

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE SAINT-MAURICE

NO : 410-06-000005-114

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectifs)

COALITION CONTRE LE BRUIT,
personne morale constituée en vertu de
la partie III de la Loi sur les
compagnies, ayant sa principale place
d'affaires au [REDACTED]

Requérante

-et-

LILIANE GUAY, domiciliée et résidant
au [REDACTED]

Personne désignée

c.

VILLE DE SHAWINIGAN, personne
morale de droit public ayant son
principal établissement au [REDACTED]

-et-

3845443 Canada inc. faisant affaires
sous le nom d'**AVIATION MAURICIE**
personne morale constituée en vertu de
la Loi canadienne sur les sociétés par
actions, ayant une place d'affaire au [REDACTED]

-et-

**BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION
INC.** personne morale constituée en
vertu de la Loi sur les compagnies
partie 1A, ayant une place d'affaires au

Intimées

**REQUÊTE EN AUTORISATION D'EXERCER UN RECOURS COLLECTIF ET POUR
OBTENIR LE STATUT DE REPRÉSENTANT
(Art. 1002 et suivants C.p.c.)**

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU DISTRICT DE
ST-MAURICE, LA REQUÉRANTE EXPOSE CE QUI SUIT :**

La définition du groupe

1. La requérante demande l'autorisation d'exercer le recours collectif pour le compte du groupe suivant :

Toutes les personnes physiques résidant ou ayant résidé, à temps plein ou partiel, à 200 mètres ou moins de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue en Mauricie et ce, après le 21 juin 2008.

2. La requérante demande également d'obtenir le statut de représentante de ce groupe et, pour les fins de ce recours, elle désigne une de ses membres, en l'occurrence, madame Liliane Guay, à titre de personne désignée dont l'intérêt est relié aux objets pour lesquels la corporation a été constituée;

**Les faits qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part de la
personne désignée**

L'historique des mouvements d'hydravions au Lac-à-la-Tortue

3. Le Lac-à-la-Tortue est fréquenté par des hydravions depuis de nombreuses années;

4. En effet, c'est le site d'implantation du premier hydroaéropport ou hydrobase au Canada [ci-après hydrobase];
5. Cette hydrobase se situe dans le coin nord-ouest du lac, plus précisément au 1340, avenue du Tour du Lac à Shawinigan, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue de Shawinigan, **pièce R-1**;
6. En raison des vents dominants et de la situation géographique, les décollages de cette hydrobase se font généralement vers le nord-est et les amerrissages se font généralement sur le même axe;
7. Cette hydrobase appartient actuellement à l'intimée Bel-Air Laurentien Aviation Ltée [ci-après Bel-Air Aviation];
8. Bel-Air Aviation a été constituée en 1985, tel qu'il appert du Registre des entreprises, **pièce R-2**;
9. Bel-Air Aviation œuvre dans la vente et la réparation d'avions et opère des installations aéroportuaires ainsi que l'hydrobase ci-haut mentionnée;
10. La cohabitation entre les hydravions et les autres utilisateurs et riverains du lac n'a pas posé de réels problèmes jusqu'en 1995, alors que des hydravions ont commencé à être utilisés pour des vols touristiques à partir de l'hydrobase de Bel-Air Aviation qui la louait à des opérateurs commerciaux;
11. Aviation Mauricie (3845443 Canada inc.) a été constituée en personne morale en 2000 et a commencé ses activités la même année, tel qu'il appert du registre des entreprises, **pièce R-3**;
12. Aviation Mauricie exploite une entreprise de transport aérien par hydravions à des fins récréatives et touristiques au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert notamment de son site web, **pièce R-4**;
13. Cette entreprise offre également des programmes de formation pour les pilotes, tel qu'il appert de son site web, pièce R-4;
14. De 2002 à 2007, Aviation Mauricie a loué des espaces à Bel-Air Aviation afin d'exploiter son commerce de vols touristiques en hydravions et de formation de pilotes;
15. Par ailleurs, depuis 2008, Aviation Mauricie opère à partir d'une seconde hydrobase sur la rive sud est du lac, située au 5460 avenue du Tour du Lac [ci-après deuxième hydrobase] et ce, suite à un conflit avec Bel-Air Aviation, tel qu'il appert de jugements rendus dans le cadre de ce litige, en liasse, **pièce R-5**, et tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue, pièce R-1;

16. L'opération d'une nouvelle hydrobase augmente d'autant les mouvements d'hydravions effectuant des vols touristiques;
17. En effet, Bel-Air Aviation continue tout de même de permettre l'exploitation de vols touristiques d'hydravions à partir de son hydrobase par d'autres compagnies d'où elle opère en plus elle-même depuis 2008 ses propres vols touristiques d'hydravions, tel qu'il appert notamment d'une publicité à cet égard, **pièce R-6**;
18. Dès l'installation du premier opérateur de vols touristiques d'hydravions en 1995, la situation est devenue intolérable pour les personnes résidant à proximité du Lac-à-la-Tortue, dont la personne désignée;
19. Par exemple, dans le seul mois de septembre 1996, 937 mouvements d'hydravions ont été enregistrés, tel qu'il appert d'un article de journal, en liasse avec d'autres articles de journaux concernant la problématique du bruit au Lac-à-la-Tortue, **pièce R-7**;
20. Dans la seule journée du 25 octobre 1996, un résident a compté 132 mouvements, tel qu'il appert d'un article du journal Le Nouvelliste en date du 25 octobre 1996, en liasse avec d'autres articles, pièce R-7;
21. Par ailleurs, le 17 septembre 2003, 23 mouvements ont été enregistrés entre 10h59 et 11h30, soit en trente minutes, tel qu'il appert d'un rapport de Transport Canada daté du 6 octobre 2003, **pièce R-8**;
22. De plus, le 18 septembre 2003, un membre du groupe a filmé et enregistré 23 mouvements entre 9h50 et 12h05, tel qu'il appert d'un DVD enregistré à cette date par Mme Pierrette Bournival à partir de son terrain situé tout près de la première hydrobase et en face de la deuxième, **pièce R-9**;
23. Un autre membre rapporte avoir compté plus de 114 mouvement d'hydravions le 27 septembre 2003, tel qu'il appert d'une lettre de Pierrette Bournival datée du 9 avril 2011, en liasse avec les lettres de plaintes d'autres membres du groupe, **pièce R-10**;
24. La même membre a noté 28 mouvements (14 décollages et 14 amerrissages) d'hydravions en une heure seulement entre 9h40 et 10h38, le 9 septembre 2007, tel qu'il appert de la même lettre, pièce R-10 ;
25. Des mouvements d'une telle fréquence sont chose courante au Lac-à-la-Tortue depuis le début des opérations de vols touristiques en 1995 et leur nombre ne cesse d'augmenter ou à tout le moins ne diminue pas;
26. Dans un mémoire rédigé en 2008 dans le cadre d'un processus de consultation publique initié par Transport Canada, Bel Air Aviation confirme que les vols touristiques commerciaux d'hydravions sont le type de vols le plus fréquent au Lac-à-la-Tortue, **pièce R-11** à la page 11;

