

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE SAINT-MAURICE

n°: 410-06-000005-114

COUR SUPÉRIEURE
(actions collectives)

COALITION CONTRE LE BRUIT
Demanderesse

-et-

LILIANE GUAY
Personne désignée

c.

VILLE DE SHAWINIGAN

-et-

3845443 CANADA INC. faisant affaire
sous le nom d'AVIATION MAURICIE

-et-

BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC.
Défenderesses

-et-

PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC
Intervenante

DÉFENSE RE-MODIFIÉE DE LA DÉFENDERESSE
BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC.

PROLOGUE.....	2
LES ALLÉGATIONS DE LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE.....	4
I. INTRODUCTION.....	13
II. L'ABSENCE DE FONDEMENT DU RECOURS.....	14
III. LE COMPORTEMENT DÉPLORABLE DE LA COALITION.....	17
IV. L'AÉRODROME ET L'HYDROBASE DE LAC-À-LA-TORTUE.....	20
V. LE CLIMAT SONORE À LAC-À-LA-TORTUE.....	23
VI. L'ABSENCE DE FAUTE DE BEL-AIR.....	25

VII.	LES ACTIVITÉS DE LA CODÉFENDERESSE AVIATION MAURICIE	29
VIII.	LES ÉTUDES ACOUSTIQUES	29
IX.	L'IMPACT SUR LA SANTÉ ET LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS	32
X.	L'INTERVENTION DE LA DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE	35
XI.	L'AUTORISATION LÉGISLATIVE ET L'INAPPLICABILITÉ DES DISPOSITIONS PROVINCIALES	37
XII.	LA SITUATION PERSONNELLE DE LA PERSONNE DÉSIGNÉE LILIANE GUAY	40
XIII.	LE RECOUVREMENT COLLECTIF SOLLICITÉ PAR LA DEMANDERESSE ..	42
XIV.	LES EXCLUSIONS	43
XV.	CONCLUSION	45

EN DÉFENSE AUX ALLÉGATIONS DE LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN RECOURS COLLECTIF AMENDÉE ET PRÉCISÉE DE LA DEMANDERESSE COALITION CONTRE LE BRUIT, LA DÉFENDERESSE BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC. EXPOSE CE QUI SUIT:

PROLOGUE

1. Depuis quelques années, un petit groupe de résidents de Lac-à-la-Tortue agissant derrière le paravent de la Coalition contre le bruit (la «**Coalition**») mène une lutte acharnée contre les activités aéronautiques qui y sont exercées;
2. La présente action collective n'est que l'un des épisodes de la croisade de la Coalition;
3. Cette tentative d'entraver les activités aéronautiques de Bel-Air Aviation inc. («**Bel-Air**») doit échouer comme toutes celles qui l'ont précédée;
4. Nous verrons plus loin que la défenderesse Bel-Air jouit d'une double immunité à l'égard de toute poursuite intentée en vertu de lois québécoises;
5. D'une part, elle bénéficie de la théorie de l'exclusivité des compétences, qui suspend l'application d'une loi provinciale, plus particulièrement le *Code civil du Québec* et la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ c Q-2, dès lors que celle-ci empiète sur le cœur, c'est-à-dire le «contenu minimum élémentaire et irréductible», d'une compétence fédérale en l'occurrence, la compétence sur l'aéronautique, ou entrave une activité qui s'y situe;

6. D'autre part, elle bénéficie de la théorie de l'autorisation législative qui veut qu'aucun préjudice découlant d'un élément inhérent ou nécessaire d'une activité expressément autorisée ne puisse donner lieu à une indemnisation: en effet, le bruit généré par les hydravions de Bel-Air est intrinsèque et inséparable de la conduite de ses activités, lesquelles ont été expressément autorisées par Transports Canada;
7. Par ailleurs, sur le fond, le bruit généré par Bel-Air ne dépasse pas le seuil des inconvénients normaux que doit tolérer un voisin raisonnable, suivant la nature ou la situation des fonds et les usages locaux, considérant notamment:
 - a) l'antériorité des activités aéronautiques de l'aérodrome et de l'hydrobase opérés par Bel-Air depuis 1965 sur la présence de l'ensemble des membres du groupe à Lac-à-la-Tortue;
 - b) le mode de vie collectivement adopté par le voisinage, notamment l'existence de plusieurs autres activités humaines génératrices de bruit à l'intérieur du périmètre visé par la présente action collective;
 - c) pour ce qui est des vols touristiques, le caractère saisonnier, ponctuel et prévisible des activités génératrices de bruit et l'imposition de périodes d'interdiction de vol correspondant aux moments où les riverains sont le plus susceptible de se trouver à l'extérieur, notamment lors de la saison estivale (fins de semaine, jours fériés, heure des repas, soirée);
 - d) la conformité au cadre réglementaire;
 - e) la mise en place par Bel-Air de toutes les mesures d'atténuation de bruit possibles afin d'optimiser le climat sonore;
 - f) l'absence de lieu alternatif pour mener des activités de vols touristiques et le fait que l'élimination ou la réduction de ces vols entraînera sinon la fermeture de l'entreprise, assurément la perte de plusieurs emplois, au sein de l'entreprise et dans la communauté;
8. Rien du reste ne permet même de suggérer quelque faute que ce soit de la part de Bel-Air, dont les activités s'inscrivent tout à fait dans le *modus vivendi* du cadre réglementaire retenu en juin 2009 par Transports Canada à la suite d'un processus de consultation publique;
9. En fait, Bel-Air s'est toujours comportée en exploitante raisonnable, puisqu'en plus de se conformer au cadre réglementaire applicable, voire d'en dépasser les exigences, elle s'est montrée soucieuse d'assurer le maintien de relations harmonieuses avec les résidents;

10. Au contraire, si le dossier révèle des agissements déraisonnables, ce serait plutôt l'acharnement téméraire de certains résidents à l'endroit de Bel-Air, ceux-ci ayant non seulement cherché à empêcher l'exercice de ses activités par la voie judiciaire, mais également tenté de porter atteinte à ses intérêts économiques et à sa réputation, comme nous le verrons plus loin;

