C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
NO : 500-17-109076-193

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre de pratique)

LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU (LPDMT)

PIERRE LACHAPELLE, 10457, avenue Péloquin, Montréal QC H3M 2W3

FRANCINE LAUZON, 10773, rue Waverly, Montréal QC H3L 2W7

ANTOINE BÉCOTTE, 12260 rue Désenclaves, Montréal, QC, H3M 2W3

Demandeurs

c.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM)

Défenderesse

et

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA (Transports et Environnement – changement climatique)

Mis en cause

POURVOI MODIFIÉ EN CONTRÔLE JUDICIAIRE,
EN ANNULATION PARTIELLE DU REGLEMENT D'AÉROPORT DE MONTRÉAL (ADM) INSTITUANT UN COUVRE-FEU ET
DES DÉCISIONS D'ADM SUR LES EXEMPTIONS DUDIT COUVRE-FEU,
(Article 529 alinéa 1 (2°) C.p.c.)

AZRAN
AVOCATS | LAWYERS

ET DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN JUGEMENT DÉCLARATOIRE (Articles 142 et 529 du C.p.c.) AINSI QU'EN INJONCTION PERMANENTE (Articles 509 et s. du C.p.c.) et AVIS (Article 76 du C.p.c.)

À L'UN DES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT EN CHAMBRE DE PRATIQUE POUR LE DISTRICT DE MONTREAL, LA DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

1. Les Pollués de Montréal-Trudeau sont un OBSL dont la mission est d'intérêt public alors qu'il regroupe les riverains incommodés par le bruit et la pollution de l'air de l'aéroport Montréal-Trudeau, tel qu'il appert des lettres patentes communiquées en liasse comme pièce **P-1**;

2. L'aéroport Montréal-Trudeau, ci-après désigné « ADM », a annoncé récemment en plusieurs communications- dont la plus ancienne date d'avril 2018- la construction d'une nouvelle aérogare (un nouveau terminal) et de travaux importants sur ses pistes, comprenant la construction d'une nouvelle piste de sortie rapide, tel qu'il appert d'un article du journal La Presse en date du 18 septembre 2018, communiqué en pièce **P-2**;

3. Ce projet est inspiré par l'augmentation du trafic constatée et souhaitée par ADM, telle que la stratégie d'ADM ressort du rapport de la Commission sur le transport de la Chambre des Communes et de l'exposé de M. Pierre Lachapelle devant ce comité au nom des Pollués de Montréal-Trudeau, ainsi que de la présentation du professeur Roy, documents communiqués en liasse en pièce **P-3**;

4. Depuis quelques années, et pour faire face au même enjeu, le couvre-feu nocturne d'ADM se réduit comme une peau de chagrin, le meilleur indice est d'abord lié à un changement de vocabulaire : heures restreintes d'exploitation plutôt que couvre-feu, alors qu'il ressort de deux jugements que le couvre-feu est reconnu par les tribunaux fédéraux des transports, communiqués en liasse en pièce **P-4**;

5. Des vols sont désormais programmés de façon permanente durant les heures d'exploitation restreintes de l'aéroport, alors même que le temps de couvre-feu réglementé par ADM a diminué depuis les années 90; et pourtant des exemptions sont maintenant reconnues comme permanentes sur le site d'ADM, document communiqué en pièce **P-5**;

---

[2] Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministère des Transports) (1992), 1RCS 3.

6. L'enjeu est d'importance, pour les demandeurs, les personnes physiques demanderesses habitant dans des quartiers survolés de plus en plus souvent par des avions en phase d'approche ou de décollage, et étant incommodées de jour comme de nuit par le développement du trafic, tel qu'il appert de l'analyse des vols de nuit et d'extraits d'une liste de décollages et d'atterrissages pendant les périodes de couvre-feu, ainsi que des plaintes portant sur la période de janvier à septembre 2019, ainsi que d'un document analysant l'évolution des survols sur une longue période, en liasse et communiqués en pièce **P-6**;

7. Cet aéroport, longtemps connu sous le nom de Dorval, est situé dans une zone densément peuplée de l'ile de Montréal;

8. Lors de l'ouverture de l'aéroport de Mirabel, en 1975, tout le trafic international lui a échappé, puis lui est revenu une vingtaine d'années plus tard, lors de la fermeture de Mirabel, avec l'encadrement de la loi de 1991 qui fixe le nouveau statut des aéroports de Montréal, communiquée en pièce **P-7** ;

9. Depuis le trafic concentré sur Dorval-devenu l'aéroport Montréal-Trudeau- augmente de façon exponentielle. Mais l'aéroport Montréal-Trudeau peut-il accueillir sans limitation et sans contrainte une croissance exponentielle de son trafic au regard des principes du développement durable qui font partie du droit canadien? Cette augmentation effrénée du trafic, sans contrôle suffisant, est-elle légale?

10. C'est pourquoi la construction d'une nouvelle aérogare, l'équivalent d'un nouvel aéroport, doit être soumise à une étude d'impact environnementale, ce que la présente procédure souhaite faire ordonner;

11. En effet, les personnes physiques demanderesses dirigent Les Pollués de Montréal-Trudeau et sont directement concernées par les objectifs de cette association qui s'intéresse à la protection des intérêts des citoyens du grand Montréal qui subissent la pollution par le bruit et par l'air générée par le passage à basse altitude des avions qui atterrissent et décollent de l'aéroport international Montréal-Trudeau et souhaitent des modifications de parcours et de niveaux de vol;

12. Le développement du trafic, dont la construction annoncée d'une nouvelle aérogare est révélatrice, ne peut qu'accroitre les effets perturbateurs des aéronefs dans le ciel montréalais, ainsi que les impacts sonores et environnementaux diurnes et nocturnes sur les personnes physiques demanderesses, tel qu'il appert d'un article du journal de Montréal en date du 19 octobre 2019 et consacré aux plaintes de bruit de source aéronautique qui s'accroissent, s'agissant de l'exploitation de l'aéroport de Montréal-Trudeau, communiqué au soutien des présentes en pièce **P-8**;

13. Plus encore, peut-on ainsi procéder sans recueillir l'avis des véritables parties prenantes- toutes les populations riveraines concernées- au sens du développement durable?

