

(Action collective)

C A N A D A

C O U R S U P É R I E U R E

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

---

No. 500-06-

**LES POLLUÉS DE MONTREAL-TRUDEAU, (LPDMT)**, personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ)1169240927, une organisation civique et amicale dont l'activité est de représenter les citoyens du grand Montréal qui subissent la pollution générée par le passage à basse altitude des aéronefs qui atterrissent et décollent de l'aéroport international Montréal-Trudeau auprès des instances publiques, politiques, et dont le siège social est situé au 12260 rue Désenclaves, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H3M2W3, Canada.

**Demanderesse**

c.

**AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)**, personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ)1142978254, une organisation dont l'activité principale est la gestion aéroportuaire, et dont le siège social est situé au 800, place Leigh-Capréol, bureau 1000, Montréal, (district

de Montréal, Province de Québec) H4Y0A5, Canada.

**Et**

**NAV CANADA**, personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ) 1145878626, une organisation dont l'activité principale est d'opérer la navigation et les services du système aérien civil au Canada, et dont l'établissement au Québec est situé au 1750 ch. Saint-François, Dorval (Québec) H9P2P6 (Canada), district de Montréal, Province de Québec et le domicile élu québécois au cabinet d'avocats Gowling WLG, 1, Place Ville-Marie, bureau 3700, Montréal (Québec), H3B3P4, (Canada), district de Montréal, Province de Québec.

**Et**

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

**Défendeurs**

---

**DEMANDE EN AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE DÉCLARATOIRE, EN RESPONSABILITÉ CIVILE POUR FAUTE OU SANS**

**FAUTE, EN DOMMAGES COMPENSATOIRES ET EN DOMMAGES PUNITIFS, POUR SE VOIR ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT ET AVIS D'INTENTION. (Art.571-604, 76-77 du Code de Procédure Civile)**

---

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU DISTRICT DE MONTRÉAL, SIÉGEANT EN CHAMBRE DE PRATIQUE, LA DEMANDERESSE EXPOSE RESPECTIVEMENT CE QUI SUIT :**

**I-Introduction :**

- 1- Les Pollués de Montréal-Trudeau (LPDMT : l'OSBL demandeur), un collectif de citoyens montréalais qui souffrent de nuisances sonores excessives et dangereuses pour la vie humaine, provoquées par le trafic aérien qui les survolent, présentent la présente demande en autorisation d'action collective, inscription de LPDMT au registre des entreprises communiquée au soutien des présentes sous la côte R-1 ;
- 2- Ce groupe subit ces nuisances sonores aériennes anormales et préjudiciables, malgré le contrôle du Ministère fédéral des transports (Transports) ;
- 3- Elles sont causées par l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau (ADM) ainsi que par les procédures d'approches et de décollage au-dessus de plusieurs secteurs de la Ville de Montréal, déterminées par ADM et NAV-Canada (NAV) ;
- 4- Ces nuisances sonores, qui sont devenues excessives, excèdent les limites de la tolérance que les voisins se doivent, s'opposent à la protection raisonnable de l'environnement et de la vie, ainsi qu'à celle de la sécurité, de la santé et de la vie de la population concernée, due par les autorités publiques et leurs mandataires ;
- 5- Le groupe de citoyens, demandeur aux présentes, regroupés au sein de LPDMT, souhaite représenter tous les citoyens montréalais qui se trouvent dans la même situation, celle d'habiter les secteurs montréalais situés directement sous les couloirs aériens d'approche et de décollage et

qui sont survolés chaque jour et chaque nuit, à basse altitude, par un important trafic aéronautique, dont les nuisances sonores ne sont pas suffisamment atténuées;

- 6- Leur objectif principal est de faire déterminer publiquement les normes de bruit et les mesures d'atténuation des nuisances sonores aériennes effectivement pratiquées au-dessus de Montréal par les défendeurs cités, ainsi que d'obtenir leur condamnation à mettre en œuvre, dans le respect des principes du développement durable et de la législation applicable, tous les moyens nécessaires pour atténuer réellement les conséquences sonores du trafic aérien diurne, obtenir le rétablissement d'un couvre-feu rigoureux nocturne, et à les indemniser de façon compensatoire et punitive pour les inconvénients subis;

**II- Les Faits identiques, similaires ou connexes, constatés par le demandeur, qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du groupe visé contre les défendeurs :**

**A- Un bruit excessif d'origine aéronautique**

- 7- Le bruit excessif a été mesuré par ce collectif citoyen, par des stations de mesure du bruit, spécialement réglées pour les nuisances sonores aéronautiques, pièces communiquées en liasse au soutien des présentes sous la côte R-2 ;
- 8- Ce bruit excessif est généré par les avions commerciaux de trafic de passagers, qui empruntent les couloirs aériens montréalais, 24h sur 24, à basse altitude, avant d'atterrir à l'aéroport Montréal Trudeau (ADM), ou après leur décollage du même aéroport;
- 9- La fermeture totale de l'aéroport Mirabel au trafic commercial des passagers depuis la fin du mois d'août 2004 et l'augmentation du trafic ainsi engendré au-dessus de la Ville de Montréal, le survol de nouveaux secteurs montréalais depuis 2004 et surtout depuis 2012, ainsi que le plus

- grand nombre d'avions gros porteurs, figurent parmi les hypothèses les plus probables qui peuvent être la cause du constat suivant : les nuisances sonores générées par l'aéroport Montréal Trudeau sont trop élevées et souvent excessives, 24h sur 24, c'est-à-dire sans couvre-feu nocturne;
- 10- Selon les données collectées par les capteurs des 10 stations de mesure du bruit aéronautique installés par LPDMT, les niveaux sonores instantanés dépassent régulièrement les 75 dB(A), de jour comme de nuit, y compris à 15 km des pistes de l'aéroport dans le quartier St-Michel, pièces communiquées en liasse au soutien des présentes sous la côte R-3 ;
  - 11- Les appareils de mesure<sup>1</sup>, de fabrication allemande, et spécialisés, permettent d'isoler les pics de bruit de source aéronautique (R-2);
  - 12- Ils ont été installés sous les couloirs aériens d'approche et de décollage au-dessus de l'île de Montréal, et enregistrent le bruit suscité par les avions;
  - 13- Ces données incluent les décollages et les approches ;
  - 14- Ils s'additionnent au bruit ambiant pour enregistrer, pour la majorité des stations, un LEQ<sup>2</sup> moyen de 45 à 60 dB(A)<sup>3</sup> (R-3);

---

<sup>1</sup> Stations De Mesure : Les Pollués de Montréal-Trudeau ont installé à leurs frais à l'est de l'autoroute 15, sous les couloirs aériens d'approche et de décollage, une dizaine de stations de mesure de bruit à l'échelle des arrondissements montréalais d'Ahuntsic-Cartierville, Villeray–Saint-Michel-Parc-Extension et Saint-Laurent, de même qu'à Ville Mont-Royal. Ces stations enregistrent toutes les sources sonores et mesurent à la fois le bruit ambiant tout en isolant celui produit par les aéronefs, grâce à un algorithme permettant d'isoler le bruit de source strictement aéronautique. Elles recueillent les données quotidiennes, mensuelles et annuelles de la pollution sonore aérienne. La population est donc en mesure de connaître les décibels enregistrés lors de chacun de ces passages ainsi que l'heure et la direction des vents au moment des survols. Les données sont conservées et peuvent être consultées sur une base quotidienne, mensuelle ou annuelle sur le site de Worldwide Aircraft Noise Services (WANS), fournisseur de ces stations de mesure à travers le monde.