27. Le bruit engendré par ces vols d'hydravions touristiques causent des dommages importants tant à la personne désignée qu'aux membres du groupe, d'autant plus qu'en raison du fait que ces vols sont plus lourds et/ou du type d'hydravions utilisés, les vols touristiques sont généralement plus bruyants que les autres types de vols d'hydravions;

La situation de la personne désignée

28. La personne désignée réside à temps plein au 5076, avenue du Tour du Lac; sa résidence est située du côté sud du lac environ au milieu, un peu à l'est de la deuxième hydrobase, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue, **pièce R-12**;
29. La personne désignée est retraitée et copropriétaire de sa résidence avec son conjoint depuis 2003, tel qu'il appert de l'acte de transfert de propriété pour cette résidence, **pièce R-13**, mais elle fréquente l'endroit d'une façon régulière depuis 1991;
30. Depuis plus de 15 ans, la personne désignée subit les troubles et inconvénients causés par les vols touristiques et de formation sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
31. En effet, à chaque année, à compter du mois de mai jusqu'au mois de novembre, la personne désignée est fortement incommodée par le passage régulier d'hydravions effectuant des vols touristiques à répétition sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, en plus des vols d'entraînement des pilotes;
32. La personne désignée est affectée par ces vols d'hydravions de plusieurs manières et cela se manifeste notamment par des problèmes d'hypertension, de tachycardie, de maux de tête, d'insomnie et de stress;
33. Outre ces problèmes de santé, la personne désignée subit d'autres inconvénients importants;
34. Ainsi, en période d'opération des vols touristiques, la personne désignée se fait régulièrement réveiller le matin par le passage d'un hydravion;
35. De plus, la personne désignée éprouve des difficultés de communication, notamment, il lui est très difficile d'avoir des conversations téléphoniques puisqu'en période de pointe, même à l'intérieur de sa résidence, les portes et fenêtres fermées, elle doit interrompre sa conversation à plusieurs reprises lors du passage d'hydravions touristiques;
36. Au surplus, la personne désignée se sent brimée de ne pas pouvoir recevoir des gens chez elle et de ne pas pouvoir profiter de son terrain et de sa résidence et ce, en raison du bruit intolérable et incessant des hydravions;

37. Aussi, la personne désignée se plaint de ne pas pouvoir profiter de périodes de détente puisque les mouvements d'hydravions se succèdent sans relâche pendant la période estivale et à l'automne; la personne désignée doit quitter sa résidence régulièrement afin de pouvoir se détendre;
38. Également, la personne désignée ne peut plus profiter des activités sur le lac puisque celles-ci ne sont plus agréables en raison du bruit et du stress causé par les décollages et amerrissages des hydravions près des embarcations et des baigneurs;
39. La personne désignée est de surcroît inquiète en raison des hydravions qui passent au ras des arbres près de sa résidence;
40. La personne désignée résume dans une lettre datée du 9 avril 2011 les principaux troubles et inconvénients qu'elle subit, tel qu'il appert de cette lettre, **pièce R-14**;

Les impacts du bruit sur la santé des membres du groupe

41. Tout comme la personne désignée, dès le début de l'exploitation des vols touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue, les membres du groupe se sont plaints de l'impact du bruit sur leur vie quotidienne et ont exprimé leurs inquiétudes en ce qui concerne la perte de valeur de leurs résidences, tel qu'il appert d'un article du journal Le Nouvelliste en date du 25 octobre 1996, en liasse avec d'autres articles de journaux, pièce R-7;
42. Loin de se résorber, ces inconvénients n'ont fait qu'augmenter au cours des années;
43. Ainsi, de nombreux articles de journaux rapportent les inconvénients subis par les membres du groupe, tel qu'il appert de certains de ces articles, en liasse, pièce R-7;
44. De plus, pas moins de 29 lettres de membres du groupe, essentiellement rédigées en 2011, font état des nombreux dommages qu'ils subissent, tel qu'il appert de ces lettres, en liasse, pièce R-10;
45. Les personnes ayant rédigé ces plaintes habitent des résidences dispersées autour du Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une carte indiquant leur lieu de résidence, **pièce R-15**;
46. Dans ces lettres, des membres du groupe se plaignent des effets importants du bruit des hydravions sur leur santé physique et mentale;
47. Ainsi, plusieurs ont développé des problèmes d'angoisse, d'anxiété, d'état dépressif, de maux de tête, d'hypertension, de stress indu, d'oreilles qui

bourdonnent, de maux d'estomac, de pertes d'appétit, de crises d'urticaires, d'acouphènes, d'étourdissements, de tremblements intérieurs, de battements de cœur, de palpitations cardiaques, de fatigue, de troubles de sommeil et d'insomnie;