14. Les populations riveraines sont représentées par un comité environnemental constitué par l'aéroport Montréal Trudeau et Aéroports de Montréal, et constitué de représentants désignés par les villes concernées, et non par les représentants directs des populations concernées, contrairement aux principes du développement durable, tel qu'il appert de la pièce **P-3** précitée;

15. Les résidents de l'ile de Montréal sont concernés, tel que le prouve un tableau des plaintes déposées de 23h à 6h59 du 1er janvier au 30 septembre 2019 en fait foi, tel qu'il appert de la pièce **P-6** précitée;

16. Dans la même veine, les récentes décisions d'ADM qui exemptent de nombreux aéronefs du respect du couvre-feu nocturne, doivent être justifiées et contrôlées, et non annuler de facto la politique de restriction d'exploitation nocturne pourtant revendiquée par cette autorité aéroportuaire et reconnue par les tribunaux fédéraux du transport;

17. Entre le 22 juillet et le 31 juillet 2019, une soixantaine de vols ont été décomptés entre minuit et 7h du matin, alors que les documents officiels de l'aéroport font état de vols programmés chaque jour entre six h et 7h en bénéficiant d'une exemption permanente, tel qu'il appert des pièces **P-5** et **P-6** précitées;

18. Pourquoi et comment le couvre-feu est-il devenu une politique restrictive de plus en plus flexible dont les exemptions sont décidées, sans un contrôle suffisant, par ADM?

19. Les demandeurs sont une association et des [...] personnes physiques directement affectées par les impacts environnementaux du développement du trafic aérien à l'aéroport Montréal-Trudeau;

I- Mise en contexte

a) Le développement durable

20. Le concept de « développement durable » est apparu sur la scène internationale en 1980, dans la Stratégie mondiale de la conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature : *« For développement to be sustainable, it must take account of social and ecological factors, as well as economics ones»;*

21. Il fut largement popularisé en 1987 grâce au rapport *Notre avenir à tous* de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland) : *« un développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs »;*

22. Les deux principes qui irriguent ces définitions, l'équité et l'intégration, forgent les représentations contemporaines du développement durable et influent sur les textes juridiques et les interprétations entourant leur portée, leurs conditions d'application et de réalisation;

23. À Rio, en 1992, la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement a établi un partenariat mondial sur une base nouvelle et équitable à travers l'intégration du concept de développement dans les politiques et décisions publiques;

24. Les principes directs qui y ont été décidés sont le fondement de nombreuses conventions internationales;

25. Parmi ces principes qui sont désormais reconnus, encore plus en cette ère de réchauffement climatique et de constat des dommages infligés à l'environnement : la participation du public concerné au processus décisionnel des projets ayant un impact environnemental, ainsi que des études d'impact de ceux-ci par une autorité indépendante, l'accès à la justice en matière d'environnement, le principe de précaution;

26. Ceci est d'autant plus problématique alors que Les Pollués de Montréal Trudeau dont la légitimité et la représentativité sont reconnus par le milieu, sont intervenus à de nombreuses reprises auprès des autorités au nom de leurs membres, sans aucune réponse précise, (Ministre de l'environnement, ministre de la santé, Premier Ministre, Ville de Montréal, ADM, par exemple) et sans être invités à participer à une instance de concertation, tel qu'il appert des pièces **P-9** en liasse;

27. La législation canadienne a repris les termes du rapport Brundtland et de la Déclaration de Rio, et l'a inséré dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et la *Loi fédérale sur le développement durable;*

28. Parmi les principes inhérents au concept de développement durable, figurent d'abord ceux qui expriment sa finalité, c'est-à-dire la santé et la qualité de vie, la participation et l'intégration, comme cité précédemment, et comme la reconnu la Cour Suprême dans l'Arrêt ci-dessous :

    - La Cour Suprême a affirmé que la « protection de l'environnement est (...) devenue une valeur fondamentale au sein de la société canadienne » et qu'« individuellement

et collectivement, nous sommes responsables» de sa préservation[2]. Le droit à l'environnement se réalise à travers le principe de participation publique qui se décline en trois droits procéduraux que sont l'accès à l'information, la participation aux processus décisionnels et l'accès à la justice;

29. Les deux premiers volets sont présents dans les procédures d'adoption des lois et des règlements ainsi que dans les procédures d'évaluation des impacts environnementaux des grands projets de développement[3].

30. L'intégrité environnementale s'exprime à travers les principes de prévention et de précaution; l'efficacité économique à travers l'internalisation des coûts et le principe du pollueur-payeur; la dimension sociale avec le principe de participation publique;

31. La transposition de ces principes en droit canadien se réalise notamment par les procédures d'évaluation des impacts sur l'environnement qui se fondent sur le principe de précaution;

b) Les autorités aéroportuaires canadiennes et les restrictions d'exploitation nocturnes

32. Au Canada, l'aviation relève de la compétence du gouvernement fédéral. L'industrie est régie par la Loi sur l'aéronautique et le règlement afférent, le Règlement de l'aviation canadien (RAC), qui prévoit des mesures relatives au bruit, un des aspects du droit de l'environnement;

33. Les autorités responsables d'un aéroport peuvent procéder par règlement et assujettir les vols de nuit à certaines restrictions, en vertu de l'article 602.105 du RAC;

34. Transports Canada réglemente les activités de l'industrie, applique les règlements sur le bruit des aéronefs, fait enquête quand une infraction est signalée et impose des sanctions pécuniaires lorsqu'il y a eu infraction. La partie VI du RAC, « Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs », aide aussi à gérer le bruit de aéronefs;

35. En vertu de l'article 602.105 du règlement (critères acoustiques d'utilisation), les aéronefs exploités à un aérodrome canadien ou dans son voisinage doivent se conformer aux procédures d'atténuation du bruit et aux exigences de contrôle du bruit applicables, publiées dans la Canada Air Pilot, une publication sur la navigation destinée aux pilotes.