<sup>2</sup> Le LEQ est une unité de mesure couramment utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé. Une mesure LEQ est une moyenne dans le temps de l'énergie acoustique diffusée (Level Equivalent)

- 15- Ces mesures ont été réalisées à partir de dix stations<sup>4</sup> installées par le regroupement ;
- 16- Ce bruit excessif, d'origine strictement aéronautique, ressenti au-dessus de certains secteurs géographiques de la ville de Montréal, atteint ainsi régulièrement des niveaux plus élevés que les recommandations maximales en matière de tolérance au bruit<sup>5</sup> de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ;
- 17- Il dépasse ainsi le niveau des 55 dB(A) extérieur régulier que fixe l'OMS comme seuil critique entraînant des maladies cardiovasculaires et d'autres complications de santé pour les résidents soumis à ce niveau sonore<sup>6</sup>, pièce communiquée au soutien des présentes sous la côte R-4;
- 18- La norme suggérée par Transports Canada apparaît dans des courbes NEF<sup>7</sup> qui ne sont pas exprimées en dB(A) et ne sont pas obligatoires ;

---

<sup>3</sup> Une valeur exprimée en dB (A) est l'évaluation en décibels pondérés pour l'oreille humaine d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Électroacoustique – Sonomètres », établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences. La pondération A sert fréquemment pour l'évaluation de la sonie des bruits environnementaux.

<sup>4</sup> Voir plus loin.

<sup>5</sup> Dans un rapport publié en 2011, l'OMS précise qu'une gêne importante causée par le bruit aéroportuaire commence à apparaître lorsque le Lden, ou Day-Evening-Night Levels atteint 45 dB(A) et que l'augmentation de la prévalence des maladies cardiovasculaires commence à être détectée à partir de 55 dB(A).

<sup>6</sup> L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) recommande que la population ne soit pas exposée à un bruit extérieur qui dépasse 55 dB(A) le jour. Pour la nuit, une limite optimale pour la santé serait de 40 dB(A). Dans un rapport publié en 2014, le Directeur de santé publique de Montréal a recommandé que la population ne soit jamais exposée à des sons dépassant les 55 dB (A).

<sup>7</sup> Les courbes NEF (Noise Exposure Forecast ou Prévision de l'ambiance sonore) sont des indicateurs de gêne ou de désagrément perçu par la population (Transports Canada, 2006). Les courbes NEF sont calculées à partir d'une équation qui intègre le nombre de vols de nuit et de jour et la perception du bruit. L'importance de la gêne augmente selon la valeur numérique de la prévision NEF. Transports Canada recommande d'instaurer des mesures spécifiques pour mitiger les impacts du bruit aéroportuaire dans les zones situées à l'intérieur de la courbe NEF 25, car des plaintes sporadiques peuvent être formulées et le bruit peut parfois nuire à certaines activités des résidents dans cette zone. Transports Canada suggère qu'aucun projet de construction résidentielle ne soit entrepris dans cette zone sans que des mesures d'isolation acoustique aient été incluses, au besoin, dans la construction des bâtiments, et que les autorités gouvernementales aient autorisé la construction (Transports Canada, 2006). Transports Canada recommande

- 19- Les nuisances sonores aéronautiques enregistrées à Montréal ne respectent pas les normes recommandées par l'OMS, ni les principes d'atténuation des nuisances sonores, suggérées aux autorités, par la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien, ni les recommandations du Directeur de Santé publique de Montréal ;
- 20- Les capteurs de son démontrent et confirment un trafic aérien d'approches et de décollages bruyant et élevé, de jour comme de nuit.
- 21- Par exemple, en juillet 2015, une station de mesures installée à Ville-Saint-Laurent a enregistré 7207 vols de jour et 794 vols de nuit, (R-3), pour un total de 8001 vols trop bruyants en se fiant aux données de l'OMS. (Niveau critique de 55 dB(A).

### **B- Le groupe visé et la mesure du bruit aéronautique**

- 22- Le Groupe visé devrait concerner plusieurs milliers de personnes, celles qui se trouvent dans les axes d'approche et de décollage des avions, là où les avions volent le plus bas, sont les plus bruyants et où LPDMT a installé ses stations de mesure ;
- 23- De nombreux citoyens de ce groupe souffrent de nuisances sonores très importantes, liées directement au bruit des gros porteurs, en approche ou en décollage ;
- 24- Il y a beaucoup de va-et-vient diurnes, mais également vers la fin de la soirée, et durant la nuit.
- 25- Ils se plaignent du bruit aéronautique quotidien, qu'ils évaluent être bien au-delà des limites acceptables, et du fait que la nuit, le couvre-feu, pour le trafic aérien de l'aéroport Montréal-Trudeau, n'est pas respecté ;

---

d'interdire la construction de nouvelles résidences dans les zones NEF 30 (Transports Canada, 2006). Les courbes NEF ne sont toutefois que des recommandations et n'ont force de loi que si les autorités municipales ou provinciales qui sont responsables du zonage résidentiel les appliquent dans le cadre de leur réglementation.

- 26- De Saint-Michel à Dorval, en passant par Ahuntsic, les griefs de pollution sonore acheminés par des citoyens résidents auprès des Pollués de Montréal-Trudeau, indiquent que ceux-ci ont de la difficulté à s'endormir, que leur sommeil est perturbé, se plaignent d'être réveillés la nuit et qu'ils ne peuvent tenir une conversation normale dans leur cour durant la journée, ou qu'ils ne peuvent plus s'entendre ou écouter la télévision, etc.
- 27- Certains se sentent agressés et souffrent de palpitations cardiaques ;
- 28- Le bruit, qui a été mesuré par LPDMT dans certains secteurs de Montréal, est excessif, même à 15 kilomètres des pistes dans le quartier Saint-Michel;
- 29- Ce bruit aéronautique excessif est d'abord fondé sur un constat : de plus en plus de Montréalais habitent dans de nouveaux secteurs, désormais survolés par le trafic aérien, comme l'a reconnu l'Honorable Marc Garneau, ministre des transports fédéral, dans une lettre<sup>8</sup> adressée aux Pollués de Montréal-Trudeau, pièce communiquée au soutien des présentes sous la côte R-5 ;
- 30- Des modifications importantes à l'espace aérien montréalais semblent avoir en effet été apportés par NAV CANADA et ADM à la suite de la réorganisation du corridor aérien Toronto-Ottawa-Montréal<sup>9</sup>, ce qui est bien connu de Transports Canada, qui a approuvé ces changements ;
- 31- Ces modifications font suite à d'autres réformes causées par le transfert du trafic passager de Mirabel vers Montréal-Trudeau ;
- 32- Tous ces changements ont contribué à une augmentation du nombre de survols à basse altitude par les aéronefs, et de l'élargissement géographique vers de nouveaux secteurs de Montréal ;
- 33- Ces modifications d'approches des avions commerciaux, en majorité des gros porteurs, au-dessus des arrondissements de la ville de Montréal, ont visiblement entraîné l'ajout de nouveaux corridors et des survols d'aéronefs ;

---

<sup>8</sup> Lettre du 18 avril 2016, voir plus loin.

