussitôt, par téléphone, qu'il accepte la proposition décrite au plan, de même que le prix demandé par « Roxboro ».

[26] Le même jour, « Dessau » transmet à « Roxboro » la « Directive de chantier numéro 7 » qui se lit comme suit :

« DIRECTIVE DE CHANTIER	
DATE : 2008-11-18	N° DE DIRECTIVE : 7
N° de projet : P012662-501	Titre du projet : Piste cyclable le long de J. Bizard

¹² Pièce P-8. Ce plan porte la date du 5 novembre 2008.

¹³ Extrait de la pièce DG-6.

¹⁴ L'estimé est la pièce P-9.

¹⁵ Pièce P-11.

¹⁶ Pièce P-12.

À : Roxboro Excavation À l'attention de : Cécile Zurbach	PROPRIÉTAIRE : Ville de Montréal V/Réf : soumission 9585
Distribution : Gilles Vézina Éric Vallière Serge Alarie Stanley Payne	
Demandé par : <input type="checkbox"/> Client <input type="checkbox"/> Propriétaire <input type="checkbox"/> Architecte <input type="checkbox"/> Conception (design) <input checked="" type="checkbox"/> Condition de chantier <input type="checkbox"/> Autre :	
Description : Veuillez procéder à l'aménagement des approches sud/nord du pont de l'Île-Bizard tel que spécifié au plan 051-P012662-0301-000-VR-0005-0A ci-joint.	
Émis par : Mathieu Gélinas	Signature : (<i>signé par Mathieu Gélinas</i>)
Veuillez exécuter promptement la directive décrite ci-dessus. Les travaux décrits devront être conformes aux exigences des documents régissant les autres travaux du contrat. Si une modification du montant du contrat ou du délai d'exécution doit en résulter, ne procédez pas à ces travaux et avisez immédiatement le signataire. » ¹⁷ [Sic]	

[27] Éric Vallières et les représentants de « Dessau » disent que tout le monde sait, lors de l'émission de la directive, que le prix du contrat sera augmenté de 95 200\$ (plus les taxes) et que c'est la raison pour laquelle personne n'accorde d'importance à la mention suivante qui figure à la toute fin du document :

« Si une modification du montant du contrat ou du délai d'exécution doit en résulter, ne procédez pas à ces travaux et avisez immédiatement le signataire. »¹⁸

[28] Les travaux demandés dans la « Directive de chantier numéro 7 » sont exécutés en 10 jours environ et, le 28 novembre 2008, « Roxboro » transmet le courriel suivant à « Dessau » :

« La présente est pour vous confirmer que nous avons terminé les travaux en supplément à notre contrat en date d'aujourd'hui à l'exception des clôtures.

Celles-ci devraient être posées pour la fin de la semaine prochaine. »¹⁹

¹⁷ Extrait de la pièce P-13.

¹⁸ Dernière phrase de la pièce P-13.

¹⁹ Extrait de la pièce P-14.

[29] Il est admis que le montant de 95 200\$ est réduit à 94 200\$ par « Roxboro », après les travaux, parce qu'elle n'a pas eu à utiliser la « réserve » de 1 000\$ prévue à l'estimé advenant le cas où des opérations de déneigement et de déglçage seraient nécessaires.

[30] En décembre 2008 et en janvier 2009, « Roxboro » s'inquiète de ne pas recevoir le paiement des travaux exécutés en vertu de la « Directive de chantier numéro 7 » et elle s'en plaint auprès de « Dessau ».

[31] Le 23 janvier 2009, « Dessau » lui transmet un courriel dont l'extrait pertinent se lit comme suit :

« Il nous demande de séparer les approches et le muret comme cela fait partie de 2 extras différents. Peux-tu svp me faire 2 factures.

1 facture → muret

1 facture → approche nord et sud

Désolé pour le trouble »²⁰

[32] Selon le témoignage de l'ingénieur Mathieu Gélinas, le pronom « IL », dans ce courriel, réfère à l'ingénieur Gilles Vézina de la Ville de Montréal.

[33] « Roxboro » donne suite à ce courriel et transmet deux demandes distinctes de paiement²¹, soit une première au montant de 32 600\$ (plus les taxes) pour le muret et une deuxième au montant de 61 600\$ (plus les taxes) pour les approches des côtés nord et sud du pont .

[34] La Ville de Montréal fait ensuite un paiement de 32 600\$ (plus les taxes) mais le solde de 61 600\$ (plus les taxes) demeure impayé.

[35] En mai 2009, « Roxboro » transmet à « Dessau » un courriel²² l'avisant qu'elle a corrigé les déficiences constatées lors de l'inspection finale du chantier, notamment celles affectant des travaux effectués en vertu de la « Directive de chantier numéro 7 ».