48. D'autres font état d'altération de leur humeur, de sentiment de désarroi, d'abandon et de colère;
49. D'autres encore soulignent que leurs enfants ou petits-enfants se mettent à pleurer au passage des hydravions au-dessus de leurs têtes ou encore qu'ils sont apeurés;
50. D'autres encore se plaignent de difficultés de concentration;
51. Des travailleurs de nuit précisent que leur manque de sommeil et le stress dû au bruit a une influence directe sur leur caractère et leur humeur ainsi que sur leur performance et leur concentration au travail;
52. Les membres du groupe se plaignent du bruit à l'extérieur de leurs résidences, mais aussi à l'intérieur et ce, même lorsque toutes les fenêtres et les portes sont fermées;
53. De tels effets sur la santé découlant d'une exposition au bruit de l'ampleur de celle que subissent les membres du groupe sont reconnus dans la littérature scientifique;
54. Par exemple, à la page 5 de son mémoire déposé à la Commission parlementaire sur les transports et l'environnement lors des consultations particulières et les audiences publiques à l'égard du document intitulé *Rapport sur les véhicules hors route - vers un développement durable de la pratique*, **pièce R-16**, l'Institut national de la santé publique du Québec présente une liste non exhaustive des problèmes que peut entraîner une exposition au bruit :
 - «Perturbation du sommeil avec comme conséquence, fatigue, perte de concentration et de productivité;
 - Dérangement (nuisance);
 - Effet sur le repos et la relaxation ainsi que sur la capacité d'écoute et de communication;
 - Problème d'apprentissage chez les élèves;
 - Augmentation du risque de maladies cardio-vasculaires chez les adultes;
 - Hausse temporaire de la tension artérielle chez les enfants;
 - Augmentation du risque d'accident en milieu de travail;»

55. Dans ce même rapport, il est précisé à la page 10 que la nuisance causée par le bruit peut :

«induire un abaissement des niveaux de performance, un accroissement de comportements sociaux négatifs et une exacerbation des symptômes de santé mentale. Certains travaux montrent que les personnes fortement dérangées par le bruit des transports ou de voisinage ont plus souvent des diagnostics d'hypertension, de bronchite, d'arthrite, de dépression et de migraine.

56. Le Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement fait les mêmes constats, **pièce R-17**;
57. Par ailleurs, cela reprend les problèmes évoqués par la personne désignée et par plusieurs membres du groupe dans leurs lettres, pièces R-14 et R-10;

L'impact du bruit sur la vie quotidienne des membres du groupe et les troubles et inconvénients qui en découlent

58. Outre les problèmes de santé mentionnés plus haut, les nombreuses lettres de membres du groupe, pièce R-10, font état de troubles affectant plus généralement leur qualité de vie;
59. En effet, plusieurs membres du groupe se plaignent de difficultés de communication et d'interruption de conversations à répétition lors du passage des hydravions jusqu'à perdre le fil de la conversation et ce, tant en personne qu'au téléphone;
60. Certains rapportent que le bruit enterre la radio, leur fait manquer des bouts d'émissions de télévision et les empêchent d'écouter de la musique de détente;
61. D'autres évoquent qu'ils doivent régulièrement fuir ailleurs pour avoir un peu de paix;
62. La vie sociale aux abords du lac est grandement diminuée et les réunions de familles ou entres amis doivent s'organiser ailleurs;
63. Les visiteurs se font plus rares parce qu'ils trouvent le bruit trop agressant;
64. Il est impossible de faire la grâce matinée ou de faire des siestes dans l'après-midi;
65. Il est très difficile de se détendre et/ou d'avoir une convalescence paisible;

66. Les membres manifestent également l'impact important du bruit sur les relations familiales et de couple;
67. Le bruit des hydravions entraîne aussi une modification des activités quotidiennes de plusieurs membres;
68. Encore ici, il s'agit d'inconvénients causés par le bruit qui sont généralement reconnus dans la littérature scientifique;
69. En effet, le Rapport sur les véhicules hors-route, pièce R-16 à la page 9, précise que :

«de façon générale, le bruit excessif a de nombreux effets sur la qualité de vie au quotidien tels la perturbation de la communication et des activités qui nécessitent de l'attention et de la concentration comme la lecture ou l'écoute de la télévision ou de la musique, ou simplement le repos et des activités de détente», (références omises);

70. Ce même rapport, souligne à la page 10 que :

«Des effets psycho-sociaux et comportementaux pourraient aussi être observés chez les personnes vivant un dérangement dû au bruit, tels que des changements dans les habitudes quotidiennes (ex. fermeture des fenêtres, hausse du volume du téléviseur), de l'agressivité ou du désengagement envers autrui» (références omises);

Les dangers et les limites à l'exercice sécuritaire de certaines activités

71. De plus, les lettres de membres du groupe, pièce R-10 font état de craintes relativement à leur sécurité;
72. En effet, certains précisent qu'ils ne peuvent plus profiter pleinement du lac pour leurs activités telles la baignade, le pédalo, le kayak ou la pêche en raison du fait que les hydravions s'approchent très près d'eux et que cela les inquiète;
73. D'autres font état que les hydravions volent tellement bas au-dessus de leur résidence qu'ils en ont peur;
74. Plusieurs membres du groupe ont été témoins de manœuvres dangereuses des hydravions sur le lac;

La perte de valeur des propriétés

75. Aussi, plusieurs membres du groupe désirent vendre leur propriété ou l'ont déjà fait et craignent l'impact négatif de la nuisance causée par le bruit des hydravions sur la valeur de leur propriété;

76. D'ailleurs,

«la nuisance, en particulier celle causée par le bruit, a des impacts économiques négatifs sur la valeur des propriétés riveraines»,

tel qu'il appert du Rapport sur le véhicule hors-route, pièce P-V à la page 10 (références omises);

77. À cet égard, la requérante, la personne désignée et les membres du groupe demandent au Tribunal de réserver leurs droits et recours;

Les niveaux de bruit enregistrés

78. Des études sur le bruit au Lac-à-la-Tortue confirment d'une façon objective que les niveaux sonores engendrés par le passage des hydravions sont de nature à causer des inconvénients sérieux aux membres du groupe et à affecter leur santé et leur qualité de vie;

79. L'Organisation mondiale de la santé («OMS») propose de limiter le bruit à l'intérieur d'une résidence à moins de 45 dB(A) pour permettre la communication, tel qu'il appert d'un bulletin d'information sur le bruit communautaire rédigé par Benoît Lévesque et Denis Gauvin du Centre de santé publique de Québec, **pièce R-18**;

80. À l'extérieur, un niveau de bruit de 55 dB(A) est suggéré pour éviter la nuisance, tel qu'il appert d'un bulletin d'information sur le bruit communautaire rédigé par Benoît Lévesque et Denis Gauvin du Centre de santé publique de Québec, pièce R-18;

81. En 1997, une étude sur le bruit au Lac-à-la-Tortue a été réalisée par Transport Canada, tel qu'il appert d'une copie de cette étude, **pièce R-19**;

82. Les mesures de bruit pour cette étude ont été prises le 12 août 1997 sur la propriété de M. Jean-Pierre Plante sur la rive ouest du lac et sur la propriété de la première hydrobase située au 1340, avenue du Tour du Lac;