<sup>9</sup> Cette modification a été longtemps niée par NAV et ADM, selon la correspondance reçue par LPDMT. Elle est néanmoins confirmée par le ministre Gameau.



- 34- Pour vérifier la réalité et l'intensité des nuisances sonores, LPDMT a installé un réseau de stations de mesure, à base de capteurs, disposées là où les survols paraissent les plus intenses ;
- 35- Les stations de mesures ont été achetées par LPDMT auprès de la « Worldwide Aircraft Noise Service<sup>10</sup> », une société européenne dont la vocation est d'être un appui aux citoyens qui luttent contre le bruit des aéronefs ;
- 36- LPDMT a ainsi installé ses propres instruments de mesure sur le territoire du groupe visé par la présente demande en autorisation d'action collective, soit sous les deux corridors principaux des trajets des aéronefs survolant Montréal, tels qu'indiqués par NAV Canada et ADM, ainsi que sur les territoires immédiatement contigus au nord et au sud, sur une distance d'un kilomètre et demi environ ;
- 37- Les données enregistrées par les stations de mesure de bruit démontrent un passage fréquent et bruyant des aéronefs au-dessus des résidences montréalaises de ces secteurs – les survols dépassant régulièrement les 65 et 70 dB(A), atteignant parfois jusqu'à 85 dB(A) et au-delà pour enregistrer, pour la majorité des stations, un LEQ<sup>11</sup> moyen de 45 à 60 dB(A), approchant ou dépassant le niveau des 55 dB(A) que fixe l'Organisation mondiale de la santé comme seuil critique entraînant des maladies cardiovasculaires et d'autres complications de santé pour les résidents soumis à ces bruits ;
- 38- Certaines semaines ou certains mois, le niveau de LEQ colligé à partir du bruit causé par les seuls avions (excluant, donc le bruit ambiant) se situe entre 40 et 60 pour toutes les stations de mesure ;

---

<sup>10</sup> [www.w-ans.net](http://www.w-ans.net)

<sup>11</sup> Le LEQ est une unité de mesure couramment utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé.



**42-**Le groupe visé concerne principalement **les résidents des secteurs montréalais suivants :**

A) Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc Extension

---

Au nord du boulevard Métropolitain :

Partie Ouest du boulevard Saint-Michel, jusqu'au parc du Complexe environnemental Saint-Michel (carrière Miron), borné au nord par la rue Charland;

Au sud du Métropolitain

Jusqu'à la rue Villeray (limite Sud), entre le boulevard Saint-Michel (à l'est) jusqu'à la rue Christophe-Colomb (à l'ouest) ;

et :

Jusqu'à la rue Jarry, entre la rue Christophe-Colomb et le boulevard de l'Acadie.

B) Mont-Royal et une partie de l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce

---

Dans le périmètre délimité par :

Boulevard L'Acadie (à l'est)

Métropolitain (au nord)

Jean-Talon (au sud)

Chemin de Dunkirk (à l'ouest)

C) Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Périmètre complet délimité à l'est par le parc du Complexe environnemental Saint-Michel, au sud le Métropolitain, au nord la voie ferrée du Canadien National (CN), et à l'ouest le boulevard de l'Acadie ;

et

Périmètre délimité par la rue Christophe-Colomb (à l'est), la rue Prieur (au nord), la voie ferrée du CN (au sud) et la rue Saint-Laurent à l'ouest ;

et

Périmètre délimité par le boulevard Henri-Bourassa (au nord), la voie ferrée du CN (au sud), l'autoroute 15 à l'ouest.

#### D) Arrondissement Saint-Laurent

Périmètre délimité a la rue Poirier (au nord), le Métropolitain (au sud), l'autoroute 15 à l'est et le boulevard Marcel-Laurin (à l'ouest) ;

et

Périmètre délimité par le boulevard Henri-Bourassa (au nord), l'autoroute Côte-de-Liesse (A-520) au nord, le boulevard Marcel-Laurin (à l'est) et l'autoroute 13 (à l'ouest) pour la portion Sud et l'autoroute 40 jusqu'à son croisement avec le boulevard Henri-Bourassa pour sa portion nord.

### **C- Un bruit excessif qui met en danger la vie humaine et entraîne la responsabilité civile de l'État fédéral et de ses mandataires.**

43-LPDMT demande à cette Cour de déclarer publiquement les normes exactes et le droit applicables qui encadrent le bruit aérien à Montréal, de

- constater les nuisances sonores aériennes excessives, puisque non suffisamment atténuées par les défendeurs ;
- 44- LPDMT demande à cette Cour de juger que le niveau sonore excessif produit un trouble de voisinage en raison des inconvénients excessifs,
- 45- LPDMT demande à cette Cour de juger que le niveau sonore excessif produit engage la responsabilité civile de l'État fédéral et de ses mandataires ADM et NAV à l'égard des populations voisines de leurs activités aéronautiques ;
- 46- LPDMT demande à cette Cour de juger que le niveau sonore excessif produit constitue une atteinte illicite aux droits fondamentaux à la vie et la sécurité de la personne humaine, aux principes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et à la Loi canadienne sur l'aéronautique et au Règlement de l'aviation canadien ;
- 47- LPDMT demande à cette Cour de juger et d'établir le préjudice subi par chacun des membres du groupe visé ;
- 48- LPDMT demande à cette Cour de juger que le niveau sonore excessif produit sur les membres du groupe visé devrait entraîner leur condamnation à des dommages punitifs ;
- 49- LPDMT demande à cette Cour de condamner les défendeurs à mettre en œuvre les mesures d'atténuation de bruit légales et de restaurer le couvre-feu nocturne strict et rigoureux de 23h à 7h, dans les activités de l'Aéroport Montréal-Trudeau ;
- 50- LPDMT demande l'autorisation, au nom du Groupe visé, d'exercer une action collective contre Aéroports de Montréal (« ADM »), NAV CANADA (« NAV ») et TRANSPORTS CANADA. (« TRANSPORTS »), à la fois déclaratoire, en responsabilité civile pour faute ou sans faute, ainsi qu'en dommages indemnitaires et punitifs ;
- 51- LPDMT souhaite que le statut de représentant du groupe ainsi visé lui soit attribuée dans le cadre de la présente demande en autorisation d'action collective afin d'exercer la présente action de nature déclaratoire et en

responsabilité civile, avec demande de dommages compensatoires et punitifs.