---

[2] Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministère des Transports) (1992), 1RCS 3.

[3] Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, LC 1992, c 37 à l'art 21.2 -Canada, LCEE)

Ces procédures sont établies par chaque autorité aéroportuaire et par ADM dans le cas de l'aéroport Montréal-Trudeau;

36. Les procédures d'atténuation et les exigences de contrôle appliquées aux aéroports canadiens comprennent les procédures d'arrivée et de départ des aéronefs, ainsi que les restrictions d'exploitation, ayant pour but de minimiser l'effet du bruit sur les collectivités des environs, de jour comme de nuit;

37. Les aéroports du Canada les plus importants sont gérés et exploités par des sociétés locales sans but lucratif appelées autorités aéroportuaires. Transports Canada loue l'infrastructure aéroportuaire fédérale à ces autorités, qui en assurent l'exploitation et la gestion conformément à un bail à long terme. Les autorités aéroportuaires sont notamment responsables de la gestion des effets environnementaux produits par l'exploitation de leurs installations sur les collectivités situées à proximité (dont le bruit, la gestion de l'air, la sécurité et le principe de précaution);

38. Elles peuvent accorder à un transporteur aérien une exemption à la mise en œuvre de leurs propres règles dans certaines conditions;

39. De façon ponctuelle, lorsque des circonstances imprévues l'exigent-par exemple, en cas de retard dans le contrôle aérien, de problèmes mécaniques, de questions de santé, ou de mauvaises conditions météorologiques-les autorités aéroportuaires peuvent permettre à un aéronef d'atterrir en dehors des heures du couvre-feu;

40. Malheureusement, des exemptions permanentes sont aussi manifestement accordées par ces autorités aéroportuaires, si elles déterminent que les avantages économiques d'un vol compensent les effets négatifs sur les résidents, ou même sans raison, ce qui remet en cause le fondement du couvre-feu nocturne, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-5** précitées;

41. Ces exemptions nocturnes sont nombreuses comme indiqué précédemment et elles perturbent le sommeil des demandeurs personnes physiques et de façon générale des membres de l'association demanderesse comme indiqué dans le tableau des plaintes précité;

c) Les procédures d'atténuation et les exigences de contrôle appliquées à l'aéroport International Montréal-Trudeau imposent des restrictions aux vols de nuit.

42. ADM est l'autorité aéroportuaire de l'aéroport Montréal-Trudeau. Elle définit les règlements qui relèvent de son pouvoir, notamment pour ce qui concerne les restrictions d'exploitation;

43. ADM élabore ses plans en intégrant les principes du *Balance Approach* de l'OACI. S'agissant du climat sonore, le rôle d'ADM devrait être d'assurer un équilibre entre le développement de l'aéroport et le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec les riverains, ce qui n'est pas le cas, puisqu'il n'existe aucune concertation publique connue avec les parties prenantes, c'est à dire avec les populations concernées par le développement du trafic et qui subissent directement l'impact environnemental de ce développement, ce qui est le cas des personnes physiques demanderesses et des membres de l'association demanderesse;

44. Depuis une date proche de la fermeture de l'aéroport de Mirabel, celui de Montréal-Trudeau a ainsi décidé, sans concertation avec les parties véritables prenantes au sens du développement durable, d'être ouvert 24h sur 24 pour les avions de moins de 45 000kg, c'est-à-dire principalement des avions à hélice ou de type CRJ/Embraer, qui sont pourtant des avions biréacteurs de près de 40 000kg, aussi bruyants que les jets plus lourds;

45. Seuls les avions les plus lourds ont des restrictions en ce qui concerne les heures d'exploitation nocturnes, en respect théorique du couvre-feu qui existait depuis sa fondation. Les périodes d'atterrissage et de décollage sont restreintes : ils doivent atterrir entre 7h et 1h, et décoller ente 7h et minuit, alors qu'auparavant, il y a une trentaine d'années, 23h s'affichait au lieu de minuit ou 1h;

46. ADM applique les restrictions en vigueur qu'elle a elle-même définies ou modifiées pour les décollages et atterrissages des vols à Montréal-Trudeau;

47. ADM peut accorder des exemptions, comme il est prévu dans le Canada Air Pilot;

48. Transports Canada a le pouvoir d'infliger des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles, tel qu'il appert de deux décisions de justice communiquées au soutien des présentes en pièces **P-4** précitées;

49. Transports Canada est l'organisme règlementaire chargé de veiller au respect de l'application des critères acoustiques et des mesures d'atténuation du bruit;

50. Ces décisions et cette règlementation n'ont pas fait l'objet d'une concertation avec les véritables parties prenantes au sens du développement durable;

51. L'impact du développement des exemptions, qui suit le développement du trafic, s'avère difficile à supporter par les demanderesses personnes physiques et les membres de l'association demanderesse, alors que le couvre-feu reconnu n'est pas vraiment respecté, ce qui entraine des conséquences sur leur sommeil à l'heure du développement du trafic, comme cela ressort des arguments précédents;

II- Le couvre-feu de l'aéroport Montréal-Trudeau s'applique aux aéronefs de plus de 45 000kg, entre 7h et 1h pour les atterrissages et 7h et minuit pour les décollages

a) L'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau est restreinte, selon la réglementation publiée à cet effet sur son site :