83. Les résultats de ces mesures de bruit ont été analysés dans ce rapport selon deux paramètres, soit le niveau sonore maximal pour les vols individuels (L_{AMAX}) qui permet d'évaluer l'interférence possible avec la communication orale et le niveau sonore continu équivalent (L_{EQ}) qui permet de tenir compte la nature répétitive de l'exposition au bruit;
84. Les mesures prises sur la propriété de M. Plante ont indiqué un niveau sonore maximal pour les vols individuels (L_{AMAX}) variant entre 69 et 83 dB(A) avec une occurrence de 95 dB(A) pour une moyenne de 75.6 dB(A);
85. Le rapport conclut que ces niveaux de bruit sont de nature à nuire, voir à empêcher les conversations verbales sur le terrain de M. Plante;
86. Les niveaux de bruit enregistrés à l'hydrobase étaient un peu plus élevés mais dans le même ordre de grandeur;
87. L'auteur de ce rapport conclut toutefois qu'il ne lui est pas possible de fournir un scénario représentatif pour permettre une analyse raisonnable du niveau sonore continu équivalent (L_{EQ}) pour une heure ou une journée occupée;
88. Par ailleurs, il précise qu'il existe possiblement des scénarios d'exposition sonore excédant le critère de référence du ministère des transports, soit un L_{EQ} de 65dBA, utilisé pour l'évaluation des problèmes de bruit de sources mobiles;
89. Si l'on applique plutôt le critère applicable pour les sources de bruit fixe, soit un L_{EQ} de 45dBA, l'auteur conclut à la page 8 du rapport, pièce R-19, que *«celui-ci est dépassé de façon importante à la propriété de Plante et probablement de la plupart des propriétés résidentielles des riverains»*;
90. Transport Canada conclut aux pages 9 et 10 de ce rapport, pièce R-19, que:

«le niveau de bruit d'hydravions lors de leurs courses de décollage domine le climat sonore dans le voisinage de la rive ouest du Lac-à-la-Tortue et ce, surtout parce que l'axe de départ et la majorité des trajectoires de départ semblent se rapprocher de ce côté du lac. Ceci n'est pas une conclusion inattendue pour les riverains du lac.

Le bruit des hydravions semblait être tolérable lorsque ceux-ci opéraient dans un régime irrégulier et intermittent soit, de façon artisanale. Mais lorsque ceux-ci ont commencé à opérer de façon continue et régulière, la coexistence a perdu son équilibre parce que les opérations sont devenues plutôt industrielles qu'artisanales»;
91. À la page 11 du rapport, pièce R-19, Transport Canada ajoute qu'il *«reconnaît la situation problématique du bruit qui existe au Lac-à-la-Tortue»*;

92. Ce même rapport propose certaines solutions pour réduire les niveaux de bruit autour du lac, notamment :
- a. Réduire le nombre de mouvements
 - b. Modifier les opérations et des trajectoires de vol au décollage et à l'amerrissage
93. À la suite d'une rencontre entre divers intervenants animée par la mairesse de la Ville de Shawinigan, en 2003, l'intimée Aviation Mauricie s'est engagée à mettre en place sept mesures d'atténuation du bruit, notamment de circuler à basse vitesse jusqu'au centre du lac afin d'y décoller et d'y amerrir et d'opérer un maximum de quatre appareils, tel qu'il appert de la Procédure d'opération pour le Lac-à-la-Tortue de Aviation Mauricie pour l'été 2003, pièce R-20;
94. Suite à la réception de plusieurs plaintes de riverains relatives au non-respect de ces mesures atténuation du bruit, Transport Canada a procédé à des vérifications sur place les 29 août, 5 et 17 septembre 2003, tel qu'il appert d'un rapport rédigé suite à ces observations daté du 6 octobre 2003, pièce R-8;
95. Lors de la troisième journée d'observation, les représentants de Transport Canada ont pu constater que les mesures d'atténuation du bruit n'étaient pas respectées, à la page 3 du rapport il précise que :
- «le premier vol aperçu (Beaver DHC-2) a décollé à 200 pieds du bord de la propriété au lieu de 800 pieds qui correspondait au centre du lac. Il a par la suite été constaté que plusieurs décollages et atterrissages ont été effectués près du rivage et des résidences sans que les aéronefs circulent tranquillement vers le centre du lac. Il a été constaté que les vols ne suivaient pas les mesures d'atténuation du bruit auxquelles le transporteur et les pilotes s'étaient engagés.
- (...) Les vols ont varié entre 100 et 400 pieds du rivage (au poste de surveillance)»
96. Lors de cette même journée d'observation des mesures des niveaux sonores ont été prises. En voici les grandes lignes :
- a. 23 prises de mesures ont été faites entre 10h59 et 11h30 le 17 septembre 2003;
 - b. Les niveaux maximum pour les vols individuels (L_{AMAX}) enregistrés pour les décollages et amerrissage varient entre 53,8 et 98,5 dB(A);
 - c. Les niveaux d'exposition sonores (SEL) varient entre 60,9 et 105,2 dB(A);

97. Le 19 juillet 2004, dans une lettre, la Direction de la santé publique du Québec analyse les mesures de bruit enregistrées le 17 septembre 2003 au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une copie de cette lettre, **pièce R-21**, et conclut comme suit à la troisième page :

«force est de constater que la grande majorité des niveaux sonores mesurés (extérieur et intérieur) lors des décollages et amerrissages ayant eu lieu entre 10h58 et 15h38 le 17 septembre 2003 franchissent largement les limites à ne pas dépasser proposées par divers organismes cités précédemment [*dont Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Environmental Protection Agency (EPA) américaine, le Comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail et la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)*]. Même en prenant une valeur référence plus élevée comme le niveau de bruit ambiant mesuré 60,9 dB(A) on arrive au même constat.

Durant la période d'observation (approximativement 4,5 heures) on enregistre une moyenne d'un événement (décollage ou amerrissage) toutes les 14 minutes. En tenant compte de la durée inhérente de chaque événement, une telle fréquence laisse bien peu de périodes de calmes pour les résidents à une période de l'année où les activités à l'extérieur sont les plus intenses.