**III- Les Questions de droit identiques, similaires ou connexes du groupe visé par le demandeur, qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du groupe contre les défendeurs.**

- 52- Les autorités aéroportuaires et Transports sont responsables de la gestion du bruit causé par les aéronefs au Canada ;
- 53- NAV, le fournisseur de services de navigation les soutient dans cette tâche;
- 54- En vertu de son bail emphytéotique avec TRANSPORTS, Aéroports de Montréal (ADM) a la responsabilité d'exercer une surveillance de tous les vols de Montréal- Trudeau, afin de s'assurer du respect des règles en vigueur<sup>13</sup>.
- 55- NAV est responsable de la mise à jour régulière des procédures d'atténuation du bruit appliquées aux aéroports, ainsi que de la publication de ces mises à jour dans le Canada Air Pilot ;
- 56- LPDMT allègue que le ministère des transports du Canada, (TRANSPORTS), NAV et ADM, n'ont pas contrôlé adéquatement le niveau de bruit ou n'ont pas pris les mesures nécessaires pour que le bruit des aéronefs soit atténué, conformément à leurs obligations légales et en faisant supporter aux populations voisines de l'aéroport Montréal-Trudeau des inconvénients et des atteintes illicites et intolérables à leurs droits ;
- 57- LPDMT allègue que les normes sonores précises appliquées et les mesures d'atténuation détaillées ne sont pas communiquées publiquement, ni par TRANSPORTS, ni par NAV, ni par ADM, ce qui est contraire aux principes de transparence nécessaires, s'agissant d'activités publiques dans un état de droit ;

---

<sup>13</sup> Les normes et données sonores d'ADM ne sont pas publiées. Seuls des extraits et des analyses sont communiqués au grand public. Il est donc impossible de les connaître avec précision.

- 58- Selon les données, récoltées et reconnues par ADM, communiquées publiquement, les bruits captés aux stations de mesure dépassent à certains endroits les 65 dB(A)<sup>14</sup> calculés en décibels LEQ moyens;
- 59- La Direction de la santé publique de Montréal a analysé le niveau sonore, ce qui a mené à la publication, en 2014, d'un avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.
- 60- Selon l'avis du Directeur de santé publique de Montréal donné dans ce rapport, les citoyens ne devraient jamais être exposés à des sons dépassant les 55 dB(A), ce qu'il a pourtant constaté. (Ce sont également les préconisations de l'OMS).
- 61- Le trafic aérien est caractérisé principalement par le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) par année, par leur répartition au cours de la journée ainsi que par le type d'appareils utilisés.
- 62- Depuis 2015, le nombre de survols d'aéronefs a connu une croissance à la hausse de trimestre en trimestre selon les chiffres fournis par ADM lors de l'annonce de ses résultats d'exploitation trimestriels.
- 63- Les autorités défenderesses ont l'obligation légale de mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit afin de réduire la nuisance sonore générée par le trafic aérien.
- 64- Cette obligation résulte notamment du règlement de l'aviation canadien et a été confirmée par la lettre<sup>15</sup> du Très Honorable ministre Garneau ;
- 65- Les mesures d'atténuation du bruit aérien, si elles existent, ne semblent guère efficaces et justifient la présente demande en autorisation d'action collective ;
- 66- Ces mesures d'atténuation hypothétiques ne s'appliquent pas plus au couvre-feu nocturne initial qui ne devait faire l'objet qu'à de rares exemptions ;

---

<sup>14</sup> Décibels moyens pondérés pour l'oreille humaine, désignés dans une mesure désignée comme décibels LEQ. Données inférieures à celles collectées par le demandeur.

<sup>15</sup> Voir Infra.

- 67- À l'origine, seul le terminal Mirabel d'ADM était ouvert 24 heures sur 24, contrairement au terminal Dorval, aujourd'hui Aéroport Montréal-Trudeau (ADM), situé dans une zone urbaine densément peuplée ;
- 68- Lors de l'annonce du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, en 1997, les dirigeants d'ADM ont fait valoir qu'un couvre-feu serait en vigueur à l'aéroport Montréal-Trudeau sous réserve des cas de mauvaise météo, bris mécaniques, si l'aéronef transporte des organes nécessaires à une transplantation ou s'il y a danger qu'il s'écrase et autres mesures d'extrême urgences ;
- 69- Ces exemptions sont théoriquement accordées selon la procédure publiée dans le manuel Canada Air Pilot (CAP) ;
- 70- Il est manifeste que ces exceptions ne sont plus respectées à l'aéroport Montréal-Trudeau qui est de facto ouvert 24h sur 24 ;
- 71- Les exemptions sont actuellement courantes malgré le fait qu'ADM s'engage à s'appuyer sur de solides motifs opérationnels pour les justifier ;
- 72- Ainsi, le bilan des vols de nuit pour les trois mois d'hiver 2015 sont d'au moins 381 exemptions pour les gros porteurs de plus de 45 000kg, soit de plus de 120 par mois et de près de 4 par nuit ;
- 73- Il appert ainsi que ces exemptions perdent ainsi la nature d'une exception de dernier recours.
- 74- Le bruit excessif supporté par les membres du groupe visé, ouvre à chacun d'eux, le droit d'agir en responsabilité et pour faire cesser le trouble, contre les défendeurs ;



#### **IV- Analyse et avis d'intention conforme aux articles 76 et 77 du NCPC.**

##### **A- La lettre du ministre**

75- Pour comprendre le contexte, il est nécessaire de prendre d'abord connaissance d'une lettre de l'Honorable Marc Garneau, Ministre des Transports du Canada (R-5). Cette lettre du 18 avril 2016, adressée à madame Francine Lauzon, l'une des administratrices de LPDMT, se lit ainsi :

« Madame,

Je donne suite à vos courriels des 27 janvier et 7 février derniers concernant le bruit causé par les aéronefs à destination et en provenance de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Montréal-Trudeau), plus particulièrement au-dessus de la région de Montréal.

QVeuillez excuser le retard avec lequel vous parvient la présente réponse.

J'ai pris bonne note du contenu de vos courriels et je vous remercie de m'avoir fait part de vos préoccupations à ce sujet. Permettez-moi tout d'abord de vous mentionner que Transports Canada a privatisé les services de navigation aérienne en 1996 et que depuis, la société NAV CANADA a la responsabilité d'offrir ces services au Canada.

En vertu de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, NAV CANADA est responsable, à titre de fournisseur de services de navigation aérienne, du contrôle sécuritaire du trafic aérien civil dans l'espace aérien canadien ainsi que du soutien à la planification des vols.