LES ALLÉGATIONS DE LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

11. Bel-Air admet les allégations des paragraphes 1 et 2 de la requête introductive d'instance (la «**Requête**»);
12. Elle ignore les allégations des paragraphes 3 à 5 de la Requête;
13. Elle admet les allégations des paragraphes 6 à 9 de la Requête;
14. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 10 et 11 de la Requête, elle s'en remet aux pièces P-6 et P-7, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
15. Elle ignore les allégations du paragraphe 12 de la Requête;
16. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 13 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-8, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
17. Elle admet les allégations des paragraphes 14 et 15 de la Requête;
18. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 16 à 18 de la Requête, elle s'en remet aux pièces P-9 et P-10 de même qu'au dossier de la cour, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
19. Elle nie les (...) allégations du paragraphe 19 de la Requête;
20. Elle nie les allégations du paragraphe 20 de la Requête ajoutant que cela irait à l'encontre de l'autorité de la chose jugée;
21. Elle nie les allégations du paragraphe 21 de la Requête;
22. Elle nie les allégations des paragraphes 22 à 25 de la Requête, sujet particulièrement à ce que ci-après exposé aux paragraphes 289 et suivants;
23. Elle nie les allégations du paragraphe 26 de la Requête;
24. Elle admet les allégations du paragraphe 27 de la Requête;
25. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 28 de la Requête, elle les admet (...);

- 25.1 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 28.1 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-12, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 25.2 Elle admet les allégations du paragraphe 28.2 de la Requête;
- 25.3 Elle nie les allégations du paragraphe 28.3 de la Requête;
- 25.4 Elle admet les allégations du paragraphe 28.4 de la Requête;
- 25.5 Elle ignore les allégations du paragraphe 28.5 à 28.7 de la Requête;
- 25.6 Elle nie les allégations du paragraphe 28.8 et souligne que le bail intervenu entre Bel-Air et 3845443 Canada inc. («**Aviation Mauricie**») a fait l'objet d'un litige quant à sa validité et Bel-Air a demandé sa résiliation afin d'expulser Aviation Mauricie (dossier de la Cour supérieure no 410-17-000410-055 et no 410-17-000595-079), tel qu'il appert de la Pièce P-45;
- 25.7 Elle admet les allégations du paragraphe 28.9 de la Requête et précise que dès 2007, Aviation Mauricie a commencé à déplacer ses activités de l'autre côté du Lac-à-la-Tortue à partir d'une hydrobase située au 5460 avenue du Tour-du-Lac avec laquelle Bel-Air n'a aucun lien, tel qu'il appert entre autre d'un article du Nouvelliste du 12 septembre 2007 «Des aménagements qui alimentent les inquiétudes» communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-42**;
- 25.8 Elle ignore les allégations du paragraphe 28.10 de la Requête;
26. Elle admet les allégations des paragraphes 29 et 30 de la Requête, précisant que l'aérodrome et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue existent depuis 1919 et que les activités de Bel-Air ont débuté en 1965;
27. Elle admet les allégations des paragraphes 31 et 32 de la Requête;
28. Elle nie les allégations du paragraphe 33 de la Requête telles que rédigées;
29. Elle admet les allégations du (...) paragraphe 34 (...) de la Requête précisant qu'elle opère depuis 1965;
30. Elle nie les allégations des paragraphes (...) 38 à 39 de la Requête;
31. (...)
32. (...)
33. (...)
34. (...)

35. Elle nie les allégations du paragraphe 47 de la Requête et précise que des vols touristiques sont effectués à Lac-à-la-Tortue depuis les années 1980 par Aviation Portneuf. En plus de ces vols touristiques, plusieurs vols d'hydravions avaient lieu à Lac-à-la-Tortue quotidiennement dans ces mêmes années, tel qu'il appert des données de paie des pilotes à l'emploi de Bel-Air Aviation de 1986 à 1988 et des carnets de vols de feu Jean Ménard pour les années 1987 à 1993 communiquées au soutien des présentes respectivement comme pièces **DB-38** et **DB-39**;
36. Elle ignore les allégations des paragraphes 48 et 49 de la Requête;
37. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 50 à 52 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-19 niant tout ce qui n'y serait pas conforme, notamment toute inférence que la Coalition voudrait en tirer;
38. Elle admet les allégations du paragraphe 53 de la Requête et précise que ces mesures étaient volontaires;
39. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 54 et 55 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-21, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
40. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 57 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-22 et renvoie aux paragraphes 234 et suivants de la présente quant au contexte et à la signification véritable de cette lettre;
41. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 58 à 61 de la Requête, elle s'en remet aux pièces P-23 à P-26, niant tout ce qui n'y serait pas conforme et sans admission quant à la véracité des propos qui y sont contenus;
42. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 62 de la Requête, elle s'en remet au mémoire produit comme pièce P-26 sans admission quant à la véracité des propos qui y sont contenus;
43. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 63 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-28, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
44. Elle nie les allégations du paragraphe 64 de la Requête, s'en remettant, quant à elle à l'entièreté de son mémoire, pièce P-29 (également communiqué comme pièce **DB-8**);
45. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 65 à 72 de la Requête, elle s'en remet aux pièces P-31 à P-34 et P-36, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
46. Elle nie les allégations du paragraphe 73 de la Requête;
47. Elle admet les allégations du paragraphe 74 de la Requête;

48. Elle nie les allégations du paragraphe 75 de la Requête en ce qui la concerne et admet qu'Aviation Mauricie n'a pas respecté les mesures d'atténuation de bruit prescrites par Transports Canada soulignant que Bel-Air a tenté d'expulser Aviation Mauricie de son hydrobase (Supra 25.6);
49. Elle nie les allégations du paragraphe 75.1 de la Requête;
50. Elle nie les allégations du paragraphe 75.2 de la Requête telles que rédigées;
51. Elle nie les allégations des paragraphes 76 et 77 de la Requête;
- 51.1 Elle nie les allégations du paragraphe 77.1 de la Requête et précise que les plaintes visent presque exclusivement Aviation Mauricie et couvrent une période limitée du 23 septembre 2008 (1 seule plainte) à octobre 2011. Elle souligne par ailleurs que les divers échanges démontrent l'implication de Transport Canada qui répondait aux plaintes et assurait un suivi adéquat. Quant aux plaintes relatives aux faits que les défenderesses ont effectué des vols touristiques le 24 juin 2009, les pièces P-45 et **DB-34** démontrent que Transport Canada avait spécifiquement autorisé ces vols;
52. Elle ignore les allégations du paragraphe 78 de la Requête;
53. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 79 de la Requête, elle s'en remet aux pièces P-31 et P-32, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
54. Elle nie les allégations du paragraphe 80 de la Requête telles que rédigées;
55. Elle nie les allégations des paragraphes 81 et 82 de la Requête, telles que rédigées et s'en remet aux pièces P-34 et P-35, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
56. (...)
57. (...)
58. (...)
59. (...)
60. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 88 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-38, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
61. Elle nie les allégations des paragraphes (...) 90 à (...) 91 de la Requête en ce qui la concerne et les ignore quant au surplus et rappelle que la Ville de Shawinigan n'est plus partie au litige;