[36] Cependant, le solde de 61 600\$ (plus les taxes) demeure toujours impayé.

[37] Le 3 novembre 2009, « Dessau » écrit ce qui suit à la Ville de Montréal :

« Vous trouverez ci-jointe la demande de certificat de paiement n° 4 (final) de l'entrepreneur Roxboro Excavation, au montant de 68 853,75 \$. Nous vous recommandons l'acceptation de ce dernier.

²⁰ Extrait de la pièce P-19.

²¹ Pièce P-20.

²² Il s'agit d'un courriel, pièce P-22.

Veillez noter que ce montant fait en sorte qu'un dépassement de coût est rencontré pour ce projet. Une demande de crédit supplémentaire de 44 621,00 \$ doit être approuvée compte tenu que le montant initial du contrat était de 794 905,89 \$ et que le montant final est de 839 526,89 \$. »²³

[38] Cette communication écrite est accompagnée de divers documents justifiant la demande de « crédit supplémentaire », notamment une « Approbation des travaux contingents » dont l'extrait pertinent se lit comme suit :

« Les premiers mètres pour le raccordement de la piste cyclable au pont de l'Île-Bizard, côté sud et côté nord, étaient exclus du mandat initial. En fait, ils n'apparaissent pas sur nos plans ni sur les plans de l'équipe ayant fait la réalisation de la passerelle cyclable sur le pont de l'Île-Bizard. Une rencontre de coordination sur le terrain, avec l'équipe chargé de la mise en place de la passerelle du pont, a été menée le 30 juin 2008. Il fut convenu à ce moment que l'équipe de la passerelle du pont réaliserait une passerelle supplémentaire à la sortie du pont côté sud et que la piste cyclable se raccorderait à cette dernière.

Or, pour des raisons budgétaires, la passerelle supplémentaire au coût de 75 000 \$ n'a jamais été réalisée. Cette situation a fait en sorte qu'une zone entre la passerelle et la piste est demeurée sans intervention planifiée. Afin de permettre l'ouverture de la piste cyclable, notre équipe a développé diverses solutions (passerelle, muret de bloc, Jerseys, glissière de type pont, etc) qui ont été présentées à plusieurs intervenants dans le dossier. Il faut rappeler que la zone du côté sud du pont se situait dans la bande riveraine et a été soumise au MDDEP afin de pouvoir réaliser les travaux tout en bénéficiant d'un non-assujettissement du projet à l'article 22 de la LQE. Suite à une concertation de tous les intervenants, il fut convenu que les approches du pont seraient modifiées, par rapport à la configuration en place avant la tenue des travaux, et ce, pour des raisons de sécurité et de géométrie. Initialement, des glissières semi-rigides de type GTOG, étaient en place à la sortie du pont côté nord et sud. Tel que constaté, sur le chantier l'espace était restreint dans ce secteur, en fait, les supports des glissières de type GTOG empiétaient dans la bande de roulement de la piste cyclable. La problématique n'avait pu être observée lors de la phase de conception car les glissières avaient été retirées à ce moment pour la réalisation de la passerelle du pont. Ainsi, pour palier à cette problématique, il fut convenu de procéder à l'installation d'une bande médiane rigide avec une clôture sur le dessus. Cette solution permet de sauver de l'espace et est beaucoup plus sécuritaire pour les cyclistes qui sont alors protégés par un dispositif rigide plutôt que semi-rigide (comme avec les GTOG) et également, grâce à la section de clôture, leur permet d'éviter de renverser du côté du boulevard Jacques-Bizard. Ces travaux font l'objet et de la directive de chantier no 7 dont les détails sont présentés dans les pages suivantes. »²⁴ [Sic]

²³ Pièce P-23.

²⁴ Extrait de la pièce P-23.

[39] La demande de « crédit supplémentaire » n'est pas accordée et, le 11 mai 2010, « Dessau » transmet à la Ville de Montréal un « *Décompte progressif no 4 final (révision 1)* »²⁵ qui lui recommande de payer à « Roxboro » 24 098,81\$ plutôt que le solde de 68 853,75\$.

[40] Il est admis que ce document est préparé et transmis parce qu'un paiement de 24 098,81\$ ne nécessite pas un « crédit supplémentaire » étant donné qu'il n'implique pas un dépassement du budget initial.

[41] Ce paiement de 24 098,81\$ n'est pas effectué mais Éric Vallières dit que « Roxboro » croyait le recevoir et que c'est la raison pour laquelle elle a réclamé uniquement la différence, soit 44 755,14\$ dans sa lettre de mise en demeure du 27 mai 2011 qui se lit comme suit :

« La présente est pour vous aviser de notre intention de faire valoir nos droits de le cadre du litige en paiement qui demeure sur le projet cité en rubrique.