En prenant en compte les niveaux de bruit mesurés, les limites à ne pas dépasser généralement recommandées par les organismes réglementaires, le nombre et la fréquence des événements générateurs de bruit, l'époque de l'année où il se produisent et le type de densité d'occupation de la zone environnant le Lac-à-la-Tortue, nous venons à la conclusion que le décollage et amerrissage d'hydravions touristes constituent une nuisance pour la qualité des riverains»;

98. De plus, le 31 juillet 2007, la Direction générale de la santé publique transmettait à Transport Canada une lettre à l'appui des démarches de la Coalition en disant partager les «*préoccupations exprimées par les citoyens à l'égard de la qualité de vie des familles riveraines de ce lac*» et en concluant que «*cette situation, compromettant le bien-être de la population riveraine, est intolérable et ne peut plus durer indéfiniment*», tel qu'il appert de cette lettre, **pièce R-22**;
99. Aussi, le 14 janvier 2008, la Direction de la santé publique de la Mauricie et du Centre-du-Québec présentait un Mémoire à Transport Canada Aviation civile

dans le cadre du processus de détermination d'intérêt public concernant les vols touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue dans lequel elle fait état des effets néfastes du bruit dit « communautaire », tant au niveau psychosocial que de la santé, tel qu'il appert du Mémoire, **pièce R-23**;

100. Les conclusions de ce Mémoire sont à l'effet que les principes fondamentaux qui devraient sous-tendre toute recherche de solutions pour la problématique du bruit associée aux vols touristiques d'hydravion à Lac-à-la-Tortue sont :
 - réduire le niveau de bruit à la source sous les seuils généralement recommandés;
 - impliquer l'ensemble de la communauté et redonner aux citoyens un sentiment de contrôle sur leur milieu;
 - se baser sur une connaissance objective de la situation problématique permettant d'identifier les paramètres qui ont un impact significatif sur le niveau sonore et sur l'acceptabilité sociale de l'activité en question;
 - répartir équitablement les bénéfices et les inconvénients;
 - faire primer la santé et le bien-être collectif;
101. La très grande majorité des vols enregistrés au cours de ces différentes études et, plus généralement, des vols qui causent des inconvénients sérieux aux riverains du Lac-à-la-Tortue sont effectués par des hydravions des intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation, décollant et amerrissant sur le lac dont est propriétaire la Ville de Shawinigan;
102. D'ailleurs, malgré certaines mesures restrictives imposées en 2009 pour les vols touristiques d'hydravions par le Règlement sur l'aviation canadien (DORS/96-433), le nombre de vols touristiques effectués par ces deux intimées n'a cessé d'augmenter, sauf pendant les périodes d'interdiction des vols touristiques;
103. Notamment, ces mesures d'atténuation du bruit prévoient que, les heures d'opération des vols touristiques sont de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 et que les vols touristiques sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés en juin, juillet et août, **pièce R-24**;
104. Les intimées ne respectent pas ces restrictions;
105. Par ailleurs, ces mesures sont loin d'être suffisantes pour réduire d'une manière significative les dommages et inconvénients causés aux membres du groupe et à la personne désignée;
106. De plus, les intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation profitent de ces périodes d'interdiction des vols touristiques pour effectuer à répétition des vols d'entraînement de pilotes en formation, pour lesquels aucune restriction n'est applicable;

La responsabilité des intimées exploitantes des vols touristiques et d'entraînement

107. L'exploitation fautive et abusive de leur commerce respectif par Bel Air Aviation et Aviation Mauricie, sans égard aux droits de la personne désignée et des membres du groupe, entraîne leur responsabilité extracontractuelle pour les dommages qu'elles ont causés et qu'elles continuent de causer;
108. Aussi, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie sont à la source de troubles de voisinage importants pour la personne désignée et les membres du groupe à qui elles causent des inconvénients anormaux;
109. En effet, les inconvénients causés par les activités de ces deux intimées dépassent largement les inconvénients normaux de voisinage;
110. Également, ces activités créent des risques importants d'accidents, en plus d'avoir des impacts significatifs sur la santé des riverains;
111. De plus, de par leurs fautes et négligence, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie portent atteinte à la qualité de l'environnement des membres du groupe;
112. Également, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie ne respectent aucunement la réglementation municipale en matière de bruit;
113. Aussi, Aviation Mauricie ne respecte pas la réglementation en matière de zonage;
114. De surcroît, Aviation Mauricie ne respecte même pas les quelques mesures d'atténuation du bruit en vigueur actuellement;
115. D'ailleurs, dans un mémoire rédigé en 2008 dans le cadre d'un processus de consultation publique initié par Transport Canada, Bel Air Aviation fait état des nombreux manquements d'Aviation Mauricie aux mesures d'atténuation de bruit, dont les décollages sur le bord des rives nord et sud du lac plutôt que du centre, la circulation à grande vitesse en partant et en revenant aux quais, l'opération de six appareils en même temps, les décollages dans les deux sens du lac en même temps et sans respecter la direction des vents et l'acceptation d'un grand nombre d'autobus en même temps, pièce R-11 à la page 15;
116. Aviation Mauricie n'a pas changé depuis ses manières de faire à ces égards et continue de contrevenir aux mesures d'atténuation du bruit et ce, même si les restrictions sont désormais intégrées à la réglementation applicable;
117. Qui plus est, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie ont toujours fautivement ou négligemment refusé de mettre en place des mesures d'atténuation de bruit suffisantes pour rendre tolérables les inconvénients qu'elles causent à la

personne désignée et aux membres du groupe et ce, même si elles admettent que leurs activités leurs causent des préjudices importants;

118. Tant Bel-Air Aviation que Aviation Mauricie, dans leurs mémoires respectifs dans le cadre de la consultation publique, concluent que le nombre d'hydravions commerciaux effectuant des vols touristiques au Lac-à-la-Tortue devrait être restreint à quatre hydravions, tel qu'il appert de la pièce R-11 à la page 25 et **pièce R-25** (Aviation Mauricie) à la page 78;
119. Une telle restriction ne permettrait pas, à elle seule, de réduire à un niveau acceptable des inconvénients causés par l'exploitation des vols touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue;
120. À tout événement, dans son mémoire, pièce R-25 aux pages 79 et 80, Aviation Mauricie fait état que le 30 septembre 2007, il y avait neuf hydravions affectés aux vols touristiques en même temps sur le Lac-à-la-Tortue;
121. D'ailleurs, en 2010, Bel-Air exploitait au moins cinq hydravions, tel qu'il appert d'une liste des aéronefs répertoriés au registre des aéronefs civils canadiens en date du 18 novembre 2010 au nom de cette compagnie, **pièce R-26**;
122. Par ailleurs, à la même date, Aviation Mauricie en exploitait au moins six, notamment sur le Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une liste des aéronefs répertoriés au registre des aéronefs civils canadiens en date du 18 novembre 2010 au nom de cette compagnie, pièce R-26 et au moins cinq en 2011, tel qu'il appert de son site web, pièce R-4;
123. Dans son mémoire, pièce R-11 à la page 25, Bel-Air Aviation conclut qu' :