Ainsi, Transports Canada n'est pas responsable de l'approbation des modifications individuelles aux trajectoires de vol. Le mandat du Ministère est de s'assurer que ces trajectoires respectent la réglementation et les normes. Toutes les questions concernant les trajectoires de vol dans la région de Montréal doivent donc être envoyées directement à NAV CANADA, à l'adresse [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca). De plus, tel qu'il a été mentionné dans ma correspondance du 25 janvier dernier, puisque Transports Canada a confié à la société Aéroports de Montréal (ADM) l'exploitation, la gestion et le développement des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, toutes les décisions concernant ces domaines

d'activités relèvent maintenant de cette société. Ces décisions sont conformes au mandat de la Société et elles ne requièrent pas le consentement du Ministère.

Il convient de préciser que l'aéroport Montréal-Trudeau est un aéroport international qui est en activité 24 heures par jour. Toutefois une restriction relative aux arrivées et aux départs à l'aéroport au cours de la nuit, plus précisément entre minuit et 7h, s'applique aux appareils à turboréacteurs de plus de 45 000 kg seulement.

Les autres aéronefs sont assujettis aux procédures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport, mais ils ne sont pas interdits de vol.

Cependant, il arrive à l'occasion qu'ADM permette le décollage ou l'atterrissage d'appareils de plus de 45 000kg durant cette période en raison d'urgences médicales ou de retards causés par de mauvaises conditions météorologiques ou par le trafic aérien.

En ce qui a trait aux départs, que ce soit de jour ou de nuit, ils doivent respecter des conditions d'exploitation précises, notamment l'utilisation d'une puissance réduite et d'un taux de montée maximum, afin de réduire au minimum les répercussions sonores sur les collectivités avoisinantes.

Par ailleurs, en février 2012, NAV CANADA a effectivement apporté des modifications à l'espace aérien dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal<sup>16</sup> afin de tirer avantage des nouvelles technologies et procédures visant à réduire la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et le temps de vol cumulatif. Ces modifications permettent également de maintenir ou de renforcer la sécurité du système de navigation aérienne.

Je vous signale que ces modifications comprennent l'ajout de nouveaux corridors au-dessus de la ville de Montréal et de ses arrondissements, ce qui a entraîné une augmentation des survols d'aéronefs au-dessus de certains secteurs et une diminution des survols au-dessus d'autres secteurs.

À certains endroits, le profil de descente des aéronefs a changé, ce qui signifie que, dans de nombreux cas, les aéronefs sont à une altitude plus élevée lors de leur approche vers l'aéroport Montréal-Trudeau.

J'aimerais en terminant souligner que, dans la région de Montréal, les pilotes sont en communication constante avec les contrôleurs de la circulation aérienne afin d'assurer une distance sécuritaire

---

<sup>16</sup> Cette modification a été longtemps niée par NAV et ADM, selon la correspondance reçue par LPDMT.

avec les obstacles et les autres appareils, et la sécurité du public en tout temps.

Transports Canada est d'avis que toutes les mesures de sécurité nécessaires sont en place pour atténuer les risques liés à ces vols.

J'espère que la présente saura répondre à vos préoccupations à ce sujet et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs. »

**B- Cette lettre porte sur des questions opérationnelles et non de politiques publiques.**

76- Il en ressort que les corridors aériens de Montréal ont été plusieurs fois modifiés et survolent de nouveaux secteurs ;

77- La conséquence sur le niveau sonore est peu évoquée dans cette lettre ministérielle, sinon pour rappeler l'existence d'une loi destinée à atténuer les effets des nuisances sonores du trafic aérien ;

**C- La chaîne de responsabilités partagées est ici décrite, ce qui justifie la présence des trois défendeurs.**

78- Les responsabilités d'ADM en matière de gestion du climat sonore sont précisées dans son bail emphytéotique avec Transports Canada ;

79- Transports Canada (le ministère fédéral des transports) est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des procédures et des règles d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien, qui a le pouvoir d'imposer des sanctions aux autorités défenderesses ainsi qu'aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles ;

80- La gestion du climat sonore autour des aéroports est une responsabilité partagée entre les trois défendeurs, puisque la trajectoire des avions et la mesure de leurs nuisances sonores sont une responsabilité partagée par NAV et ADM, alors que TRANSPORTS CANADA a la responsabilité du contrôle et des sanctions ;

- 81- La gestion du climat sonore autour des aéroports est régie au Canada par la Loi de l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien, dont l'application est soumise au contrôle de Transports Canada, mais également à l'article 7 de la Charte canadienne et à la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, ainsi qu'aux lois provinciales (C.c.Q.) sur la responsabilité civile et les troubles de voisinage ;
- 82- Il incombe à ADM d'élaborer les plans de gestion du climat sonore ;
- 83- Les administrations aéroportuaires déterminent ce que les procédures d'atténuation du bruit devraient être dans chaque aéroport en particulier afin de réduire les conséquences des opérations aériennes sur les communautés avoisinantes<sup>17</sup>.
- 84- Les critères acoustiques d'exploitation et les procédures d'atténuation du bruit, spécifiques à chaque aéroport et approuvés par le gouvernement fédéral, sont publiés dans le manuel Canada Air Pilot et le Supplément de vol-Canada<sup>18</sup>. Ils sont appliqués selon la discrétion de chaque administration aéroportuaire.
- 85- Une fois publiées, les procédures sont exécutoires, et les contrevenants peuvent faire l'objet d'une amende ou d'une autre mesure d'exécution.
- 86- Quels sont les questions de droit qui se posent ?
- 87- D'abord la question du bruit excessif troublant la quiétude des populations avoisinantes de l'aéroport Montréal-Trudeau ;
- 88- Ensuite la légalité du pouvoir discrétionnaire de fixation, non transparent, par les défendeurs, des normes de bruit aéronautiques fixées par l'aéroport Montréal-Trudeau, qui ne semblent guère atténuées
- 89- La Cour suprême a appliqué le concept de la responsabilité sans faute aux actes de nuisance publique exécutés légalement par une entreprise ou dans l'exercice légal d'un service gouvernemental, auquel pourrait être assimilé le trio ADM, NAV CANADA et Transports Canada ;
- 90- Dans *Ciments du Saint-Laurent c. Barrette*, la Cour Suprême a reconnu :

---

<sup>17</sup> Ces données ne sont pas publiques.

<sup>18</sup> Ces données sont peu explicites et ne constituent pas des normes précises. La discrétion des défendeurs est de mise et non publique.

« Un régime de responsabilité sans faute fondé sur la mesure des inconvénients subis par la victime en vertu de l'article 976 du C.c.Q».

91- Cette responsabilité sans faute est :

« Fondée sur le caractère excessif des inconvénients subis par la victime et non sur le comportement de leur auteur présumé ».

92- La Cour suprême a considéré dans un arrêt du 7 mars 2013, que :

« La question n'est pas simplement de savoir si l'intérêt public en général l'emporte sur l'atteinte individuelle lorsque l'on accorde une importance égale aux deux facteurs. Il s'agit plutôt de savoir si l'atteinte est plus importante que ce que l'individu doit s'attendre à subir sans indemnité dans l'intérêt public »; *Antrim Truck Centre Ltd. C. Ontario (Transports)*, 2013 CSC 13 (par. 34).