En effet, nous avons exécuté les travaux tels que plans et devis en plus de travaux supplémentaires requis à l'ouverture de cette piste cyclable. Toutefois, au final, un montant de 44 755,14\$ taxes incluses a manqué au budget du projet pour des raisons hors de notre contrôle.

Ce montant est grandement relié à un travail supplémentaire requis à l'approche du pont Jacques-Bizard (68 853,75 taxes incluses). En effet, pour être en mesure d'accéder à la voie aménagée par la division ponts et viaducs de la Ville de Montréal des travaux spéciaux étaient requis. Ceux-ci ayant passé avant nous, ils ont demandé à leur entrepreneur d'aménager cette approche mais ces travaux ont été pelletés en avant dans le projet cité en rubrique.

Nous avons donc participé avec Dessau (L'ingénieur) à l'élaboration d'un concept économique pour la Ville et sécuritaire pour les usagers. Le concept a été approuvé et les coûts acceptés avant de procéder. Ces travaux étaient requis à l'ouverture de la piste au printemps 2009, tel que promis politiquement. Le projet a été livré le 12 décembre 2008.

Comme entrepreneur, nous n'acceptons pas que ces travaux soient faits à nos frais pour la seule raison que le budget a été dépassé. Nous comprenons que cette demande arrive tardivement toutefois, nous avons souvent soulevé le point avec vous pour vous aviser que nous voulions être payés pour ces travaux.

Soyez avisés que nous comptons entreprendre les démarches légales requises pour obtenir compensation pour ces travaux.

Veillez gouverner en conséquence. »²⁶ [Sic]

²⁵ Pièce P-24.

²⁶ Extrait de la pièce P-25.

[42] Puisqu'aucune suite n'est donnée à cette lettre, la demanderesse confie le dossier à ses procureurs qui transmettent deux lettres²⁷ mettant la Ville de Montréal en demeure de payer 44 755,14\$ à « Roxboro ».

[43] La demande en justice réclame toutefois le plein montant du solde, soit 68 853,75\$ (taxes incluses).

POSITION DE CHACUNE DES PARTIES

[44] « Roxboro » plaide que les travaux litigieux ont été demandés par la Ville de Montréal ou son représentant, « Dessau », que le prix proposé a été accepté avant les travaux et qu'elle a, conséquemment, le droit de recevoir le solde impayé, soit 68 853,75\$.

[45] Subsidièrement, pour le cas où le Tribunal conclurait que l'engagement de la Ville de Montréal n'a pas été pris conformément aux règles qui la régissent, « Roxboro » plaide que cette dernière doit la payer parce qu'elle a confirmé le contrat en effectuant un paiement partiel.

[46] La Ville de Montréal conteste la réclamation pour les motifs suivants :

Les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » concernent un chantier distinct et différent du chantier décrit à la demande de soumissions numéro 9585.

Vu la valeur des travaux ainsi que les règles particulières à l'octroi des contrats publics, ce chantier distinct ne pouvait pas faire l'objet d'un contrat de gré à gré et il devait nécessairement faire l'objet d'une demande de soumissions.

Elle n'a donc aucune obligation contractuelle relativement à la « Directive de chantier numéro 7 ».

Dans l'hypothèse où ses préposés auraient commis une faute, sa responsabilité extracontractuelle ne peut pas retenue puisque le délai de prescription était expiré lors de l'introduction de la demande en justice.

Subsidièrement, il n'y a pas de preuve prépondérante que « Dessau » ou Gilles Vézina ait eu l'autorité d'autoriser les coûts supplémentaires reliés à la « Directive de chantier numéro 7 ».

[47] Enfin, pour le cas où sa défense ne serait pas accueillie, la Ville de Montréal a introduit une demande incidente en garantie dans laquelle elle allègue que « Dessau » doit l'indemniser de toute condamnation qui pourrait être prononcée contre elle. À l'appui de cette demande en garantie, elle allègue que « Dessau » a commis une faute

²⁷ Pièces P-26 et P-27.

en émettant la « Directive de chantier numéro 7 » sans s'assurer que les travaux étaient légalement autorisés.

[48] « Dessau » plaide qu'elle a obtenu l'autorisation verbale de l'ingénieur Gilles Vézina avant d'émettre la « Directive de chantier numéro 7 » et que ce dernier avait le pouvoir de lier la Ville de Montréal.

[49] Subsidiairement, pour le cas où le Tribunal conclurait qu'elle a commis une faute, « Dessau » plaide que celle-ci n'a causé aucun préjudice à la Ville de Montréal. À l'appui de cet argument, elle plaide que les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » auraient nécessairement dû être exécutés pour permettre au public d'utiliser la piste cyclable et qu'il n'y a aucun élément de preuve permettant de conclure qu'ils auraient coûté moins cher dans l'hypothèse où ils auraient été accordés après un appel d'offres.