- 61.1 Elle prend acte des allégations du paragraphe 96.1 de la Requête;
- 61.2 Elle admet les allégations du paragraphe 96.2 de la Requête;
- 61.3 Elle nie les allégations du paragraphe 96.3 de la Requête et précise que dès 2007, Aviation Mauricie a commencé à déplacer à partir d'une hydrobase avec laquelle Bel-Air n'a aucun lien (Supra 25.7);
- 61.4 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 96.4 elle s'en remet à la réponse à l'engagement 4 de Bel-Air et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 61.5 Elle nie les allégations des paragraphes 96.5 à 96.7 de la Requête et précise qu'Hydravion Aventure a loué un hydravion appartenant à Aviation Roger Forgue mais qu'en aucun cas Aviation Roger Forgue exploitait son entreprise à partir de l'hydrobase de Bel-Air;
- 61.6 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 96.8 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-49, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 61.7 Elle nie les allégations du paragraphe 96.9 de la Requête;
- 61.8 Elle ignore les allégations du paragraphe 96.10 de la Requête;
- 61.9 Elle nie les allégations du paragraphe 96.11 et 96.12 de la Requête telles que rédigées et précise que c'est à titre de pilote et non de président de Bel-Air que Monsieur Alfred St-Onge a effectué des vols touristiques pour le compte d'autres compagnies en 2008 soulignant que ces compagnies ne sont pas liées à Bel-Air;
- 61.10 Elle admet les allégations du paragraphe 96.13 de la Requête;
- 61.11 Elle nie les allégations du paragraphe 96.14 et 96.15 telles que rédigées et précise qu'elle a commencé à offrir des vols touristiques notamment pour conserver sa vocation de vols commerciaux et pour sauver les emplois ayant trait à la maintenance des avions. Bel-Air était animé par la volonté de démontrer qu'il est possible d'effectuer des vols touristiques dans l'harmonie à Lac-à-la-Tortue;
- 61.12 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 96.16 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-51, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 61.13 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 96.17 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-52, niant tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 61.14 Elle nie les allégations des paragraphes 96.18 et 96.19 de la Requête et précise que dès 2007, Aviation Mauricie a commencé à déplacer ses activités de l'autre côté du Lac-à-la-Tortue à partir d'une hydrobase située au 5460 avenue du Tour-du-Lac avec laquelle Bel-Air n'a aucun lien;

- 61.15 Elle ignore les allégations des paragraphes 96.20 et 96.21 de la Requête;
- 61.16 Elle nie les allégations du paragraphe 96.22 de la Requête telles que rédigées;
- 61.17 Elle nie les allégations du paragraphe 96.23 de la Requête et précise qu'elle effectue des vols touristiques seulement pendant les heures prescrites par le Supplément de vol Canada pièce **DB-5**;
- 61.18 En ce qui concerne les allégations du paragraphe 96.24 elle s'en remet à la réponse à l'engagement 4 de Bel-Air et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
- 61.19 Elle nie les allégations du paragraphe 96.26;
62. Elle nie les allégations des paragraphes 97 à 99 de la Requête, Bel-Air précisant notamment qu'elle respecte les mesures d'atténuation du bruit et le cadre réglementaire de Transports Canada et qu'elle n'opère pas de vols d'entraînement;
63. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 100 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, niant tout ce qui n'y serait pas conforme et sans admission quant à la véracité de son contenu;
64. Elle admet les allégations du paragraphe 101 de la Requête en autant que conforme à la pièce P-29;
65. Elle admet les allégations du paragraphe 102 de la Requête, renvoyant à ce que ci-après exposé aux paragraphes 198 à 205 au sujet de la défenderesse Aviation Mauricie;
66. Elle nie les allégations du paragraphe 103 de la Requête et précise que les plaintes visent presque exclusivement Aviation Mauricie (Supra 51.1);
67. Elle nie les allégations des paragraphes 103.1 et 103.2 de la Requête telles que rédigées; .
68. Elle nie les allégations des paragraphes 104 à 107 de la Requête;
69. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 108 de la Requête, elle signale que la réglementation municipale est inapplicable lorsqu'elle a pour effet d'entraver le cœur d'une activité de compétence fédérale exclusive comme en l'espèce et renvoie aux paragraphes 119 et suivants et 244 et suivants de la présente à ce sujet, niant quant au surplus;
70. Elle nie (...) les allégations du paragraphe 109 de la Requête;
71. Elle nie en ce qui la concerne les allégations du paragraphe 110 de la Requête;

71.1 Elle nie les allégations du paragraphe 110.1 de la Requête;

72. Elle nie les allégations du paragraphe 111 de la Requête, s'en remettant, quant à elle à l'entièreté de son mémoire, pièce P-29 (également communiqué comme pièce DB-8);

72.1 Elle nie les allégations du paragraphe 111.1 de la Requête et rectifie ainsi le nombre d'hydravions qui ont effectué des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue;

Années	Hydravions qui ont effectué des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue		
	Hydravion-Aventure	Aviation Mauricie	Bel-Air
2008	2 C-GDXY C-GLSR	5 C-FIDG C-GOER C-FVDG C-GYXE C-FSJW	0
2009		5 C-FIDG C-GOER C-FVDG C-GYXE C-FSJW* (jusqu'en sept 2009)	2 C-GDXY C-GJSF
2010		4 C-FIDG C-GOER C-FVDG C-GYXE	3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GSJI loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2011		4 C-FIDG C-GOER C-FVDG C-GYXE	3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GSJI loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2012		4 C-FIDG C-GOER C-FVDG C-GYXE	3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GSJI loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2013			3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GVLK loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2014			3

Années	Hydravions qui ont effectué des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue		
	Hydravion-Aventure	Aviation Mauricie	Bel-Air
			C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GVLK loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2015			3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GVLK loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2016			3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion C-GQQC loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre
2017			3 C-GDXY C-GJSF C-GPPZ +1 hydravion loué à un tiers pendant les mois de septembre et octobre

73. Elle nie les allégations du paragraphe 112 de la Requête;

74. (...)

75. (...)

76. (...)