52. Pour ce qui est des jets de plus de 45 000 kilogrammes, les heures normales d'exploitation sont de 7h à minuit pour les décollages et de 7h à 1h pour les atterrissages, tel qu'il appert de la pièce **P-10**;

53. Toutefois, l'aéroport (Aéroports de Montréal-ADM) a le droit et le pouvoir d'accorder des exemptions pour des urgences médicales, des retards hors du contrôle du transporteur et des conditions météorologiques adverses, tel qu'il appert de la pièce **P-10** précitée;

54. Une politique interne stricte est théoriquement appliquée- ou au moins annoncée- à cet égard. En particulier, dans le cas des vols réguliers, la justification doit s'appuyer sur de solides motifs opérationnels, tel qu'il appert de la pièce **P-10** précitée;

55. ADM accorde des exemptions à certains avions pour des départs avant 7h ou des arrivées tardives, tel qu'il appert de la pièce **P-10** précitée;

56. Cette règle figure parmi les mesures d'atténuation édictées par Aéroports de Montréal (ADM);

57. La valeur légale de cette règle ressort, par renvoi, de son cadre juridique que sont la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C.1985, c.A-2, art.7.7 et le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, DORS/96-433, article 602.105 (c);

58. Ce dernier article se lit ainsi :

« Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aérodrome[4] ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le Canada Air Pilot ou le supplément de vol-Canada, notamment en ce qui concerne : ...c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite »;

59. L'article 602.96(3) d) dispose que si l'aérodrome est un aéroport, il est nécessaire de se conformer aux restrictions d'exploitation de l'aéroport précisées par le ministre dans le Supplément de vol-Canada et reprises dans le Canada Air Pilot;

60. Le Supplément de vol – Canada contient les sections suivantes :

-Section générale : tableaux, légendes et information pertinente pour l'interprétation du Supplément;

-Répertoire aérodromes et aménagements : données et croquis sur les aérodromes et les héliports du Canada ainsi que certains aérodromes de l'Atlantique Nord;

-Planification : renseignements concernant la planification des vols, les caractéristiques de l'espace aérien, la mise à jour des cartes, les restrictions sur les vols, les routes IFR, les intersections de voies aériennes et les distributeurs de cartes;

61. Ces dispositions renvoient aux restrictions d'exploitation édictées par l'aéroport concerné;

62. Les volumes 5 et 6 du Canada Air Pilot (CAP) reprennent les mesures d'atténuation publiés par ADM pour l'aéroport Montréal-Trudeau, tel qu'il appert de la pièce **P-11** en liasse;

63. La politique de restriction d'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau pour les atterrissages et les décollages est ancienne;

64. Ainsi dans un jugement du 27 décembre 2001, le Tribunal d'appel des transports du Canada a eu l'occasion de rappeler l'ancienne existence du couvre-feu à l'aéroport de Dorval (devenu aéroport Montréal-Trudeau), dans une affaire Ministre des Transports contre Air Canada, qui porte sur des faits datant du 15 décembre 1999 et du 14 février 2000, tel qu'il appert de la pièce **P-4** en liasse précitée;

65. Deux Airbus 319 d'Air Canada ont atterri à l'aéroport Dorval les 15 décembre 1999 et 14 février 2000 pendant la période de couvre-feu, soit respectivement à 1h27 et 2h18 du matin;

[4] Le mot aérodrome comporte les aéroports.

66. Extraits de l'argumentation du jugement :

> « La définition de couvre-feu pour l'aéroport de Montréal (Dorval) est publiée dans le CAP…Le document montre « que l'atterrissage d'un Airbus 319 est interdit à Dorval après 1h, à moins qu'une permission préalable n'ait été obtenue du Directeur délégué de l'aéroport au sens de l'article 5 de la partie A des Critères acoustiques d'utilisation.
>
> Pour le premier vol, « aucune permission préalable n'a été demandée à ADM pour autoriser un atterrissage en dehors des heures d'exploitation, c'est-à-dire pour atterrir en période de couvre-feu ».
>
> Pour le second vol, « une permission d'atterrissage avait été demandée à ADM, mais elle n'avait pas été accordée. Le commandant de bord, de concert avec la gestion opérationnelle d'Air Canada et son Centre d'exploitation de système (CES) ont pris la décision d'atterrir sans permission préalable et en dépit du refus d'accorder une exemption ».
>
> « Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), qui a remplacé les Ordonnances sur la navigation aérienne (ONA), donne un pouvoir discrétionnaire aux autorités locales aéroportuaires concernant la gestion du bruit…L'exercice équitable du pouvoir discrétionnaire constitue un principe fondamental en droit administratif. Ce principe fondamental repose sur l'administration équitable et impartiale de cette discrétion;
>
> En revanche, pour appliquer l'équité, une politique claire qui régit toute affaire discrétionnaire constitue la meilleure façon d'éviter la confusion et l'injustice »;
>
> « Les autorités locales ont donc la discrétion d'établir une politique et elles peuvent gérer les cas d'exemption au couvre-feu;
>
> « Afin d'éviter la confusion et les incohérences, on a établi une politique précise pour utiliser l'aéroport de Mirabel lorsqu'on peut prévoir qu'un atterrissage aura lieu ou pourrait avoir lieu après le couvre-feu…… »;
>
> « Le règlement confère à ADM la discrétion d'établir la politique…à moins que l'élaboration ou la mise en application de ladite politique ne soit injuste sous l'angle du droit administratif. »

Ce qui permet au tribunal d'intervenir pour en vérifier la mise en œuvre;

b) Les décollages et atterrissages d'avions de plus de 45 000kg pendant la période de restrictions liées au couvre-feu.