ANALYSE ET DÉCISION

[50] L'article 4 de la *Charte de la Ville de Montréal*²⁸ prévoit ce qui suit :

« Sous réserve de toute autre disposition de la présente loi ou de tout décret du gouvernement pris en vertu de l'article 9, la ville est une municipalité régie par la Loi sur les cités et villes. »

[51] Les droits et obligations des parties au litige doivent donc être déterminés en fonction des dispositions de la *Charte de la Ville de Montréal* et de celles de la *Loi sur les cités et villes*²⁹.

[52] « Roxboro » ne plaide pas que sa réclamation est fondée sur les règles de la responsabilité extracontractuelle d'un employeur pour les fautes de ses préposés et elle n'aurait pas pu le faire puisque la demande en justice a été introduite après l'expiration du délai de prescription de 6 mois prévu au paragraphe 5 de l'article 585 de la *Loi sur les cités et villes*.

[53] La réclamation de « Roxboro » doit donc être décidée en fonction des règles particulières relatives à la responsabilité contractuelle d'une municipalité.

[54] Ces règles sont impératives ou d'ordre public et leur inobservance empêche le co-contractant de réclamer le prix convenu.

[55] À ce sujet, la Cour d'appel du Québec écrivait ce qui suit :

« 30. La mesure de contrôle et de sanction de l'inaccomplissement des formalités impératives de la *Charte* est certes rigoureuse mais elle constitue une mesure de droit public édictée dans l'intérêt de Ville - donc des citoyens - pour

²⁸ RLRQ, c. C-11.4.

²⁹ RLRQ, c. C-19.

des fins de saine administration et de transparence. Ainsi que l'écrivait le juge Taschereau, dans *Beaudry* ([1962] B.R. 738) :

[...] [I]l a toujours été reconnu par la doctrine et la jurisprudence que ceux qui contractent avec une municipalité doivent s'assurer que non seulement celle-ci agit dans les limites de ses pouvoirs, mais aussi que toutes les conditions requises par la loi ont été observées; autrement la municipalité n'est pas liée envers eux. »³⁰

[56] En l'instance, le prix des travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » excède 100 000\$ (taxes incluses) et un contrat dont la valeur excède ce montant doit faire l'objet d'un appel public de soumissions, conformément à l'article 573 de la *Loi sur les cités et villes*.

[57] Si les travaux prévus à la « Directive de chantier numéro 7 » avaient coûté entre 25 000\$ et 100 000\$, la Ville de Montréal aurait eu l'obligation de procéder par une « demande de soumissions faite par voie d'invitation écrite auprès d'au moins deux entrepreneurs »³¹.

[58] Ces règles concernant l'octroi des contrats peuvent être écartées par un maire « dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements municipaux »³² mais, en l'instance, personne ne prétend que cette exception doit être considérée.

[59] Compte tenu de ces dispositions législatives, la Ville de Montréal ne pouvait pas accorder, de gré à gré, un contrat visant les travaux décrits à la « Directive de chantier numéro 7 » et, si elle l'avait fait, l'entrepreneur aurait été forclos d'en réclamer le prix.

[60] « Roxboro » plaide toutefois que son contrat a été octroyé conformément aux règles applicables et qu'il comprenait les travaux litigieux dont seuls les détails n'étaient pas été précisés.

[61] À l'appui de cet argument, elle souligne que l'appel d'offres stipulait que « Le tronçon de la piste situé sur le pont est actuellement en construction et l'Entrepreneur devra coordonner la réalisation des travaux afin d'arrimer la piste cyclable avec la structure du pont. »³³

[62] Il n'y a pas lieu d'interpréter cette mention dans le sens proposé par « Roxboro » puisque l'expression « coordonner la réalisation des travaux » ne signifie pas « construire une piste cyclable plus longue que celle prévue au plan de l'appel d'offres ».

³⁰ *Immeubles Beaurom Ltée c. Montréal (Ville de)*, 2007 QCCA 41.

³¹ Extrait de l'article 573.1 de la *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19.

³² Extrait de l'article 573.2 de la *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19.

³³ Extrait de page 11 de 28 de la pièce P-28.

[63] Par ailleurs, lors du procès, la Ville de Montréal a formulé une objection générale à la recevabilité de toute preuve visant à prouver que les travaux litigieux étaient prévus au contrat et que ce sont seulement les détails de ceux-ci qui n'y étaient pas précisés.