«il est assez facile d'acheminer les touristes à d'autres sites tels le lac Blanc, le lac à l'Eau Claire et le lac à Beauce. Il suffit que les opérateurs s'entendent et démontrent du respect entre eux et les différents intervenants touristiques afin de répartir les vols sur divers plans d'eau, au lieu de s'acharner à vouloir tous les faire au même endroit; ce qui cause la problématique actuelle au Lac-à-la-Tortue»;
124. Bref, malgré qu'Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation reconnaissent toutes les deux que l'exploitation actuelle des vols touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue causent des inconvénients qui dépassent les limites acceptables et qu'il existe des mesures qui permettraient d'atténuer ces inconvénients, elles persistent dans leurs activités sans faire de compromis, se renvoyant la balle, l'une et l'autre, tel qu'il appert de leur mémoire respectif, pièces R-11 et R-25;
125. Ainsi, la recherche, pendant plus de dix ans, d'une solution permettant de concilier les intérêts économiques de ces deux entreprises avec les droits des membres du groupe s'est soldée par un échec;

126. Ces démarches de conciliation sont résumées dans le mémoire de la Ville de Shawinigan déposé dans le cadre de la consultation publique en 2008, **pièce R-27**, aux pages 4 à 20;
127. Le Conseil régional de l'environnement Mauricie fait le même constat dans une lettre qu'il adresse au Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités en date du 17 mai 2007, **pièce R-28**;
128. Les intimées ont l'obligation d'être assurées pour opérer leur commerce respectif;
129. Par la présente, elles sont formellement mises en demeure de fournir à la requérante une copie de leurs polices d'assurances en vigueur aux périodes pertinentes;

La responsabilité de la Ville de Shawinigan

130. La Ville de Shawinigan est propriétaire du lit du Lac-à-la-Tortue depuis 1967, tel qu'il appert de l'acte de cession intervenu entre la Corporation municipale de St-Théophile du Lac (la Ville de Shawinigan depuis la fusion en 2002) et Canadian Pacific Airlines Ltd en date du 15 décembre 1967, **pièce R-29**;
131. Cette cession a été faite :

«en considération de ce que la principale source de revenus de la Corporation Municipale acquéreuse est constituée des villégiateurs ou touristes qui se sont établis sur les rives du Lac; et par les présentes la Corporation Municipale acquéreuse présume être mieux que la Compagnie venderesse en état de préserver les intérêts des riverains du Lac»,

tel qu'il appert d'une copie de cet acte de cession, pièce P-29;
132. La première concession de ce lac remonte au 10 janvier 1879 et le propriétaire a changé plusieurs fois jusqu'en 1967, tel qu'il appert de l'index aux immeubles, **pièce R-30** et de l'histoire du Lac-à-la-Tortue publiée sur Wikipedia, **pièce R-31**;
133. Au moment de cette première concession, le Lac-à-la-Tortue n'était pas utilisé pour le transport commercial de passagers ou de marchandises et n'était pas susceptible de l'être;
134. Le Lac-à-la-Tortue est alimenté par une source souterraine;
135. Le Lac-à-la-Tortue est non navigable et non flottable;

136. À titre de propriétaire du lit du lac, la Ville de Shawinigan avait et a le pouvoir d'en limiter l'utilisation commerciale et abusive et elle est donc responsable des troubles de voisinage anormaux causés aux personnes résidant à proximité du Lac-à-la-Tortue qui découlent des activités commerciales des deux autres intimées sur et à partir du Lac;
137. Également, le 12 novembre 2007, la Ville de Shawinigan a adopté une résolution afin d'enjoindre à Transport Canada d'interdire les vols touristiques sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert de cette résolution portant le numéro 559-12-11-07, **pièce R-32**;
138. Suite à cette demande, Transport Canada a mis sur pied un processus de consultation publique, tel qu'il appert d'une lettre de Transport Canada en date du 23 janvier 2008, **pièce R-33**;
139. Dans le cadre de ce processus d'intérêt public, la Ville de Shawinigan a soumis un mémoire dans lequel elle recommande l'interdiction totale des hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert de ce mémoire, pièce R-27;
140. Ces constats vont dans le même sens que ceux faits par la requérante dans le mémoire qu'elle a elle-même déposée dans le cadre de cette consultation, tel qu'il appert d'une copie de ce mémoire, **pièce R-34**;
141. Comme résultat de cette consultation, le 15 juin 2009, Transport Canada et la Ville de Shawinigan annonçaient que cette dernière allait devenir la première municipalité exploitante d'une hydrobase, tel qu'il appert des communiqués de presse y relatifs, en liasse, **pièce R-35**;
142. C'est également à ce moment que des restrictions des heures de vols ont été édictées par le Règlement sur l'aviation canadien, tel qu'il appert de ce règlement, pièce R-24;
143. Un tel statut d'exploitante de l'hydrobase aurait permis à la Ville de Shawinigan d'édicter des restrictions pour les vols touristiques et d'entraînement d'hydravions sur et à partir du Lac-à-la-Tortue et de les adapter, au besoin, en faisant un suivi par l'entremise d'un comité sur le bruit;
144. Afin de devenir effectivement l'exploitante de l'hydrobase du Lac-à-la-Tortue, la Ville de Shawinigan devait non seulement mettre sur pied un comité sur le bruit, mais aussi soumettre à Transport Canada un manuel d'exploitation de l'hydrobase, le tout pour obtenir un certificat d'exploitation pour l'hydrobase;
145. En fait, le comité consultatif sur le bruit a été mis sur pied, mais ne s'est jamais rencontré, la ville de Shawinigan n'a jamais soumis son manuel de l'exploitant et n'a donc toujours pas obtenu son certificat d'hydroaéroport pour l'exploitation de l'hydroaéroport du Lac-à-la-Tortue;