93- Il existe en *common law* un régime analogue de responsabilité sans égard à la faute pour les dommages occasionnés au droit de propriété et résultant d'une injustice manifeste ou d'un abus découlant de l'application de la loi; deux jugements sont ainsi argumentés, *Manitoba Fisheries c. La Reine*, [1979] 1 R.C.S. 101 ; *N.B. c. Fisherman's Wharf*, (1982) 44 N.B.R. (2d) 201 (N.B.C.A.);

94- Si la faute devait être retenue, l'atteinte illicite aux droits fondamentaux de l'article 7 de la Charte Canadienne et la Loi sur la protection de l'environnement, doivent être cités en plus de la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien ;

95- Le droit à la sécurité est celui compris au sens large de l'article 7 de la Charte canadienne et concerne l'atteinte illicite aux droits fondamentaux que provoque la surexposition de la demanderesse et du groupe visé au bruit excessif.

96- Si le droit administratif devait s'appliquer, deux critères seraient concernés : soit l'application de la norme de la décision raisonnable ou celle de la décision correcte.

97- Les tribunaux n'interviennent pas si un corps public ou quasi-public a agi dans le cadre de sa discrétion et des pouvoirs qui lui sont accordés par la loi, et qu'il exerce son pouvoir de manière raisonnable<sup>19</sup> ;

98- Dans un Arrêt de principe de 1959, concernant l'ancien *Premier Ministre Duplessis*, la Cour Suprême juge que la décision ne saurait être arbitraire. Le juge Rand dépasse la stricte étude des habilitations statutaires et jette les fondements de la doctrine de *l'improper purpose* en droit public canadien :

«In public regulation of this sort there is no such thing as absolute and untrammelled «discretion», that is that action can be taken on any ground or for any reason that can be suggested to the mind of the administrator; no legislative Act can, without express language, be taken to contemplate an unlimited arbitrary power exercisable for any purpose, however capricious or irrelevant, regardless of the nature or purpose of the statute».

99- Le critère de la raisonabilité prévaut lorsqu'une question n'appelle pas une seule solution précise, mais tolère un certain nombre de conclusions raisonnables. Ces attributs s'apprécient principalement au regard de la justification de la décision, de la transparence et de l'intelligibilité du processus décisionnel, ainsi que de l'appartenance de la décision aux issues possibles et acceptables qui se justifient à la lumière des faits et du droit. La norme de la raisonabilité commande la déférence. Les défendeurs ont certes les pouvoirs nécessaires à leur mission, mais dans le cadre juridique précité. Le demandeur attend des précisions et toute transparence sur l'application de ces pouvoirs par les défendeurs ;

100- Dans *Dunsmuir*, la Cour Suprême précise que le Tribunal réviseur d'une décision soumise à son examen, doit se demander si celle-ci possède les attributs de la rationalité.

101- Pour la Cour, ce caractère de rationalité tient principalement à la justification de la décision, à la transparence et à l'intelligibilité du processus décisionnel, ainsi qu'à l'appartenance de la décision « aux

---

<sup>19</sup> Sauf dans un cas de pollution, comme dans l'affaire *Ciment St-Laurent*, précitée.

issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit »;

102- L'État, ou ses mandataires, invoque parfois une immunité relative à des actes administratifs ou quasi-administratifs, pris dans le contexte d'un cadre législatif, réglementaire ou normatif, qui constituent un exercice discrétionnaire opérationnel d'une décision de politique générale. Cette immunité est inapplicable au niveau du pouvoir de mise en œuvre de cette politique. Dans ce dernier cas, l'Administration ou ses mandataires :

« A une obligation de diligence envers toutes les personnes dont il était raisonnable de penser qu'elles pourraient subir un préjudice en cas d'exercice négligent de ce pouvoir. - Ingles c. Tutkaluk Construction, [2000] 1 R.C.S. 298, par. 20; Ryan c. Victoria (Ville), [1999] 1 R.C.S. 201, par. 22 et s » ;

103- Le demandeur et le groupe visé ont des motifs de croire que ADM, NAV CANADA et TRANSPORTS CANADA ont eu un comportement abusif et déraisonnable à leur égard, notamment dans la fixation confidentielle et sans consultation des parties prenantes, au sens des principes du développement durable, des normes de bruit, dans leur contrôle, et dans l'absence déraisonnable de mesures d'atténuation efficaces, entraînant leur responsabilité civile- sans ou avec faute- *in solidum* et la nécessité de réparer le préjudice qu'ils estiment avoir subi de leur fait;

104- L'Arrêt *Chaoulli v. Québec* [2005] 1 S.C.R de la Cour Suprême du Canada, a justifié la possibilité d'agir par requête en jugement déclaratoire, lorsque la question est sérieuse et d'intérêt public ;

105- La demande en action collective qui sollicite notamment un jugement déclaratoire, est la procédure appropriée pour la présente demande, puisqu'elle vise à solutionner une difficulté réelle, telle que décrite dans les paragraphes précédents : notamment les normes appliquées en matière de bruit aéronautiques et les mesures d'atténuation utilisées ;

106- Selon les motifs de l'Arrêt *Chaoulli* précité, la présente action collective en jugement déclaratoire est possible alors que le système judiciaire est confronté à une question qui pourrait être tranchée par le système politique :

« Les tribunaux ont le devoir de s'élever au-dessus du débat politique. Lorsque, comme en l'espèce, les tribunaux disposent des outils nécessaires pour prendre une décision, ils ne doivent pas hésiter à assumer leurs responsabilités. La déférence ne saurait entraîner l'abdication par le pouvoir judiciaire de son rôle devant le pouvoir législatif ou exécutif. Le gouvernement a certes le choix des moyens, mais il n'a pas celui de ne pas réagir devant la violation du droit à la sécurité des Québécois. L'inertie ne peut servir d'argument pour justifier la déférence ».

107- Dans un Arrêt du 16 avril 2014, la Cour d'Appel du Québec, dans une affaire *Centre québécois du droit de l'environnement et als c. Junex et als*, [2014] 200-09-008112-135, a estimé que :

« Les appelants ont démontré l'existence d'une difficulté réelle justifiant le recours à la requête pour jugement déclaratoire. »

108- Comme le rappelle la Cour suprême dans *Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier c. Jean*, les conclusions de la requête ne peuvent être évaluées de façon isolée et dans l'abstrait, mais elles :

« [...] doivent être lues à la lumière des allégations de la requête et du contexte qu'elles décrivent ». [...]

109- De la même façon, la Cour suprême a admis que ces conclusions peuvent être précisées à tout moment par amendement au motif que :

[...] des raisons de pure forme ne doivent pas faire obstacle à la solution d'une difficulté réelle ».

110- *Enfin,*

« Il est bien acquis, en matière de jugement déclaratoire, que le tribunal n'est pas lié par la formulation de la conclusion déclaratoire recherchée pourvu qu'elle ne s'éloigne pas de la question en litige ». *Syndicat canadien*



des communications, de l'énergie et du papier c. Jean, 2006  
QCCA 301, J.E.2006-591, paragraphe 43.