[64] À l'appui de cette objection, elle plaide l'irrecevabilité de toute preuve visant à contredire les allégations des paragraphes 6 et 10 de la requête introductive d'instance amendée qu'elle qualifie d'aveux judiciaires. Ces deux paragraphes se lisent comme suit :

- « 6. Tel qu'il appert des plans intitulés « Boulevard Jacques-Bizard, du boul. Pierrefond au pont Jacques-Bizard », plans numéros C-3235-1 et C-3235-2 datés du 25 juin 2006³⁴, les travaux confiés à la demanderesse ne comprenaient pas le raccordement de part et d'autre de la piste cyclable au pont Jacques-Bizard, ce tel qu'il appert des plans numéros C-3235-1 et C-3235-2 datés du 25 juin 2006³⁵ produits en liasse au soutien des présentes comme pièce P-4;
10. Le ou vers le 24 octobre 2008, Éric Vallières de la demanderesse a communiqué avec Serge Alarie pour savoir quand les dessins d'approches des ponts seraient reçus, ce compte tenu que ces travaux n'apparaissaient pas au contrat octroyé initialement à la demanderesse; » [Sic]

(Soulignement ajouté)

[65] Cette objection a été prise sous réserve lors du procès et le Tribunal décide maintenant qu'elle est fondée.

[66] En effet, les allégations faites aux paragraphes 6 et 10 de la requête introductive d'instance amendée sont la « *reconnaissance d'un fait de nature à produire des conséquences juridiques contre son auteur* », au sens de l'article 2850 du *Code civil du Québec*.

[67] « Roxboro » ne peut donc pas tenter de prouver que les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » étaient prévus au contrat et que ce sont seulement les détails de ceux-ci qui n'y étaient pas précisés.

[68] La décision relative à l'objection n'a toutefois pas d'incidence sur l'issue du litige puisque les éléments de preuve présentés au procès vont tous dans le même sens que l'aveu.

[69] Le premier de ces éléments est le courriel de l'ingénieur Pierre Marcoux daté du 3 juillet 2008³⁶. En effet, puisque les décisions concernant les approches du pont sont confirmées à « Génipus », il faut conclure que les participants à la réunion du 2 juillet

³⁴ Il s'agit d'une erreur cléricale puisque la date de chaque plan est le 25 juin 2008 et non pas 2006.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Pièce DG-3 dont un extrait a précédemment été reproduit au paragraphe 8 du présent jugement.

2008 pensaient tous que ce travail relevait de l'équipe de la passerelle et non pas de l'équipe de la piste cyclable.

[70] Cette conclusion est d'ailleurs compatible avec l'extrait suivant de l'explication transmise par « Dessau » à l'appui de la demande de « crédit supplémentaire » :

« Les premiers mètres pour le raccordement de la piste cyclable au pont de l'Île-Bizard, côté sud et côté nord, étaient exclus du mandat initial. En fait, ils n'apparaissent pas sur nos plans ni sur les plans de l'équipe ayant fait la réalisation de la passerelle cyclable sur le pont de l'Île-Bizard. Une rencontre de coordination sur le terrain, avec l'équipe chargé de la mise en place de la passerelle du pont, a été menée le 30 juin 2008. Il fut convenu à ce moment que l'équipe de la passerelle du pont réaliserait une passerelle supplémentaire à la sortie du pont côté sud et que la piste cyclable se raccorderait à cette dernière. »³⁷ [Sic]

(Soulignement ajouté)

[71] L'extrait suivant de la lettre de mise en demeure de « Roxboro » établit également que les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » sont étrangers au contrat et non pas des travaux prévus dont seuls les détails auraient été omis :

« En effet, pour être en mesure d'accéder à la voie aménagée par la division ponts et viaducs de la Ville de Montréal des travaux spéciaux étaient requis. Ceux-ci ayant passé avant nous, ils ont demandé à leur entrepreneur d'aménager cette approche mais ces travaux ont été pelletés en avant dans le projet cité en rubrique. »³⁸

(Soulignement ajouté)

[72] Ces écrits ne sont pas les seuls éléments de preuve établissant que la « Directive de chantier numéro 7 » accorde, ni plus ni moins, un contrat de gré à gré pour un nouveau chantier.

[73] En effet, tous les témoignages entendus au procès vont dans le même sens.

[74] Le témoignage de l'ingénieur d'Éric Vallières de « Roxboro » peut être résumé comme suit relativement à cet élément du litige :

La piste cyclable dessinée sur le plan utilisé lors de l'appel d'offres se termine, de chaque côté de la rivière, à environ 10 ou 15 mètres du pont.

³⁷ Extrait de la pièce P-23.

³⁸ Extrait de la pièce P-25.

Le premier croquis³⁹ prévoyant une « *dalle de transition* » lui a été remis par Serge Alarie vers le 15 octobre 2008 afin d'obtenir un estimé du coût de sa construction.

Serge Alarie lui a alors dit que la Ville de Montréal ne savait pas encore si elle ferait construire cette « *dalle de transition* » par « Roxboro » ou par « Gelco ».