146. Par ailleurs, en mars 2010, ayant mis ce dossier sur la glace, la Ville de Shawinigan n'avait toujours pas obtenu le certificat d'hydroaéroport, tel qu'il appert d'une lettre de la Directrice des services juridiques de la ville de Shawinigan datée du 22 mars 2010, **pièce R-36**;
147. Depuis, la Ville de Shawinigan a décidé de ne pas devenir l'exploitante de l'hydrobase;
148. Les restrictions mentionnées ci-haut demeurent toutefois en vigueur et Transport Canada est responsable de s'assurer du respect de ces restrictions et les plaintes doivent être acheminées à la Division de l'application de la Loi de Transports Canada.
149. La Ville de Shawinigan a été fautive et/ou négligente en ne prenant pas les mesures nécessaires à la mise en œuvre de sa décision de requérir l'interdiction des vols touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue et/ou de mettre en place des mesures restrictives suffisantes pour éviter que des dommages soient causés aux membres du groupe;
150. Finalement, la Ville de Shawinigan a été fautive et/ou négligente en ne faisant pas appliquer ses propres règlements, notamment celui concernant le bruit auquel contreviennent les deux autres intimées et celui sur le zonage auquel contrevient Aviation Mauricie;
151. La Ville de Shawinigan par sa faute et/ou sa négligence a permis aux autres intimées de causer des dommages et des inconvénients anormaux à la personne désignée et aux membres du groupe;
152. Elle est responsable des dommages ainsi causés à la personne désignée et aux membres du groupe, solidairement avec les autres intimées;

Les droits et recours de la personne désignée

153. La personne désignée a le droit d'obtenir que les intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation cessent leurs activités commerciales de vols touristiques d'hydravions et de formation de pilotes sur et à partir du Lac-à-la-Tortue et ce, tant et aussi longtemps que des mesures appropriées ne seront pas mises en place afin de réduire lesdites activités à un niveau raisonnable qui ne porte pas atteinte à ses droits;
154. De plus, la personne désignée a le droit d'être indemnisée pour la perte de jouissance de sa propriété et les troubles et inconvénients qu'elle a subi et continue de subir en raison des activités des intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation;

155. À cet égard, la personne désignée réclame une somme de 5 000,00 \$ pour chaque année au cours de laquelle elle a subi ces inconvénients et troubles de jouissance et ce depuis le 17 juin 2008;
156. La personne désignée réserve ses droits de réclamer des dommages pour la perte de valeur de sa propriété;

Les faits qui donneraient ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du groupe

157. Les membres du groupe que la requérante et la personne désignée entendent représenter subissent les mêmes troubles de jouissance de leur propriété et les mêmes troubles et inconvénients que la personne désignée;
158. Chacun des membres du groupe est en mesure d'invoquer les mêmes faits et sont en droit de demander les mêmes conclusions;
159. Les dommages subis par les membres du groupe sont résumés dans le mémoire que la requérante a déposé dans le cadre de la consultation publique menée par Transport Canada, pièce R-34 aux pages 14 et 15;
160. D'ailleurs, plusieurs membres du groupe se sont plaints des troubles et inconvénients qu'ils ont subis et qu'ils continuent de subir à la requérante et/ou à l'intimée Ville de Shawinigan et/ou à Transport Canada, tel qu'il appert de certaines de ces lettres de plaintes, en liasse, **pièce R-37**;
161. De plus, en décembre 2008, 618 personnes ont signé une pétition afin de requérir l'interdiction des hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une copie de cette pétition, **pièce R-38**;
162. Aussi, 29 lettres de plaintes rédigées pour la plupart en avril 2011 font état des situations similaires vécues par les membres du groupe, en liasse, pièce R-10;

La composition du groupe rend impossible ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 du Code de procédure civile

163. Le Lac-à-la-Tortue mesure environ deux milles marin (12 000 pieds) de longueur par 4 000 pieds de largeur en moyenne. Il est orienté nord-est / sud-ouest, tel qu'il appert d'une carte de la région, pièce R-1;
164. Deux municipalités se partagent le territoire aux abords du lac, soit Hérouxville et Shawinigan, secteur Lac-à-la-Tortue;

165. À l'intérieur d'un périmètre de 200 mètres du bord du lac, on dénombre 740 habitations où résident à temps plein ou partiel environ 2 072 personnes, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue indiquant le périmètre visé par le recours collectif, **pièce R-39**;
166. Par ailleurs, selon le mémoire de la Ville de Shawinigan, en 2008, on dénombrait environ 950 résidences à proximité du Lac-à-la-Tortue, dans lesquelles résident environ 2500 personnes à l'année ou d'une façon saisonnière, tel qu'il appert du mémoire de la Ville de Shawinigan déposé dans le cadre d'un processus de consultation publique en 2008 initié par Transport Canada, pièce R-27, à la page 2;
167. Compte tenu du nombre de membres qu'entend représenter la requérante, il serait peu pratique, sinon impossible, d'obtenir un mandat individuel de chacune de ces personnes ou de prendre autant d'actions qu'il y a de membres;
168. Ainsi, la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 C.p.c.;

La requérante et la personne désignée

169. La requérante Coalition contre le bruit est un organisme à but non lucratif qui a été constitué le 15 décembre 2007 afin de lutter contre la pollution sonore, favoriser des environnements sonores sains et sensibiliser la population au problème de la pollution sonore, tel qu'il appert de ses lettres patentes, **pièce R-40**;
170. La requérante a été constituée à l'initiative des riverains du Lac-à-la-Tortue qui subissent tous des dommages causés par les vols touristiques et d'entraînement de pilotes d'hydravions sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
171. Les objets pour lesquels la requérante a été constituée sont intimement liés aux intérêts des membres du groupe qu'elle entend représenter;
172. En fait, la requérante et ses membres se sont impliqués dans la défense des droits des riverains du Lac-à-la-Tortue bien avant que celle-ci soit constituée en personne morale;
173. Notamment, la requérante et les personnes qui en sont membres ont envoyé plusieurs lettres aux élus des différents paliers de gouvernement ainsi qu'à transport Canada afin de les conscientiser à la situation inacceptable prévalant au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert de ces lettres, en liasse, **pièce R-41**;
174. Aussi, la requérante a déposé un mémoire étoffé dans le cadre de la consultation publique menée par Transport Canada en 2008, tel qu'il appert de son mémoire, pièce R-34, et de sa réplique, **pièce R-42** ;