77. En ce qui concerne les allégations du paragraphe (...) 115.1 (...), elle s'en remet à l'entièreté de son mémoire, pièce P-29 (également communiqué comme pièce **DB-8**);

78. Elle nie les allégations des paragraphes 116 à 120 de la Requête;

79. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 121 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40 sans admission quant à la véracité de son contenu;

80. Elle nie les allégations des paragraphes 122 à 124 de la Requête;

80.1 Elle prend acte de l'admission du paragraphe 124.1;

80.2 Elle nie les allégations des paragraphes 124.2 et 124.3;

81. Elle ignore les allégations du paragraphe 125 de la Requête;
82. Elle ignore les allégations du paragraphe 126 de la Requête;
83. Elle nie les allégations des paragraphes 127 et 128 de la Requête;
84. Elle nie les allégations du paragraphe 129 de la Requête et renvoie aux paragraphes 270 et suivants de la présente;
85. Elle nie les allégations des paragraphes 130 à 136 de la Requête;
86. Elle nie les allégations du paragraphe 137 de la Requête et s'en remet à la pièce P-4 sans admission quant à la véracité de son contenu;
87. Elle nie les allégations du paragraphe 138 de la Requête;
88. Elle nie les allégations du paragraphe 139 de la Requête;
89. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 140 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, sans admission quant à la véracité de son contenu;
90. Elle ignore les allégations du paragraphe 141 de la Requête;
91. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 142 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, sans admission quant à la véracité de son contenu
92. Elle nie les allégations des paragraphes 143 à 147 de la Requête, le tout sujet particulièrement à ce que ci-après exposé aux paragraphes 270 et 281 et suivants, et ajoute que les symptômes et affections décrits sont nettement exagérés et ne sont aucunement soutenus par une preuve médicale appropriée;
93. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 148 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, sans admission quant à la véracité de son contenu
94. Elle nie les allégations du paragraphe 149 de la Requête;
95. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 150 à 153 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, sans admission quant à la véracité de son contenu
96. Elle nie les allégations des paragraphes 154 à 160 de la Requête;
97. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 161 à 163 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-40, sans admission quant à la véracité de son contenu

98. Elle nie en ce qui la concerne les allégations des paragraphes 164 et 165 de la Requête et les ignore quant au surplus;
99. En ce qui concerne les allégations du paragraphe 166 de la Requête, elle nie le bien-fondé de la demande faite au tribunal par la personne désignée et les membres du groupe réserver leurs droits et recours;
100. Elle nie les allégations du paragraphe 167 de la Requête;
101. En ce qui concerne les allégations des paragraphes 168 à 175 de la Requête, elle s'en remet à la pièce P-42, dont elle conteste par ailleurs la méthodologie et l'exactitude des conclusions comme elle le détaillera plus amplement aux paragraphes 206 et suivants de la présente défense;
102. Elle nie les allégations du paragraphe 176 de la Requête;
103. (...) Elle nie les allégations du paragraphe 177 de la Requête;
104. Elle nie les allégations du paragraphe 179 et 180 de la Requête;
105. Elle nie les allégations du paragraphe 181 de la Requête à l'effet que les membres du groupe ont pu subir un préjudice dont elle pourrait être tenue responsable et s'en remet aux pages 14 et 15 de la pièce P-26 sans admission quant à la véracité de son contenu;
106. Elle nie les allégations des paragraphes 182 à 185 de la Requête;

ET PLAIDANT D'ABONDANT, LA DÉFENDERESSE BEL-AIR AJOUTE:

I. INTRODUCTION

107. La Coalition a intenté une action collective contre la Ville de Shawinigan, Bel-Air et Aviation Mauricie en rapport avec le bruit des hydravions effectuant des vols touristiques et d'entraînement à Lac-à-la-Tortue;
108. Cette action collective est entreprise au nom des personnes physiques formant un groupe décrit 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.»
109. Selon la Coalition, ce groupe serait composé de 2000 à 2500 personnes résidant dans le périmètre de l'action collective;

110. La Coalition réclame conjointement et solidairement, par voie de recouvrement collectif, des dommages évalués à 5000 \$ par membre du groupe pour chacune des saisons estivales depuis 2008 au cours desquelles les défenderesses ont effectué, ou permis que soient effectués, des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement;
111. Elle réserve ses droits de réclamer des dommages pour la perte de valeur de la propriété des membres du groupe, mais elle ne présente aucun élément de preuve à cet égard;
112. Enfin, la Coalition demande que soit ordonné à Aviation Mauricie et Bel-Air de cesser les vols d'hydravions touristiques et d'entraînement sur et à partir du plan d'eau du Lac-à-la-Tortue (l'«**hydrobase**»), jusqu'à la mise en place de mesures permettant de réduire les inconvénients allégués à un «niveau raisonnable», sans par ailleurs préciser quelle serait la nature de ces «mesures» ou de ce «niveau raisonnable»;
113. Au mois de juin 2016, cette cour a approuvé un règlement hors cour intervenu entre la Coalition et la Ville de Shawinigan de sorte que cette dernière n'est plus partie au présent litige;
114. Cette transaction, conclue sans admission de responsabilité, prévoyait notamment le versement par la Ville de Shawinigan d'une somme de 250 000 \$ à la Coalition;
115. Quant à Aviation Mauricie, elle a cessé ses opérations de vols d'hydravions touristiques et d'entraînement à Lac-à-la-Tortue au cours de l'automne 2012, n'est plus représentée par avocat et ne participe plus au déroulement de la présente instance, de sorte que la Coalition procède par défaut contre elle;
116. Bel-Air est désormais la seule partie défenderesse à contester cette action collective sur le fond, un recours qu'elle estime mal fondé pour les raisons ci-après exposées;

II. L'ABSENCE DE FONDEMENT DU RECOURS

117. Sous le couvert d'une action collective, la Coalition recherche l'élimination totale des vols touristiques sur le plan d'eau du Lac-à-la-Tortue effectués à partir de et sur l'hydrobase de Bel-Air;
118. Indépendamment de son mérite sur le fond (qui est nié pour les motifs que l'on verra *infra*), l'action de la Coalition se heurte à deux obstacles dirimants;