[75] Le témoignage de l'ingénieur Mathieu Gélinas de « Dessau » peut être résumé comme suit relativement à cet élément du litige :

La piste cyclable dessinée sur le plan de l'appel d'offres prend fin, de chaque côté de la rivière, à environ 10 ou 15 mètres du pont.

La Ville de Montréal n'avait pas encore décidé, lors de la première réunion de chantier, si la « *dalle de transition* » serait construite par « Gelco » ou par « Roxboro ».

[76] Le témoignage de l'autre représentant de « Dessau », l'ingénieur Serge Alarie, peut être résumé comme suit relativement à cet élément du litige :

Au début de ses travaux de conception de la piste cyclable, il était convaincu que la « *dalle de transition* » faisait partie des travaux relevant de l'équipe responsable du chantier de la passerelle sur le pont, soit l'équipe dirigée par l'ingénieur Pierre Marcoux de la Ville de Montréal.

Pendant les travaux de « Roxboro », il a appris que « Gelco » ne ferait pas la « *dalle de transition* » et, selon son expression, « *le problème nous est revenu en cours de chantier* ».

Pierre Marcoux lui a même dit qu'il avait demandé un prix pour la construction de la « *dalle de transition* » à « Gelco » mais qu'il était trop élevé.

Si les travaux prévus à la « Directive de chantier numéro 7 » n'avaient pas été exécutés, la piste cyclable aurait pris fin, de chaque côté de la rivière, quelques mètres avant le pont de sorte qu'il y aurait eu deux petits tronçons manquants pour permettre son utilisation.

[77] Aucun autre témoin n'a été entendu au procès.

[78] Même si les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » ne sont pas prévus à son contrat, « Roxboro » pourrait avoir droit au paiement de ceux-ci s'ils résultent d'une « condition non prévue lors de la préparation de la soumission » au sens de l'arrêt *Lac Saint-Charles*⁴⁰ ou d'un « accessoire » au sens de l'arrêt *Adricon*⁴¹.

³⁹ Il s'agit du croquis joint au courriel de l'ingénieur Pierre Marcoux daté du 3 juillet 2008, pièce DG-3.

⁴⁰ *Lac Saint-Charles (Ville de) c. Construction Choinière Inc.*, J.E. 2000-1319, paragraphe 37.

⁴¹ *Adricon Limitée c. East Angus (Ville d')* 1978, 1 RCS 1107.

[79] La rigueur des règles relatives à l'octroi des contrats publics et à leur sanction a en effet été atténuée par ces deux arrêts de principe.

[80] Dans l'affaire *Adricon*, l'entrepreneur réclamait le coût du chauffage d'un chantier de construction d'un aréna. Le contrat qui lui avait été octroyé prévoyait qu'il devait assumer cette dépense mais la municipalité avait subséquemment décidé de payer le coût du chauffage parce que les travaux avaient été retardés pour une raison qui ne lui était pas imputable.

[81] La municipalité s'est ensuite ravisée mais la Cour suprême du Canada a décidé que l'entrepreneur pouvait exiger l'exécution de son engagement relatif au chauffage même s'il avait été pris en violation des règles relatives à l'octroi des contrats publics.

[82] Le principe alors émis par la Cour suprême du Canada est le suivant :

« Il ne résulte pas de cette disposition que toute modification du contrat original, même si elle entraîne une dépense de \$10,000 et plus, constitue nécessairement un nouveau contrat lui-même soumis aux formalités prescrites par l'art. 610. Une telle interprétation rendrait impraticable l'exécution d'un grand nombre de travaux publics et je ne puis me convaincre que telle soit la volonté du législateur. Il faut considérer les circonstances particulières de chaque affaire telles le caractère accessoire de la modification par rapport à l'ensemble du contrat, la présence ou l'absence de contre-partie et surtout l'intention des parties, car il ne leur est évidemment pas permis de contourner la loi en altérant par exemple la nature forfaitaire du contrat. »⁴²

(Soulignement ajouté)

[83] Dans l'arrêt *Lac Saint-Charles*, la Cour d'appel du Québec a accueilli une réclamation résultant d'une « *condition non prévue lors de la préparation de la soumission* »⁴³.

[84] Compte tenu de ces arrêts de principe, le Tribunal doit déterminer si les travaux faisant l'objet de la « Directive de chantier numéro 7 » résultent d'une « *condition non prévue lors de la préparation de la soumission* » ou, encore, s'ils constituent un « *accessoire* » des travaux prévus au contrat, même s'ils n'y sont pas expressément mentionnés.

[85] La première de ces hypothèses doit être écartée puisque l'exception relative à une « *condition non prévue lors de la préparation de la soumission* » ne peut pas concerner des travaux faits à l'extérieur du chantier décrit à l'appel d'offres.