175. La requérante s'est intéressée activement à la présente affaire, elle est bien informée de la situation par ses membres qui la supporte dans la présente procédure;
176. La personne désignée est membre de la requérante depuis sa constitution et en est la présidente depuis 2 ans;
177. La personne désignée s'implique activement pour la requérante;
178. La personne désignée a agi à de nombreuses reprises à titre d'interlocutrice entre la requérante et ses membres, avec les médias, ainsi qu'avec différents intervenants gouvernementaux et municipaux;
179. La personne désignée collabore avec ses procureurs et est disposée à continuer à consacrer le temps nécessaire à la présente affaire, tant devant la Cour supérieure que devant le Fonds d'aide aux recours collectifs;
180. La personne désignée est dans une situation semblable sinon identique à celle des autres membres du groupe;
181. La personne désignée et la requérante sont dûment représentées par une firme d'avocats ayant une grande expérience en matière de recours collectifs;
182. La requérante et la personne désignée sont en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe;

La nature du recours que la requérante entend exercer

183. La requérante demande l'autorisation d'exercer un recours en injonction interlocutoire et permanente et en dommages et intérêts

Les questions communes

184. La requérante désire être autorisée à soumettre au juge du fond les questions communes suivantes :
 - a. Les membres du groupe ont-ils le droit de demander que cessent les vols touristiques et d'entraînement d'hydravions sur le Lac-à-la-Tortue tant et aussi longtemps que les intimées ne mettront pas en place des mesures permettant de réduire les inconvénients subis à un niveau raisonnable ?
 - b. Les membres du groupe ont-ils subi des dommages découlant des activités des intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation ?

- c. Les intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation sont-elles solidairement responsables des dommages subis par les membres du groupe ?
 - d. L'intimée Ville de Shawinigan est-elle responsable, solidairement avec les autres intimées, des dommages causés aux membres du groupe ?
185. La seule question individuelle à chacun des membres du groupe se limite à la détermination du quantum de la réclamation de chacun;

Les conclusions recherchées

186. Les conclusions que la Requérante recherche sont les suivantes :
- a. **ORDONNER** aux intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation de cesser les vols touristiques et d'entraînement sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
 - b. **CONDAMNER** les intimées, solidairement, à verser à la personne désignée une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les intimées Air Mauricie et Bel-Air Aviation ont effectué des vols touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008, inclusivement;
 - c. **CONDAMNER** les intimées, solidairement, à verser à chacun des membres du groupe une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les intimées Air Mauricie et Bel-Air Aviation ont effectués des vols touristiques et d'entraînement de pilotes et au cours desquelles chacun des membres du groupe résidait à moins de 200 mètres de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue et ce, depuis l'été 2008, inclusivement;
 - d. **ORDONNER** le recouvrement collectif des réclamations des membres du groupe;
 - e. **LE TOUT AVEC DÉPENS**, y compris tous les frais d'avis et d'experts encourus tant pour leurs études, leurs recommandations, leurs rapports et leur présence devant le tribunal;
187. La requérante propose que le recours collectif soit exercé devant la Cour supérieure siégeant dans le district de St-Maurice puisque tous les membres du groupe tels que décrits y résident et que les intimées y exploitent leurs activités et y sont domiciliées;

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la requête de la requérante;

AUTORISER l'exercice du recours collectif en injonction interlocutoire, en injonction permanente et en dommages et intérêts

ATTRIBUER à la requérante, Coalition contre le bruit, le statut de représentante aux fins d'exercer ledit recours collectif;

DÉFINIR le groupe comme suit :

Toutes les personnes physiques résidant ou ayant résidé, à temps plein ou partiel, à 200 mètres ou moins de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue en Mauricie et ce, après le 21 juin 2008.

ATTRIBUER à Liliane Guay le statut de personne désignée;

IDENTIFIER comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

- a. Les membres du groupe ont-ils le droit de demander que cessent les vols touristiques et d'entraînement d'hydravions sur le Lac-à-la-Tortue tant et aussi longtemps que les intimées ne mettront pas en place des mesures permettant de réduire les inconvénients subis à un niveau raisonnable ?
- b. Les membres du groupe ont-ils subi des dommages découlant des activités des intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation ?
- c. Les intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation sont-elles solidairement responsables des dommages subis par les membres du groupe ?
- d. L'intimée Ville de Shawinigan est-elle responsable, solidairement avec les autres intimées, des dommages causés aux membres du groupe ?

IDENTIFIER comme suit les principales conclusions qui s'y rattachent :

- a. **ORDONNER** aux intimées Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation de cesser les vols touristiques et d'entraînement sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
- b. **CONDAMNER** les intimées, solidairement, à verser à la personne désignée une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les intimées Air Mauricie et Bel-Air Aviation ont

effectués des vols touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008, inclusivement;

- c. **CONDAMNER** les intimées, solidairement, à verser à chacun des membres du groupe une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les intimées Air Mauricie et Bel-Air Aviation ont effectués des vols touristiques et d'entraînement de pilotes et au cours desquelles chacun des membres du groupe résidait à moins de 200 mètres de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue et ce, depuis l'été 2008, inclusivement;
- d. **ORDONNER** le recouvrement collectif des réclamations des membres du groupe;
- e. **LE TOUT AVEC DÉPENS**, y compris tous les frais d'avis et d'experts encourus tant pour leurs études, leurs recommandations, leurs rapports et leur présence devant le tribunal;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours collectif de la manière prévue à la Loi;

FIXER le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;

ORDONNER la publication, dans les trente (30) jours du jugement à intervenir, de l'avis aux membres dont le contenu et le mode de publication sera soumis ultérieurement par la requérante;

RENOYER le dossier au Juge en chef pour la détermination du district dans lequel le recours collectif devra être exercé et pour désignation du juge pour l'entendre;

ORDONNER au greffier de cette Cour, pour le cas où le recours doit être exercé dans un autre district, de transmettre le dossier, dès réception du Juge en chef, au greffier de cet autre district;

LE TOUT, FRAIS À SUIVRE

Montréal, le 20 juin 2011


SYLVESTRE, FAFARD, PAINCHAUD
Procureurs de la requérante et de la
personne désignée