119. Précisons d'entrée de jeu que les vols touristiques opérés par Bel-Air relèvent de la compétence exclusive du législateur fédéral en matière d'aéronautique (voir les arrêts cités *infra* 246), compétence définie en fonction de l'action physique de voler comme «[l]e vol et la durée de vol à compter du moment où l'appareil quitte le sol jusqu'au moment où il réussit à revenir au sol et à s'y poser en toute sécurité»¹;
120. Un hydroaérodrome est un aérodrome au sens de l'article 3 de la *Loi sur l'aéronautique*, LRC 1985, c A-2, si tant est que ces règles et principes constitutionnels s'appliquent ici.
121. La jurisprudence a clairement établi que l'emplacement d'un aérodrome «se trouve au cœur de la compétence fédérale en matière d'aéronautique»²(...);
- 121.1 Le professeur Dale Gibson dans «The Federal Enclave' Fallacy in Canadian Constitutional Law» (1976), considère que «le bruit provenant d'aéronefs serait incontestablement considéré comme une partie intégrante de leur utilisation»³. Cette citation a été indiquée à titre d'exemple dans la décision *Bell Canada c. Québec*⁴;
122. Or, la loi provinciale qui empiète sur le cœur d'une compétence fédérale ou entrave une activité qui s'y situe est inapplicable⁵;
123. Ce principe constitutionnel de l'exclusivité des compétences n'a pas uniquement pour effet d'empêcher qu'une loi provinciale vise des matières relevant de la compétence fédérale: il a aussi pour conséquence de rendre inapplicable une loi provinciale de portée générale visant toute activité bruyante dès lors que cette loi provinciale touche à une partie «essentielle» ou «intégrante» d'une entreprise qui est du ressort fédéral;
124. Le bruit provenant des aéronefs est une partie intégrante de leur utilisation et partant, de l'exercice de la compétence fédérale en la matière⁶;

¹ *Johannesson v. Municipality of West St. Paul*, [1952] 1 SCR 292, à la p. 319, trad. dans *Air Canada c. Ontario (Régie des alcools)*, [1997] 2 RCS 581, au para. 72.

² *Québec (Procureur général) c. Canadian Owners and Pilots Association*, [2010] 2 RCS 536, 2010 CSC 39, aux para. 40 et 60; v.a. *Construction Montcalm Inc. v. Min. Wage Com.*, [1979] 1 RCS 754, aux pp. 770-771.

³ GIBSON, Dale, «The Federal Enclave' Fallacy in Canadian Constitutional Law» (1976) 14 *Alta. L. Rev.* 167, à la p. 172.

⁴ *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et sécurité au travail)*, [1998] 1 RCS 749, au par. 255.

⁵ *Mississauga (City) v. Greater Toronto Airports Authority*, 2000 CanLi 16948 (C.A. Ont.) (autorisation de pourvoi refusé: [2001] 1 R.C.S.ix), au para. 39.

125. Or, par l'entremise des dispositions du droit commun québécois relatives aux troubles de voisinage et de la responsabilité civile, la Coalition cherche à *empêcher* une activité qui relève fondamentalement et sans équivoque de la compétence fédérale exclusive;
126. Par ailleurs, les activités aéronautiques doivent faire l'objet d'habilitations expresses de la part de l'autorité fédérale, autorisations que Bel-Air a reçues et auxquelles elle se conforme;
127. Or, l'autorisation législative vaut nécessairement pour tout ce qui en découle de façon inhérente, ce qui, en matière aéronautique, comprend le bruit des mouvements d'aéronefs;
128. Bref, aucune des dispositions provinciales sur lesquelles se fonde le recours de la Coalition ne peut être opposée à Bel-Air, puisque celle-ci exerce ses activités légalement et légitimement en vertu d'une autorisation législative et dans le cadre réglementaire établi par le gouvernement fédéral en matière d'aéronautique;
129. De plus, en demandant à cette Cour d'ordonner l'arrêt des vols touristiques jusqu'à la mise en place de mesures d'atténuation pour ramener le bruit à un «niveau raisonnable», la Coalition souhaite que cette cour se substitue à Transports Canada en empiétant sur des prérogatives qui appartiennent à cet organisme régulateur et qui consistent notamment à édicter les règles et mesures qui doivent encadrer les mouvements d'hydravions au Canada, incluant les mesures d'atténuation du bruit que tout opérateur est tenu d'observer;
130. D'ailleurs, la Coalition se garde bien d'identifier ou de proposer une seule mesure réaliste susceptible de ramener le bruit des hydravions à un niveau qu'elle estime «raisonnable» et qui permettrait à Bel-Air de poursuivre ses activités de vols touristiques;
131. Par conséquent, l'action collective est mal fondée et devrait être rejetée pour ces seuls motifs;

⁶ GIBSON, Dale, «The Federal Enclave' Fallacy in Canadian Constitutional Law» (1976) 14 Alta. L. Rev. 167, à la p. 172.

III. LE COMPORTEMENT DÉPLORABLE DE LA COALITION

132. La Coalition traîne un lourd boulet en ce que l'action collective qu'elle mène est loin de faire l'unanimité parmi les résidents de Lac-à-la-Tortue, tel qu'en font foi le nombre sans précédent d'exclusions du groupe et les nombreuses manifestations de sympathie et campagnes de mobilisation initiées par la communauté locale en faveur du maintien des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue (*infra* 294 et s.);
133. Alors qu'un nouveau cadre réglementaire a été imposé par Transports Canada aux aéronefs opérant à Lac-à-la-Tortue en juin 2009 (*infra* 183 et s.), alors qu'Aviation Mauricie, qui possédait cinq (5) appareils, a cessé ses activités en 2012 (*infra* 198 et s.), alors que la nette amélioration notée par la personne désignée (*infra* 279-280) est confirmée par la plus récente caractérisation du climat sonore (*infra* 211 et s.), la Coalition, plutôt que de se réjouir, poursuit sa croisade contre les vols touristiques;
134. En outre, avant même que cette cour ne se soit prononcée sur le fond de la présente action collective, la Coalition s'est employée à nuire délibérément aux opérations de la défenderesse Bel-Air dans le cadre d'une campagne qui avait pour objectif de ternir son image et perturber ses activités commerciales;
135. À titre d'exemple, la défenderesse Bel-Air réfère à une lettre de Sylvestre Fafard Painchaud adressée à la compagnie Transat en date du 29 avril 2014 que nous reproduisons ici intégralement et communiquons au soutien des présentes comme **pièce DB-1**:

«Madame, Monsieur,

Nous sommes les procureurs de la Coalition contre le bruit qui est un organisme à but non lucratif qui a été constitué à l'initiative des riverains du Lac-à-la-Tortue qui subissent d'importants dommages causés par les vols commerciaux touristiques d'hydravions sur et à partir du Lac-à-la-Tortue à Shawinigan, Québec.