[86] La véritable question en litige consiste donc à déterminer si les travaux litigieux constituent un « *accessoire* » du chantier faisant l'objet du contrat.

⁴² *Adricon Limitée c. East Angus (Ville d')*, 1978, 1 RCS 1107, aux pages 1117 et 1118.

⁴³ *Lac Saint-Charles (Ville de) c. Construction Choinière Inc.*, J.E. 2000-1319, paragraphe 38.

[87] Il n'est pas contesté que la construction des deux tronçons visés par la « Directive de chantier numéro 7 » était nécessaire pour permettre l'utilisation de la piste cyclable par le public mais ce n'est pas le critère qui doit être considéré pour répondre à cette question.

[88] Il faut plutôt déterminer si les travaux faisant l'objet de cette directive sont ou ne sont pas « accessoires » à ce qui devait être construit en vertu du contrat.

[89] Il n'y a pas de définition unique du concept de « travaux accessoires » et, au contraire, la Cour suprême du Canada mentionne, dans l'arrêt *Adricon*, qu'il « faut considérer les circonstances particulières de chaque affaire. »⁴⁴

[90] Selon la doctrine, les tribunaux doivent faire « la distinction entre les travaux correctifs qui facilitent l'exécution du contrat sans en changer la nature forfaitaire et les travaux supplémentaires qui, compte tenu de leur prix, demeurent régis par la procédure d'appel d'offres ».⁴⁵

[91] En l'instance, et bien que cela ne soit pas déterminant, il est important de souligner que le prix des travaux demandés par la « Directive de chantier numéro 7 » représente environ 13,7%⁴⁶ du prix du contrat et une telle proportion n'incite pas à conclure qu'il s'agit de « travaux accessoires ».

[92] De plus et, surtout, les travaux litigieux concernent la construction de deux tronçons d'une piste cyclable situés au-delà de l'endroit où les travaux de « Roxboro » devaient prendre fin en vertu du plan utilisé pour l'appel d'offres.

[93] À titre d'exemple ou de comparaison, la situation de « Roxboro » est semblable à celle d'un entrepreneur qui construirait une rue plus longue que celle prévue à son contrat de même que des entrées charretières dans la section de rue prévue à celui-ci. Les entrées charretières pourraient aisément être qualifiées de « travaux accessoires » mais le Tribunal considère que ce ne serait pas le cas pour le prolongement de la rue au-delà de la limite fixée contractuellement. En supposant, pour les fins de l'exemple, que le prolongement de la longueur prévue soit nécessaire pour que la rue puisse être utilisée, il n'en demeurerait pas moins qu'il s'agirait d'un nouveau chantier puisque les travaux se situeraient à l'extérieur du territoire décrit au contrat et à l'appel d'offres.

[94] Le Tribunal décide donc qu'il n'y a pas lieu d'appliquer, en faveur de « Roxboro », les exceptions prévoyant le paiement de travaux « accessoires » ou résultant d'une « condition non prévue lors de la préparation de la soumission ».

⁴⁴ *Adricon Limitée c. East Angus (Ville d')* 1978, 1 RCS 1107, à la page 1118.

⁴⁵ *Droit Municipal-Principes généraux et contentieux*, Mes Jean Héту et Yvon Duplessis, CCH, paragraphe 9.161.

⁴⁶ 95 200\$ + taxes = approximativement 109 480\$, soit environ 13,7% de 794 905,89\$.

[95] « Roxboro » plaide aussi que « Dessau » était la représentante du « *Directeur* » au sens du contrat et qu'elle pouvait donc valablement requérir les travaux litigieux puisque celui-ci stipule que « *le Directeur peut, en tout temps, modifier les travaux et les conditions d'exécution* »⁴⁷.

[96] Il n'est pas certain que le « *Directeur* » ait délégué à qui que ce soit le pouvoir prévu à cette clause. En effet, le seul élément de preuve à l'appui de cet argument est la lettre du 26 septembre 2008 dans laquelle il informe « Roxboro » que Serge Alarie est le « *chargé de projet pour ce contrat* »⁴⁸ et cette expression peut être interprétée de plusieurs façons.

[97] Cependant, en supposant pour les fins de la discussion, que « Dessau » ait eu les pouvoirs du « *Directeur* », au sens du contrat, la décision du Tribunal serait la même.

[98] En effet, le pouvoir de « *modifier les travaux et les conditions d'exécution du contrat* » ne comprend pas celui d'octroyer un contrat de gré à gré pour un nouveau chantier et il s'agit de la qualification qui doit être donnée à la « *Directive de chantier numéro 7* ».