- 111- Un jugement est nécessaire pour déterminer et déclarer l'état des membres du groupe visé, confrontés au bruit excessif, tant à titre préventif que pour le passé, et pour déterminer la difficulté réelle à laquelle ils sont exposés ;
- 112- Il sera alors sans doute nécessaire de déclarer les défendeurs conjointement responsables *in solidum* des nuisances sonores excessives auxquelles sont exposés la demanderesse et le groupe visé, tant au titre du droit commun de la responsabilité civile, face à la raisonabilité des gestes posés, que de la violation de leurs droits fondamentaux protégés par l'article 7 de la Charte canadienne des droits et libertés, la Loi sur la protection de l'environnement ou que des principes des articles 1457 et 976 du Code Civil du Québec, qui décrivent les principes de la responsabilité civile et fixent les limites de tolérance aux inconvénients dans les relations de voisinage;
- 113- Dans la décision opérationnelle (confirmée par le ministre Garneau) qui a mis en place de nouvelles trajectoires d'approche pour les aéronefs à destination de l'Aéroport Montréal-Trudeau, le demandeur et le groupe visé allèguent que le critère de la raisonabilité, reconnu en jurisprudence, aurait dû prévaloir, comme lorsqu'il s'agit d'une question qui n'appelle pas une seule solution précise, mais tolère un certain nombre de conclusions raisonnables.;
- 114- Les parties prenantes n'ont pas été consultées alors que le processus de décision et les normes de référence demeurent vagues ou confidentielles ;

**V- Les questions de faits et de droit particulières à chacun des membres du groupe : les solutions indemnitaires recherchées**

115- Chacun des membres du groupe désigné par la demanderesse a subi, à cause de leur surexposition aux nuisances sonores aériennes abusives constatées, des troubles de santé et des dommages de nature économique et patrimoniale qui seront détaillés lors de l'audience au mérite ou postérieurement à celle-ci, si la présente demande en action collective est autorisée.

116- Ces atteintes illicites, déraisonnables et injustifiées doivent être réparés par la condamnation *in solidum* des défendeurs à payer des dommages compensatoires matériels et moraux aux membres du groupe désigné, et évalués sauf à parfaire, à dire d'expert, à 1\$ pour chacun des membres du groupe désigné.

117- La condamnation *in solidum* des défendeurs au versement de dommages punitifs et exemplaires doit être prononcée afin de faire cesser la pollution sonore abusive, constitutive d'atteintes illicites continues et injustifiées à l'égard des droits fondamentaux de ces personnes, et éviter qu'elles ne se renouvellent.

**VI- La composition du Groupe visé par le bruit aérien, qui représente au moins 3304 personnes selon ADM<sup>20</sup>, rend difficile et peu pratique l'application des articles 23, 35, 87, 89, 91, 93, 143 et 211 du Nouveau Code de procédure civile, ce qui justifie la présente demande en autorisation de recours collectif.**

118- Aucune demande en autorisation d'exercer une action collective, portant en tout ou en partie sur le même sujet, n'a été récemment déposée au greffe, et il n'existe aucun litige de même nature actuellement pendant devant les tribunaux ;

119- Aucun jugement de condamnation n'a été prononcé dans le passé sur ces questions et aucune demande n'est pendante devant les tribunaux;

---

<sup>20</sup> Chiffre publié par ADM dans son dernier rapport annuel.

120- La présente demande en autorisation d'action collective est bien fondée en faits et en droit.

**POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :**

**ACCUEILLIR** la présente demande en autorisation d'action collective à vocation déclaratoire, en responsabilité civile, ainsi qu'en dommages compensatoires et punitifs, présentée par le demandeur ;

**AUTORISER** l'exercice de l'action collective pour le compte du Groupe visé, composé de citoyens qui souffrent du bruit excessif produit par l'exploitation des aéronefs à Montréal ;

**DÉCRIRE** le Groupe visé par la présente action concerne principalement les résidents des secteurs montréalais suivants :

A- Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc Extension

Au nord du boulevard Métropolitain :

Partie Ouest du boulevard Saint-Michel, jusqu'au parc du Complexe environnemental Saint-Michel (carrière Miron), borné au nord par la rue Charland ;

Au sud du Métropolitain

Jusqu'à la rue Villeray (limite Sud), entre le boulevard Saint-Michel (à l'est) jusqu'à la rue Christophe-Colomb (à l'ouest) ;

Et :

Jusqu'à la rue Jarry, entre la rue Christophe-Colomb et le boulevard de l'Acadie.

B- Mont-Royal et une partie de l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce

---

Dans le périmètre délimité par :

Boulevard L'Acadie (à l'est)

Métropolitain (au nord)

Jean-Talon (au sud)

Chemin de Dunkirk (à l'ouest)

C- Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Périmètre complet délimité à l'est par le parc du Complexe environnemental Saint-Michel, au sud le Métropolitain, au nord la voie ferrée du Canadien National (CN), et à l'ouest le boulevard de l'Acadie ;

Et

Périmètre délimité par la rue Christophe-Colomb (à l'est), la rue Prieur (au nord), la voie ferrée du CN (au sud) et la rue Saint-Laurent à l'ouest ;

Et

Périmètre délimité par le boulevard Henri-Bourassa (au nord), la voie ferrée du CN (au sud), l'autoroute 15 à l'ouest.

D- Arrondissement Saint-Laurent

Périmètre délimité a la rue Poirier (au nord), le Métropolitain (au sud), l'autoroute 15 à l'est et le boulevard Marcel-Laurin (à l'ouest) ;

Et

Périmètre délimité par le boulevard Henri-Bourassa (au nord), l'autoroute Côte-de-Liesse (A-520) au nord, le boulevard Marcel-Laurin (à l'est) et l'autoroute 13 (à l'ouest) pour la portion Sud et l'autoroute 40 jusqu'à son croisement avec le boulevard Henri-Bourassa pour sa portion nord.