D'ailleurs, en août 2012, notre cliente a obtenu l'autorisation d'exercer un recours collectif à l'encontre de deux compagnies d'hydravions touristiques, Bel-Air Laurentien Aviation Inc. et 3845443 Canada inc. (Aviation Mauricie) et de la Ville de Shawinigan.

Depuis, nous avons été informés qu'environ 80% des forfaits pour ces vols touristiques proviennent de votre entreprise. Vos activités à cet égard causent des inconforts et des dommages sérieux aux riverains du Lac-à-la-Tortue.

Le recours collectif entrepris vise notamment à faire cesser les vols d'hydravions touristiques sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, et ce, jusqu'à la mise en place de mesures permettant de réduire les inconforts subis par les riverains à un niveau raisonnable. Des dommages sont

également réclamés pour le préjudice subi par les membres du recours collectif découlant de l'exploitation de ces vols d'hydravions touristiques.

À cet égard, nous soulignons que la Direction de la santé publique de la Mauricie et du Centre-du-Québec s'est déjà prononcée quant aux effets néfastes des vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue, et ce, tant au niveau psychosocial que de la santé. Les expertises réalisées dans le cadre du recours collectif confirment également que les niveaux de bruit générés par ces vols dépassent de beaucoup ce qui est acceptable.

Nous vous invitons à évaluer l'impact sur les riverains du lac de vos activités actuelles au Lac-à-la-Tortue et à vous assurer que ceux-ci soient ramenés à des niveaux raisonnables. À défaut de ce faire, notre cliente se réserve le droit d'entreprendre les recours appropriés.

[Salutations et signatures omises.]»

136. De tels propos diffusés à des tiers, que la défenderesse Bel-Air estime biaisés, truffés d'inexactitudes et de demi-vérités, font preuve d'une grande témérité assimilable à une intention manifeste de nuire à Bel-Air, notamment en ce que:
- a) On tire des conclusions sur la responsabilité de Bel-Air de l'autorisation de l'action collective alors qu'il ne s'agit aucunement d'un jugement au fond quant aux prétentions de la Coalition;
 - a) On donne l'impression que les activités de vols touristiques sont exercées de manière «sauvage» en présentant un tableau incomplet de la situation et en omettant de mentionner qu'elles le sont légitimement et en conformité avec la législation et la réglementation sur l'aéronautique;
 - b) On présente à l'appui de ses prétentions une communication émanant de la Direction de la santé publique («**DSP**») comme s'il s'agissait d'un «avis de santé publique» qui n'est en fait qu'une simple lettre de réponse de la DSP à des préoccupations exprimées en 2004, soit cinq ans avant l'imposition d'un nouveau cadre réglementaire par Transports Canada;
 - c) On n'identifie pas les «expertises» auxquelles il est fait référence tout en se gardant de mentionner que les légitimes contradicteurs dans ce litige sont susceptibles de produire d'autres expertises pouvant jeter un éclairage tout à fait différent sur l'impact sanitaire du bruit allégué à Lac-à-la-Tortue;
 - d) On omet de mentionner qu'un nombre sans précédent de membres du groupe s'est exclu de cette action collective et qu'au surplus le recours de la Coalition n'emporte pas l'adhésion d'un segment important de la population de Lac-à-la-Tortue;
137. Cette lettre a été transmise dans le but d'intimider Transat qui, comme tout transporteur aérien, est lui-même régi par les lois sur l'aéronautique et sensible à

sa réputation, la Coalition la menaçant même de poursuites judiciaires si elle continuait à faire affaire avec Bel-Air;

138. Dans un contexte où la Coalition croyait que les contrats de Transat représentaient 80% des forfaits des vols touristiques de Bel-Air, cette lettre est empreinte de mauvaise foi et constitue un détournement abusif des fins de la justice et une atteinte volontaire et manifeste aux intérêts financiers et à la réputation de Bel-Air et à l'égard de laquelle elle réserve tous ses droits et recours contre la Coalition et ses administrateurs, notamment ceux découlant des articles 51 à 56 du Code de procédure civile;

138.1 La Coalition utilise le même type de conduite navrante lorsqu'elle diffuse aux citoyens visés par le recours un avis truffé d'informations inexactes, tel qu'il appert d'un document intitulé *Message de la coalition contre le bruit aux citoyens visés par le recours collectif* communiqué au soutien des présentes comme pièce DB-36 et de l'extrait suivant:

À titre de membre du Groupe, vous avez des DROIT ! Avant d'y renoncer et de refuser l'indemnité que pourrait vous accorder le Tribunal.

PENSEZ-Y BIEN !

PRENEZ UNE DÉCISION ÉCLAIRÉE EN VOUS RAPPELANT LES FAITS SIGNIFICATIFS SUIVANTS :

- *Le Recours collectif ne vise pas la fermeture de l'aéroport et de l'hydrobase.* **VRAI**
- *La pollution sonore des hydravions touristiques affecte la santé des citoyens, réduit la valeur des propriétés et constitue une nuisance à la qualité de vie.* **VRAI**
- *Aucune Ville du Québec et de la Mauricie ne souhaite accueillir les vols d'hydravions touristiques sur son territoire.* **VRAI**
- *« Les retombées économiques des hydravions touristiques sont nulles ». (Nouvelliste 29-07-2007). Propos requis par le Maire en avril 2012.* **VRAI**
- *L'activité commerciale des hydravions touristiques ne profite qu'à quelques-uns au détriment de la majorité.* **VRAI**

138.2 Comment la Coalition peut-elle affirmer aux citoyens que son recours ne vise pas la fermeture de l'hydrobase alors qu'elle réclame aux défenderesses une somme estimée à 37 500 000\$ au moment où elle intente son recours à laquelle s'ajoute annuellement une somme estimée à 12 500 000\$⁷;