[99] Le Tribunal analysera maintenant l'argument subsidiaire de « Roxboro » à l'effet que la Ville de Montréal a confirmé la « *Directive de chantier numéro 7* » en effectuant un paiement partiel d'environ 32 600\$ plus les taxes.

[100] Certains arrêts ont décidé qu'un contrat public octroyé irrégulièrement peut lier une municipalité si elle le confirme après coup, notamment en effectuant un paiement partiel⁴⁹.

[101] La règle pertinente relativement à la confirmation d'un contrat frappé de nullité est prévue à l'article 1423 du *Code civil du Québec* qui se lit comme suit :

« 1423. La confirmation d'un contrat résulte de la volonté, expresse ou tacite, de renoncer à en invoquer la nullité.

La volonté de confirmer doit être certaine et évidente. »

[102] En certaines circonstances, un paiement partiel peut être la manifestation d'une « *volonté de confirmer [...] certaine et évidente* » un contrat frappé de nullité.

⁴⁷ Extrait de la pièce P-35, intitulée « *Clause administrative générale (exécution des travaux), volume 1* ».

⁴⁸ Cette lettre est la pièce P-3. Tel que mentionné précédemment, elle renferme une erreur cléricale sans incidence sur l'issue du litige puisque le nom qui y apparaît est « Alain Alary » plutôt que « Serge Alarie ».

⁴⁹ *Rawdon (Corp. Du Canton de) c. Préville Électrique Inc.*, 1972 C.A. 61; *Mole Construction Inc. c. Ville de Lasalle*, AZ-96011778; *Guy Dubois & Associés Inc. c. Granby (Ville de)*, Cour du Québec, 460-22-000667-998, jugement du 5 mars 2004.

[103] En cette matière, il s'agit cependant toujours d'un cas d'espèce et la confirmation, le cas échéant, doit être déterminée en fonction de toutes les circonstances.

[104] Or, en l'instance, le moins que l'on puisse dire c'est que les circonstances du paiement n'incitent pas à conclure qu'il y a eu une « *volonté de confirmer [...] certaine et évidente* ».

[105] En effet, après que « Roxboro » se soit plainte à « Dessau » de ne pas être payée, l'ingénieur Mathieu Gélinas lui a écrit que « *Il nous demande de séparer les approches et le muret comme cela fait partie de 2 extras différents. Peux-tu svp me faire 2 factures.* »⁵⁰

[106] Les deux représentants de « Dessau », Mathieu Gélinas et Serge Alarie, affirment que le pronom « *IL* » réfère à l'ingénieur Gilles Vézina de la Ville de Montréal.

[107] Selon le témoignage de Serge Alarie, la réclamation de « Roxboro » ne pouvait pas être payée parce que le coût total du projet excédait le montant autorisé et c'est la raison pour laquelle Gilles Vézina a demandé de la diviser en deux afin de pouvoir, au moins, en payer une partie.

[108] Serge Alarie dit, lors de son contre-interrogatoire, qu'il est absolument certain qu'aucun paiement n'aurait été fait si la réclamation n'avait pas été scindée.

[109] La seule explication possible de cette demande de Gilles Vézina est l'intention de faire un paiement qui n'attirera pas l'attention des autorités supérieures de la Ville de Montréal.

[110] Pour ce motif, le Tribunal conclut que le paiement partiel n'est pas une confirmation du contrat accordé de gré à gré pour les travaux décrits dans la « Directive de chantier numéro 7 ».

[111] La demande principale sera donc rejetée.

[112] Il n'y aura toutefois pas de condamnation aux dépens compte tenu que la Ville de Montréal bénéficie d'une infrastructure dont une partie du coût est supportée par « Roxboro ».

DEMANDE EN GARANTIE

[113] Compte tenu de la décision du Tribunal relativement à la demande principale, la demande en garantie de la Ville de Montréal contre « Dessau » devient sans objet et elle sera rejetée.

⁵⁰ Extrait de la pièce P-19.

[114] La Ville de Montréal ne sera toutefois pas condamnée aux dépens compte tenu que « Dessau » connaissait ou aurait dû connaître les règles applicables à l'octroi des contrats publics et qu'il n'y aurait vraisemblablement pas eu de procès si elle en avait exigé le respect lorsqu'il a été question de faire réaliser les travaux faisant l'objet du litige.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

REJETTE la demande principale, sans frais;

REJETTE la demande en garantie, sans frais.

FRANÇOIS BOUSQUET, J.C.Q.

Me Patrice Gladu
DUNTON RAINVILLE
Procureurs de la demanderesse

Me Martin Saint-Jean
DAGENAIS GAGNIER BIRON
Procureurs de la défenderesse demanderesse en garantie

Me Gabriel Lefebvre
BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L.
Procureurs de la défenderesse en garantie

Dates des audiences : 17, 18 et 19 février 2015