67. Les exemptions ne devraient concerner que des urgences médicales, des retards hors du contrôle du transporteur et des conditions météorologiques adverses. Dans le cas des vols réguliers exemptés, la justification doit s'appuyer sur de solides motifs opérationnels. Les exemptions devraient être par ailleurs conditionnelles à l'application des mesures d'atténuation du bruit en vigueur;

68. ADM accorde des exemptions à certains avions pour des départs avant 7h ou des arrivées tardives. Seuls les aéronefs les moins bruyants peuvent bénéficier d'une telle exemption;

69. Pourtant, dans les tableaux de décollage de ce mois de juillet, si l'on prend pour exemple le lundi 22 juillet, 5 départs de gros porteurs figurent à l'horaire avant 7h, tel qu'il appert de la pièce **P-5** précitée :

- Le vol AA 1516 à destination de Miami, assuré à 6h, par un Boeing 738;
- Le vol AC481 à destination de Toronto, assuré à 6h, par un Airbus 321;
- Le vol AC485 à destination de Toronto, assuré à 6h30, par un Airbus 320;
- Le vol WG426 à destination de Punta Cana, assuré à 6h40, par un Boeing 738;
- Le vol AA2858 à destination de Dallas, assuré à 6.45, par un Airbus 319;

70. Ces dispositions renvoient aux restrictions d'exploitation édictées par l'aéroport concerné;

71. Ces vols réguliers sont planifiés à l'avance et bénéficient d'une exemption permanente;

72. Dans les tableaux d'atterrissage, le 26 juillet, par exemple, deux vols de gros porteurs ont atterri de nuit, durant la période de couvre-feu :

-Le vol AC 1653, en provenance de Miami, intervenu à 1h20, par un Airbus 319;

-Le vol TS 715, en provenance de Santa Clara, intervenu à 3h03, par un Airbus 321;

73. Le journal des opérations : Ce document doit contenir toutes les demandes d'exemption accordées ou refusées avec leurs motifs exacts;

c) Analyse du pouvoir discrétionnaire

74. En vertu de son bail à long terme de 1994 avec Transports Canada, propriétaire de l'aéroport Montréal-Trudeau, ADM est définie comme une autorité locale aéroportuaire, responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau. Le RAC donne un pouvoir discrétionnaire aux autorités locales aéroportuaires concernant la

gestion du bruit, ce qui est le cas d'ADM, tel qu'il appert d'un extrait du bail et du RAC, produits en pièce **P-11** en liasse;

75. L'exercice équitable du pouvoir discrétionnaire constitue un principe fondamental en droit administratif. Il repose sur l'administration équitable et impartiale de cette discrétion. Il faut donc une politique claire, lorsqu'il s'agit d'une affaire discrétionnaire;

76. Le principe de l'exercice raisonnable d'un pouvoir discrétionnaire, est ajouté à l'approche antérieure de la jurisprudence, fondée sur une approche pragmatique et fonctionnelle de la révision des décisions discrétionnaires;

77. La jurisprudence récente de la Cour suprême du Canada et de la Cour d'appel du Québec manifeste le souci de faire du principe de l'exercice raisonnable d'un pouvoir discrétionnaire une exigence fondamentale dont la violation est sanctionnée par les tribunaux. Dans Catalyst Papert Corp. c. North Cowichan (Dist.), 2012 CSC 2, la Cour Suprême a considéré que la norme de la décision raisonnable ou correct devait s'appliquer à l'ensemble des règlements et décisions publiques, sauf en matière constitutionnelle où la Cour doit vérifier si la proportionnalité constatée entre les droits et valeurs de la Charte canadienne et le motif d'intérêt public invoqué par le décideur est raisonnable. Le juge chargé du contrôle judiciaire doit se demander quelles limites le décideur aurait raisonnablement pu prendre en considération;

78. L'aéroport de Dorval, aujourd'hui dénommé Montréal-Trudeau, a toujours connu historiquement un couvre-feu, tel qu'il appert d'un extrait de la pièce **P-12**, un document rédigé par Roger Trottier et citant l'ancien vice-président environnement d'ADM, Youssef Sabeh;

79. Instauré de 23h à 7h pour tous les avions, il a été progressivement réduit au grand dam des riverains qui sont constitués aujourd'hui de la majorité des habitants de l'ile de Montréal;

80. Depuis 1975, l'aéroport de Mirabel avait ouvert et tout le trafic international y était affecté. Lors du transfert des vols internationaux, de Dorval vers ce nouvel aéroport, le couvre-feu a été publiquement confirmé, et tout appareil retardé était détourné vers Mirabel en cas d'approche de Dorval durant les heures de couvre-feu;

81. En 1997, le vice-président environnement d'ADM, M. Youssef Sabeh, a pu déclarer que le couvre-feu s'appliquait au trafic entre 23h et 7h00. Mais cela n'allait pas durer, tel qu'il appert de la pièce **P-12**, précitée;

82. À la fin du XXe siècle, ce couvre-feu était réduit par l'autorité aéroportuaire aux appareils de plus de 45 000kg, et les heures d'interdiction étaient devenues 1h-7h pour les atterrissages et minuit 7h pour les décollages;

83. La répétition de vols réguliers programmés par ADM en période de couvre-feu, qui ne concerne que les avions de plus de 45 000kg, justifie l'interrogation légitime des personnes physiques demanderesses, qui subissent directement l'impact du bruit des vols nocturnes, puisque chaque vol, au départ ou à l'arrivée, perturbe la sérénité nocturne des populations montréalaises survolées, et remet en question de facto la réalité du respect de ce couvre-feu;