IV. L'AÉRODROME ET L'HYDROBASE DE LAC-À-LA-TORTUE

139. L'aérodrome de Lac-à-la-Tortue existe depuis 1919 et est considéré par le gouvernement fédéral comme le berceau «de l'industrie de l'aviation commerciale de brousse au Canada», tel qu'il appert d'une lettre de la ministre de l'Environnement Rona Ambrose en date du 3 août 2006 communiquée au soutien des présentes comme pièce **DB-2**;
140. Cet aérodrome et l'hydrobase sont la propriété de Bel-Air depuis 1965 et ses principaux dirigeants sont Alfred St-Onge et Danielle Mongrain;
141. Ces installations aéronautiques font partie intégrante du plan d'urgence de la Ville de Shawinigan et servent de port d'arrivée ou de départ pour le transport d'évacuation médicale en provenance du Parc national de la Mauricie ainsi que des réserves fauniques et zones d'exploitation contrôlées de la région;
142. L'aérodrome et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue sont situés sur le côté nord-ouest du Lac-à-la-Tortue;
143. Les infrastructures de l'aérodrome et de l'hydrobase peuvent accueillir des avions, des hélicoptères ainsi que des hydravions sur le plan d'eau du Lac-à-la-Tortue;
144. L'aérodrome de Lac-à-la-Tortue dispose de deux pistes asphaltées, soit la 16-34 d'une longueur de 762 mètres (2 500 pieds) et la 03-21 d'une longueur de 915 mètres (3 000 pieds);
145. Par ailleurs, l'hydrobase opère à partir d'un plan d'eau qui est orienté nord-est sud-ouest dont la partie la moins large située à l'extrémité sud-ouest compte 550 mètres (1 804 pieds) et 1,8 kilomètre (1,12 milles) sur sa partie la plus longue;
146. Avec de telles installations, l'aérodrome et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue sont considérés comme un des centres d'activités aéronautiques les plus importants non seulement en Mauricie, mais également au Québec et au Canada;

⁷ 2500 membres (nombre estimé par la demanderesse au paragraphe 11 de la Requête introductive d'instance) (x) 5 000\$/année depuis 2008.

147. De plus, depuis 1967, Bel-Air est un distributeur de pièces Cessna et se spécialise dans la vente d'avions sur roues et flotteurs, en plus de détenir un OMA (Organisme de maintenance approuvé) pour l'entretien des avions commerciaux et plusieurs travaux spécialisés, dont des réparations structurales et des modifications d'aéronef;
148. Depuis 2009, Bel-Air offre également des vols commerciaux touristiques à partir de l'hydrobase, qui représentent 25 % de son chiffre d'affaires et constituent de ce fait un apport crucial à la rentabilité de l'entreprise, tel qu'il appert du Certificat d'exploitation aérienne de Bel-Air en date du 13 mai 2009 communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-39**;
149. Selon l'article 101.01 (1) du Règlement de l'aviation canadien, DORS 96-433 (le «RAC»), l'«excursion aérienne», notion qui recouvre celle de «vol touristique», est définie comme suit:
- «101.01. Travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ.»*
150. Par ailleurs, Bel-Air précise qu'elle n'offre pas et n'a jamais offert de vols d'entraînement;
151. En date des présentes, Bel-Air employait de 25 à 30 personnes, suivant la période de l'année, dont certaines occupent des postes spécialisés et bien rémunérés dans le domaine de l'aéronautique, contribuant ainsi au développement et à l'essor de l'économie de la Mauricie;
- 151.1 De plus, les activités de Bel-Air ont un impact économique positif sur l'industrie touristique à Shawinigan, tel qu'il appert de la Lettre de Tourisme Mauricie à Transports Canada en date du 28 novembre 2007 communiquée au soutien des présentes comme pièce **DB-29**, de la lettre de la Chambre de commerce du Centre-de-la-Mauricie à Transports Canada en date du 29 novembre 2007 communiquée au soutien des présentes comme pièce **DB-30** et des preuves de réservations de groupes dans les restaurants de Shawinigan communiquées en liasse au soutien comme pièce **DB-37**;
152. Parmi les services et installations offerts par Bel-Air, on retrouve plus particulièrement:
- a) un port d'attache d'environ 25 avions ou hélicoptères desservant des clients de la Ville de Shawinigan;
 - b) le remisage hivernal d'environ 60 hydravions privés et commerciaux;
 - c) l'inspection périodique des aéronefs et l'installation de moteurs;

- d) le service de transport de gens d'affaires pour des fins d'industrie et de commerce à Shawinigan;
 - e) des vols touristiques commerciaux à partir de l'hydrobase;
153. Par ordre d'importance, les infrastructures de Bel-Air sont principalement utilisées aux fins suivantes:
- a) vols touristiques commerciaux;
 - b) vols récréatifs;
 - c) vols saisonniers;
 - d) vols pour l'entretien des appareils;
 - e) tests en vol;
154. Depuis le début de ses opérations, Bel-Air a comme préoccupation constante de maintenir une cohabitation harmonieuse avec les résidents de Lac-à-la-Tortue;
155. À cet égard, elle s'efforce d'adopter et de mettre en œuvre les meilleures méthodes et pratiques possible pour optimiser la qualité du climat sonore et minimiser les inconvénients inhérents aux vols d'hydravion;
156. Pour les vols touristiques, Bel-Air n'utilise que trois (3) appareils, soit:
- a) un (1) appareil Cessna 206 immatriculé C-GPPZ;
 - b) un (1) appareil Cessna 206 immatriculé C-GJSF;
 - c) un (1) appareil Beaver DHC-2 immatriculé C-GDXY;
157. En plus des mesures de réduction du bruit auxquelles elle est assujettie, Bel-Air a effectué de façon tout à fait volontaire des modifications mécaniques significatives à ses appareils engageant des frais importants afin de réduire le bruit à la source, notamment:
- a) changement d'hélice sur le Beaver C-GDXY;
 - b) installation d'une hélice à trois pales avec un maximum de 2700 tours par minute sur le Cessna 206 C-GPPZ;
 - c) installation d'un nouveau moteur IO-550 avec un maximum de 2700 tours par minute sur le Cessna 206 C-GPPZ;
 - d) installation d'un nouveau moteur IO-550 avec un maximum de 2700 tours par minutes sur le Cessna 206 C-GJSF;
 - e) modification de l'hélice avec un maximum de 2700 tours par minute sur le Cessna 206 C-GJSF,

le tout tel qu'il appert notamment des dossiers d'entretien communiqués en liasse au soutien des présentes comme **pièce DB-3** et de la facture de Wipaire inc. du 9 juillet 2008 communiquée au soutien des présentes comme **pièce DB-4**;