**ATTRIBUER À L'OSBL LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU** le statut de représentant ;

**PRONONCER UN JUGEMENT DÉCLARATOIRE** sur les questions suivantes, le groupe visé ayant intérêt à faire déterminer et interpréter, pour la solution d'une difficulté réelle, le droit résultant de la Loi (Loi sur l'aéronautique, et toute autre Loi), d'un règlement ou de tout autre écrit, (notamment le Règlement de l'aviation canadien et le Canada Air Pilot), et déclarer quelles sont les normes de bruit concernant l'exploitation des aéronefs, qui sont en vigueur et pratiquées à Montréal, par l'Aéroport Montréal-Trudeau, NAV-Canada et Transports Canada;

**DÉCLARER** que les dispositions concernant les nuisances sonores d'origine aéronautique, ainsi que les normes applicables, -dont les principes généraux sont décrits dans la Loi sur l'Aéronautique, le Règlement sur l'Aviation canadienne, le CANADA AIR PILOT et tous autres documents normatifs pertinents pour la présente cause, mais laissés à la fixation des autorités concernées,-doivent être publiques et respecter en toute transparence les principes d'atténuation des nuisances sonores aéronautiques et l'intensité de bruit acceptable, recommandées notamment par l'OMS et l'OACI;

**DÉTERMINER** quelles sont les exemptions fixées par les Lois, les Règlements, ou tout autre texte, qui fixent les critères du trafic aérien nocturne sur l'aéroport MONTRÉAL-TRUDEAU ;

**DÉCLARER** que l'aéroport de MONTRÉAL-TRUDEAU est soumis à un couvre-feu de ses activités de 23 heures à 7h du matin, tel que décidé par les autorités publiques défenderesses, sauf les exemptions légales telles que précédemment décrites ;

**DÉCLARER** que les adaptations nécessaires devront tenir compte des collectivités concernées par ces normes de bruit aéronautique et de l'avis de ces parties prenantes, en premier lieu le Groupe visé, selon la définition des conventions internationales sur le développement durable ratifiées par le Canada ;

**JUGER** que le niveau des nuisances sonores décrites excède les limites de la tolérance que doivent supporter les voisins de l'aéroport Montréal-Trudeau, que dans ce cas la responsabilité sans faute des trois défendeurs est liée à la simple constatation du bruit excessif produit par le trafic aérien qui dessert l'aéroport Montréal-Trudeau, et subsidiairement aux conséquences de leur abstention à prendre les mesures raisonnables nécessaires pour atténuer les nuisances sonores en application des textes précités;

**JUGER** que le niveau des nuisances sonores décrites constitue une violation fautive par les trois défendeurs du devoir de respecter les règles de conduite qui suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à eux, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui ;

**JUGER** que le niveau des nuisances sonores décrites constitue une atteinte illicite au droit à la vie, tel que décrit et protégé par l'article 7 de la Charte canadienne des droits et libertés ;

**JUGER** que les trois défendeurs sont civilement responsables *in solidum* des nuisances sonores excessives, fautives ou sans faute, endurées par les membres du Groupe visé ;

**CONDAMNER** les défendeurs, chacun ou solidairement, à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit aérien qui respectent les lois et la jurisprudence ;

**CONDAMNER** les défendeurs, chacun ou solidairement, à rétablir le couvre-feu nocturne sur l'aéroport Montréal-Trudeau entre 23h et 7h du matin ;

**CONDAMNER** les défendeurs, à payer *in solidum* à chacun des membres du Groupe visé des dommages compensatoires de 1\$ sauf à parfaire, en réparation de leurs préjudices moraux et matériels, dont les montants pour chacun des chefs feront l'objet d'une preuve détaillée à l'étape du mérite de l'action collective, si celle-ci est autorisée ;

**CONDAMNER** les défendeurs, à payer *in solidum*, à chacun des membres du Groupe désigné, des dommages punitifs et exemplaires de 1\$ sauf à parfaire, en raison des atteintes illicites, et non justifiées aux droits fondamentaux ;

**RENDRE** toute ordonnance que cette Cour estimera appropriée et toute autre réparation qu'elle pourra estimer juste ;

**ORDONNER** la publication d'un avis aux membres, en Français et en Anglais dans les quotidiens Le Journal de Montréal, The Gazette, Le Devoir, Métro et 24 heures, ainsi que les journaux de quartier des secteurs concernés, selon des modalités à être établies ultérieurement par ce Tribunal ;

**DÉTERMINER** la date après laquelle un membre ne pourra plus s'exclure du groupe suivant un délai d'exclusion fixé à 30 jours après la date de l'avis aux membres ;

**RÉFÉRER** le dossier à l'Honorable Juge en chef ou Juge en chef associé ou Juge coordinateur de cette Cour pour la détermination du district judiciaire dans lequel le recours collectif devra être exercé et pour désignation du juge pour l'entendre ;

**LE TOUT AVEC DÉPENS**, y compris les frais d'expertises, les frais d'avis et les frais relatifs aux modalités d'exécution du jugement à intervenir ;

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS ;**

**MONTRÉAL, le 7 octobre 2016**

Me Gérard Samet

---

**CMKZ, COLAS, MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY**

**Procureurs du demandeur**



## **AVIS D'ASSIGNATION**

(Articles 145 et suivants C.p.c.)

**À :**

**-AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM),** personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ)1142978254, une organisation dont l'activité principale est la gestion aéroportuaire, et dont le siège social est situé au 800, place Leigh-Capréol, bureau 1000, Montréal, (district de Montréal, Province de Québec) H4Y0A5, Canada.

**-NAV CANADA,** personne morale sans but lucratif, inscrite sur le registre des entreprises du Québec sous le numéro d'entreprise du Québec (NEQ) 1145878626, une organisation dont l'activité principale est d'opérer la navigation et les services du système aérien civil au Canada, et dont l'établissement au Québec est situé au 1750 ch. Saint-François, Dorval (Québec) H9P2P6 (Canada), district de

Montréal, Province de Québec et le domicile élu québécois au cabinet d'avocats Gowling WLG, 1, Place Ville-Marie, bureau 3700, Montréal (Québec), H3B3P4, (Canada), district de Montréal, Province de Québec.

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

### **Défendeurs**

#### **Dépôt d'une demande en justice**

**PRENEZ AVIS** que la présente demande introductive d'instance en autorisation d'intenter une action collective et pour l'obtention du statut de représentante, a été déposée et sera présentée pour adjudication devant cette Honorable Cour Supérieure, au Palais de justice de Montréal, 1, rue Notre-Dame Est, Montréal, (QC), H2Y 1B6, district judiciaire de Montréal, à la date fixée par le juge coordinateur de la chambre des actions collectives.

#### **Réponse à cette demande**

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

#### **Défaut de répondre**

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

### **Contenu de la réponse**

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

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

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

### **Changement de district judiciaire**

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

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez

demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

### **Transfert de la demande à la Division des petites créances**

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

### **Convocation à une conférence de gestion**

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

### **PIÈCES AU SOUTIEN DE LA DEMANDE**

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

**R-1** : Inscription au Registre des entreprises de l'OSBL Les Pollués de Montréal-Trudeau ;

**R-2** : Description des stations de mesure installées par la demanderesse ;

**R-3** : Mesures réalisées par les stations de la demanderesse ;

**R-4** : Recommandation de l'OMS pour les normes de bruit ;

**R-5** : Lettre de l'Honorable Marc Garneau à Francine Lauzon, représentante des Pollués de Montréal-Trudeau, en date du 18 avril 2016 ;

Ces pièces sont disponibles sur demande.

**Demande accompagnée d'un avis de présentation**

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

**VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE**

**MONTREAL, le 7 octobre 2016**

Me Gérard Samet

---

**CMKZ, COLAS, MOREIRA, KAZANDJIAN, ZIKOVSKY**  
**Procureurs du demandeur**