84. L'exercice équitable du pouvoir discrétionnaire constitue un principe fondamental en droit administratif. Ce principe fondamental repose sur l'administration équitable et impartiale de cette discrétion. Le règlement confère à ADM la discrétion d'établir la politique...à moins que l'élaboration ou la mise en application de ladite politique ne soit injuste sous l'angle du droit administratif;

85. Les demandeurs en cette injonction déclaratoire et en contrôle judicaire, soumettent à cette Cour, que le journal des opérations sur la gestion du couvre-feu avec tous les justificatifs nécessaires devrait être communiqué sur une période de deux (2) ans, afin de pouvoir s'assurer que la discrétion dont jouit ADM dans sa politique d'exemptions est assurée de façon équitable et impartiale et ne soit pas déraisonnable, injuste, constitutive d'abus de droit : si la politique devait être trop permissive et non justifiée, elle rendrait en réalité caduque l'effectivité des restrictions d'exploitation nocturnes mises en avant par ADM. Il est nécessaire de vérifier la légalité des modifications apportées au couvre-feu;

III- Le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau, ses projets de construction d'une nouvelle aérogare et de développement des pistes pour favoriser le développement du trafic aérien.

a) Un développement exponentiel : Montréal-Trudeau aurait beaucoup de difficultés à faire face au développement du trafic

86. Le développement du trafic constaté et facilité par ADM, notamment avec son projet de nouvelle aérogare, pose la question de la compatibilité de la croissance sans limite d'un aéroport international en zone urbaine à forte densité de population avec le droit de l'environnement et le développement durable, tel qu'il appert des articles en liasse communiqués en pièce **P-13;**

87. Montréal-Trudeau vit la plus importante période de croissance de son histoire: les projections d'ADM font état de 20 millions de passagers en 2019, 25 millions en 2025 et 35 millions en 2035, tel qu'il appert de la pièce **P-13** précitée;

88. Depuis la consolidation des vols passagers à YUL en 2004, le nombre de passagers a plus que doublé, passant de 9 à 19 millions, tandis que le nombre de destinations directes internationales a plus que triplé, passant de 30 à 90. Son trafic aérien a franchi en 2017 la barre des 18 millions de passagers et depuis trois ans, la croissance annuelle de l'achalandage est en moyenne de 9,5 %. D'ailleurs, depuis cinq ans, l'achalandage a bondi de 32 % à Montréal-Trudeau, tel qu'il appert de la pièce **P-13** précitée;

89. En 2018, l'aéroport a accueilli deux nouveaux transporteurs (Level et Norwegian) deux autres ont annoncé leur arrivée en 2019 (Aer Lingus et Austrian Airlines). Dix liaisons directes se sont ajoutées, dont Phoenix, Baltimore, Tokyo et Bucarest. Avec l'addition de Vienne en 2019, Montréal-Trudeau desservira 91 destinations à l'international (États-Unis non inclus). À titre de comparaison, Vancouver en offre 48 et Boston 44, tel qu'il appert de la pièce **P-13** précitée;

90. Dans le monde, on dénombre 11,8 millions de passagers par jour. Et vers 2036, l'achalandage planétaire devrait doubler, pour atteindre les huit milliards de passagers, tel qu'il appert de la pièce **P-13** précitée;

91. Selon les déclarations publiques de responsables d'ADM, les avions sont en effet de plus en plus performants et peuvent déplacer les passagers de plus en plus loin. Il y a aussi l'accroissement des échanges commerciaux internationaux et l'émergence d'une classe moyenne de plus en plus nombreuse en provenance de grands pays qui se développent tels que la Chine et l'Inde. Enfin, l'accès aux billets d'avion s'est démocratisé. « Un aller-retour pour Paris-Montréal est plus ou moins au même prix qu'il y a 30 ans », tel qu'il appert de la pièce **P-13** précitée;

92. Selon d'autres déclarations publiques des responsables d'ADM, de nombreux secteurs des infrastructures de l'aéroport sont au maximum de leur capacité, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

93. L'été 2018, une quinzaine de vols par jour ont été desservis en barrière éloignée parce qu'il n'y avait pas assez de portes d'embarquement-débarquement. Des transbordeurs et des autobus ont été utilisés pour transporter les passagers, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

b) Un projet de construction d'un nouvel aéroport au sein de l'aéroport existant.

94. Pour faire face au trafic et le développer, Aéroports de Montréal (ADM) a annoncé dès 2019 les premiers travaux d'un projet d'expansion de 2,5 milliards de dollars sur cinq ans, comprenant l'ajout d'une aérogare et un investissement dans la création de nouvelles pistes de sortie rapide, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

95. Selon des déclarations publiques d'ADM, la nouvelle aérogare sera située entre les deux pistes principales existantes et comptera de 10 à 14 portes d'embarquement, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

96. Dans un second temps la nouvelle aérogare sera rattachée à l'aérogare existante;

97. Selon ADM, un terminal prend sept ans à construire. Si les travaux commencent en 2019, il sera prêt en 2025 ou 2026. Si cela n'est pas fait rapidement, il faudra utiliser des transbordeurs et des autobus à l'année. Une construction plus tardive nuira à la capacité d'ADM de répondre à la demande en plus de freiner le développement économique de Montréal, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

98. Enfin ADM, affirme publiquement avoir l'espace de terrain suffisant à Dorval pour absorber encore beaucoup de croissance, tel qu'il appert des pièces **P-3** et **P-13** précitées;

c) Le projet qui porte sur une nouvelle aérogare et l'augmentation des pistes disponibles, doit être soumis à une évaluation environnementale.

99. La loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) établit les exigences fédérales pour l'évaluation environnementale des projets et créée un processus d'examen qui met l'accent sur les grands projets qui sont les plus susceptibles de causer des effets environnementaux négatifs importants dans des domaines de compétence fédérales;

100. Les activités aéroportuaires sont de compétence fédérale;

101. En application de la LCEE, le Règlement désignant les activités concrètes établit la liste de ces activités qui sont les plus susceptibles de causer des effets environnementaux négatifs;

102. Un projet qui comprend une ou plusieurs activités concrètes définies dans le Règlement est assujetti à l'évaluation environnementale prévue dans la LCEE, et devra être soumise à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact, selon la nouvelle loi destinée à remplacer la LCEE, votée mais non encore en vigueur du fait de l'absence de son règlement d'application;

103. Selon les articles 26 et 27 du Règlement désignant les activités concrètes soumises à la LCE, la construction d'un nouvel aéroport, au sens du paragraphe 3(1) de la Loi sur l'aéronautique, la construction ou le prolongement d'une piste de 1500 mètres ou plus doit être soumis au contrôle de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ou à la future Agence canadienne d'évaluation d'impact;

104. L'aéroport Montréal-Trudeau est un aérodrome agréé comme aéroport au titre d'un document d'aviation canadien en état de validité au sens de la Loi sur l'aéronautique;

d) Analyse

105. La construction d'une nouvelle aérogare est assimilable à la construction d'un nouvel aéroport, qui ne fait pas seulement qu'accompagner le développement du trafic aérien, mais le favorise;

106. Le projet doit ainsi être soumis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ce qui n'est manifestement pas le cas à ce jour;

107. L'impact d'un tel développement du trafic aérien sur l'environnement, a des conséquences prévisibles en termes de bruit, de pollution atmosphérique et de sécurité;

108. L'aéroport Montréal-Trudeau est situé en pleine ville de Montréal et ses activités sont mitoyennes d'une des zones mondiales les plus densément peuplées à proximité d'un aéroport international de son calibre;

109. Il est indispensable que l'évaluation environnementale du projet de nouvelle aérogare, d'investissement concernant les pistes et de développement du trafic aérien annoncé soit ordonnée, non seulement en application de la loi canadienne d'évaluation environnementale et de son règlement d'application sur les activités concrètes, mais aussi selon les principes du développement durable, en présence des parties prenantes;

110. Peut-on encore développer de façon responsable le trafic de cet aéroport de centre-ville? Le projet d'ADM sur le développement de Montréal-Trudeau peut-il échapper à une solide évaluation environnementale avec étude d'impact?

111. Cette question fait l'objet de la présente demande en injonction déclaratoire avec contrôle judiciaire qui est ici d'intérêt public, avec demande d'ordonner une telle évaluation environnementale;

IV- Les conclusions injonctives, de contrôle judicaire et déclaratoires demandées à la Cour et l'avis de l'article 76 du code de procédure civile :

112. La politique de couvre-feu a été limitée par ADM pour les avions de 45 000 kilogrammes qui ne peuvent décoller que de 7h à minuit et n'atterrir que de 7h à 1h, alors que le couvre-feu initial, commençait selon les informations communiquées au demandeur, dès 23h pour l'ensemble des mouvements des avions, qu'elle qu'en soit la catégorie;

113. Le règlement a été changé et libéralisé sans consultation des parties prenantes alors que ses conséquences sont de plus en plus importantes sur les riverains en raison de l'augmentation du trafic et du non-respect de l'environnement;

114. ADM accorde de plus en plus d'exemptions sans que les critères soient suffisamment précis, puisque d'un côté il est affirmé qu'il s'agit de l'application d'une politique stricte d'exemptions pour des urgences médicales, des retards hors du contrôle du transporteur et des conditions météorologiques adverses, alors qu'il est à contrario précisé que dans le cas des vols réguliers, il est reconnu que des vols sont exemptés de façon permanente et figurent à l'horaire durant les heures de couvre-feu, alors que la justification devrait s'appuyer sur de solides motifs opérationnels;

115. Sous l'apparence de la rigueur, les critères sont vagues, d'autant qu'ADM a déclaré publiquement privilégier l'intérêt de sa clientèle et des compagnies aériennes d'avoir des vols très tôt, avant 7h, et encore l'opposition entre l'intérêt économique et celui des résidents voisins;

116. Il est donc nécessaire d'accueillir le présent contrôle judiciaire pour vérifier les critères d'exemption utilisés, le journal des opérations depuis au moins deux années, et déterminer, si les décisions sont correctes et raisonnables, ou s'il y a lieu de constater qu'elles sont arbitraires, abusives ou de mauvaise foi;

117. Les demandes d'exemption ne sont-elles pas devenues comme « un bar ouvert »?

118. Ne faut-il pas ordonner la remise du journal des opérations depuis deux ans?

119. Allant plus loin, le pouvoir discrétionnaire est utilisé par ADM dans le cadre du règlement précité qui a été modifié de façon discrétionnaire;

120. Ce règlement est-il valide et légal, alors qu'il permet par son interprétation dépourvue de balises précises, une application discrétionnaire tendant à supprimer *de facto* le couvre-feu ou tout contrôle des critères utilisés par ADM dans sa discrétion judiciaire?

121. Ne convient-il pas de déclarer la réalité d'un couvre-feu nocturne strict?

122. D'autre part, peut-on sans limite, et sans étude d'impact environnemental, développer le trafic aérien 24h sur 24 d'un aéroport international, situé dans une zone urbaine densément peuplée?

123. Peut-on, de la même façon, encourager le développement du trafic en construisant une nouvelle aérogare, et des aménagements sur les pistes, ou construire de nouvelles pistes, sans procéder à une étude d'impact environnementale et sans demander l'avis des parties prenantes au sens du développement durable, c'est-à-dire de la population concernée par l'augmentation du bruit 24h sur 24 et celui de la pollution?

124. Le droit à la vie et à la sécurité sont protégés par les chartes. Le développement exponentiel et l'activité de l'aéroport Montréal-Trudeau de jour comme de nuit sont une atteinte à ces principes constitutionnels;

125. L'abus d'exemption du couvre-feu, sans contrôle et sans limite, d'ADM et son développement accéléré, ne doivent-il pas être sanctionnés par la condamnation à des dommages punitifs;

126. La condamnation d'ADM à des dommages punitifs pour développement du trafic sans contrôle, est-elle justifiée à hauteur de 1 million de dollars par mois, sauf à parfaire, depuis le jour où les exemptions discrétionnaires au couvre-feu ont été développées, sans autre justification économique, c'est-à-dire de facto depuis l'an 2005, soit un an après le regroupement de tous les vols sur le site de Dorval;

127. Ne convient-il pas d'ordonner aux défendeurs de saisir les autorités environnementales fédérales compétentes pour procéder à une étude d'impact, non seulement sur le projet de nouvelle aérogare, mais encore sur le développement exponentiel attendu du trafic de l'aéroport Montréal-Trudeau?

128. N'est-ce pas contraire à l'urgence climatique de développer sans retenue un aéroport urbain international d'envergure, tel celui qu'est devenu Montréal-Trudeau?

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

DÉCLARER inapplicable, invalide, ou inopérant, en raison de son caractère imprécis et arbitraire, le règlement d'ADM sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport à certaines heures, dans toutes ses dispositions lui donnant le pouvoir d'exemption;

DÉCLARER que le processus du pouvoir discrétionnaire d'ADM pour accorder des exemptions au couvre-feu est exercé de façon arbitraire, abusive ou de mauvaise foi;

DÉCLARER en conséquence la suspension du pouvoir d'exemption d'ADM tant et aussi longtemps que le règlement n'aura pas été modifié;

DÉCLARER qu'ADM devra appliquer un couvre-feu nocturne strict;

ANNULER en conséquence les dispositions du règlement qui traite des exemptions;

DÉCLARER que le couvre-feu de l'aéroport Montréal-Trudeau doit être d'application stricte;

DÉCLARER quelles sont les heures de ce couvre-feu et vérifier la légalité des modifications des heures de couvre-feu qui ont été décidées sans concertation par ADM;

ORDONNER ET ENJOINDRE à ADM la communication du journal des opérations depuis deux ans et de la motivation des décisions autorisant l'exemption du couvre-feu;

DÉCLARER que la construction d'une seconde aérogare au sein de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'extension de ses pistes doivent être soumises à une étude d'impact environnementale avant d'être autorisés, puisque le développement illimité de cet aéroport au sein d'une zone urbaine densément peuplée n'est pas compatible sans respecter les principes du développement durable et notamment la consultation des parties prenantes;

ORDONNER ET ENJOINDRE à ADM la soumission de ces projets à une étude d'impact environnementale;

CONDAMNER ADM au paiement de dommages punitifs aux demandeurs, en raison du développement, sans contrôle, de jour comme de nuit, de l'Aéroport Montréal-Trudeau, au détriment des parties prenantes et population voisine, c'est-à-dire, en mettant en cause leur droit à la vie et à la sécurité;

ORDONNER à ADM de suspendre le projet de construction d'une nouvelle aérogare et de nouvelles pistes tant et aussi longtemps qu'une étude d'impact environnementale n'aura pas été favorablement conclue;

CONDAMNER ADM, l'exploitant de l'aéroport Montréal-Trudeau, à payer la somme de 1 million de dollars par[....] an depuis le 1er janvier 2005, sauf à parfaire, en dommages punitifs aux demandeurs, en raison du développement voulu du trafic, sans respect du couvre-feu, et sans contrôle, de jour comme de nuit, au détriment de la qualité de vie des populations riveraines;

DIRE que la demanderesse Les Pollués de Montréal-Trudeau a la possibilité de recevoir le montant des condamnations pour l'aider dans ses objectifs ou de remettre ces sommes à une fondation défendant l'environnement.

SOUS TOUTES RÉSERVES

LE TOUT avec les frais de justice.

Montréal, le 31 octobre 2019

ME GÉRARD SAMET
AZRAN AVOCATS
Avocats des demandeurs
222 boul. St-Laurent, bureau 202
Montréal (Québec) H2Y 2Y3
Téléphone : (514) 499-4010 ext 48
Télécopieur : (514) 499-2979
Courriel : gerardsamet@gmail.com
gsamet@azranassocies.com

AZRAN
AVOCATS | LAWYERS

Nº 500-17-109076-193

COUR SUPÉRIEURE (Chambre de pratique)

DISTRICT MONTRÉAL

LES POLLUÉS DE MONTRÉAL TRUDEAU (LPDMT)

Demanderesse

c.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL(ADM)

Défenderesse

et

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA

PGC

POURVOI MODIFIÉ EN CONTRÔLE JUDICIAIRE, EN ANNULATION PARTIELLE DU RÈGLEMENT D'AÉROPORT DE MONTRÉAL INSTITUANT UN COUVRE-FEU ET DES DÉCISIONS D'ADM SUR LES EXEMPTIONS DUDIT COUVRE-FEU, ET DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN JUGEMENT DÉCLARATOIRE AINSI QU'EN INJONCTION PERMANENTE

ORIGINAL

Me Gabrielle Azran, Me Gérard Samet, Me Agathe Basilio

N/D 3707.002 CODE BA-0922

(gazran@azranassocies.com),
(gsamet@azranassocies.com),
(abasilio@azranassocies.com)

AZRAN & ASSOCIÉS AVOCATS INC.
AVOCATS
ATTORNEYS AT LAW

222, boulevard St-Laurent
Suite 202
Montréal (Québec)
H2Y 2Y3

T. 514.499.2010
F. 514.499.2979
info@azranassocies.com
azranassocies.com