V. LE CLIMAT SONORE À LAC-À-LA-TORTUE

158. Bel-Air reconnaît d'emblée que les activités reliées à l'opération d'un aéroport et d'une hydrobase génèrent du bruit;
159. De fait, le bruit généré par les mouvements d'hydravion à partir d'une hydrobase est inhérent à toute activité aéronautique de ce genre;
160. Rappelons que l'aéroport et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue existent depuis 1919 et que les activités de Bel-Air ont débuté en 1965;
161. C'est nécessairement en toute connaissance de cause que la personne désignée et les membres du groupe se sont établis à Lac-à-la-Tortue au fil des ans;
162. En effet, les riverains savaient, ou ne pouvaient pas raisonnablement ignorer, que des hydravions pouvaient décoller et amerrir sur le plan d'eau du Lac-à-la-Tortue autour ou à proximité duquel certains d'entre eux ont choisi de s'établir;
163. La faculté et le droit de chacun de s'établir et de vivre là où il le souhaite a pour corollaire la responsabilité d'assumer entièrement ce choix, en l'occurrence, celui de vivre à proximité d'une source de bruit inhérente à certaines activités humaines, à plus forte raison lorsqu'elle est notoire et perceptible depuis des décennies;
164. En s'établissant à proximité des opérations d'une hydrobase, les riverains de Lac-à-la-Tortue sont présumés avoir accepté les inconvénients normaux découlant des mouvements d'hydravions qui y sont autorisés quotidiennement et suivant la nature et la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux liés aux opérations de l'hydrobase;
165. Dans ce contexte, les mouvements réguliers des hydravions utilisés par Bel-Air pour les vols touristiques ne dépassent aucunement les limites de la tolérance à laquelle on est en droit de s'attendre entre voisins raisonnables;
166. Le test de l'article 976 C.c.Q. suppose une analyse objective de la situation;
167. Autrement dit, que certains puissent percevoir des activités comme bruyantes ne suffit pas pour conclure qu'il s'agit d'un trouble de voisinage, eu égard à la tolérance d'un voisin «raisonnable»;

168. Cela est d'autant plus vrai qu'il est reconnu que la perception du bruit environnemental comporte un volet particulièrement subjectif, tels la sensibilité de chacun au bruit, la distance avec la source de bruit, l'emploi du temps et les horaires quotidiens et autres facteurs purement personnels à chacun;
169. En l'espèce, si certains membres du groupe se disent importunés par le bruit des hydravions, d'autres ne le sont pas du tout;
170. D'ailleurs, 549 personnes ont confirmé ne pas être incommodées par le bruit des hydravions à Lac-à-la-Tortue dans le cadre d'un processus de consultation publique menée par Bel-Air en 2008 à la demande de Transports Canada;
171. Rappelons également que près de la moitié des membres du groupe visé s'est exclue de la présente action collective à la suite du jugement d'autorisation de 2012 (infra 294);
172. Un tel nombre d'exclusions est particulièrement saisissant et démontre, à tout le moins, que le groupe est loin d'être homogène et qu'il y a source de conflits d'intérêts parmi ceux-ci;
173. Pour ces raisons, on ne peut conclure que les membres du groupe sont tous affectés par le bruit des hydravions ou qu'ils le sont de façon similaire, uniforme ou identique, ni généralement ni afin de justifier un recouvrement collectif de dommages-intérêts dont la valeur est établie à 5000 \$ par année depuis 2008 et par personne vivant dans le périmètre visé par l'action collective;
174. On ne peut davantage prétendre que seuls les vols touristiques sont source de bruit à Lac-à-la-Tortue;
175. En effet, d'autres mouvements d'avions, d'hydravions et d'hélicoptères, autres que ceux visés par l'action collective, et qui ne sont pas l'objet des mêmes restrictions que Bel-Air, ont lieu à partir des installations de l'aérodrome et de l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue et ont nécessairement eux aussi un impact sur le climat sonore (Supra 152);
176. Curieusement, la Coalition, de façon plutôt sélective, ne se plaint que des vols touristiques effectués par Bel-Air, qui sont pourtant saisonniers puisqu'ils ne sont effectués que du 1er mai au 30 octobre, sont restreints à certaines heures de la journée et sont interdits la nuit ou les fins de semaine ou durant les jours fériés en saison estivale;
177. De plus, il existe dans le périmètre visé par l'action collective plusieurs autres sources de bruits également susceptibles d'incommoder les riverains à Lac-à-la-Tortue, comme:
 - a) le trafic routier;

- b) certaines activités domestiques;
- c) le moteur des bateaux et motos marines circulant sur le Lac;
- d) l'usine de bois d'œuvre de Produits Forestiers Arbec inc. à proximité du Lac;
- e) la gare de triage Garneau, située à quelques kilomètres du Lac;
- f) un parcours de véhicules quatre-roues et de motoneiges accessible par la route autour du Lac;
- g) un champ de tir situé à proximité du Lac;
- h) le rodage des moteurs chez Aéro-Atelier C.M. inc. située à quelques mètres de l'hydrobase;

178. Bel-Air s'explique donc mal pourquoi la Coalition ne cible que les vols touristiques alors qu'il y existe plusieurs autres sources de bruit découlant des activités aéronautiques qui s'y déroulent depuis 1919 ainsi que d'autres bruits environnementaux liés aux activités humaines et récréotouristiques dans la région;

VI. L'ABSENCE DE FAUTE DE BEL-AIR

179. En plus de respecter la réglementation aéronautique, plus particulièrement les mesures d'atténuation du bruit, Bel-Air a toujours cherché à minimiser l'impact sonore de ses activités;
180. Ainsi, tel que nous l'avons précédemment énoncé (supra 157), Bel-Air a effectué volontairement d'importantes modifications aux appareils utilisés pour les vols touristiques afin de réduire à la source l'impact sonore de ses activités;
181. Or, à ce jour, il n'existe aucun autre moyen technologique homologué afin de diminuer à la source le bruit des appareils Cessna 206 et Beaver DHC-2 que ceux déjà mis en œuvre;
182. D'ailleurs, s'il existait une telle technologie, Bel-Air n'aurait aucune hésitation à y avoir recours dans un souci d'adopter les meilleures pratiques destinées à causer le moins d'inconvénients possible aux riverains de Lac-à-la-Tortue;
183. On ne peut suffisamment insister sur le fait que les opérations reliées aux vols touristiques de Bel-Air sont, depuis le 15 juin 2009, soumises à des restrictions sévères et mesures d'atténuation du bruit prescrites par Transports Canada dans le *Supplément de vol Canada* publié par NAV CANADA dont nous reproduisons ici intégralement l'extrait pertinent (édition 2016) et que nous communiquons au soutien des présentes comme **pièce DB-5**:

LAC-À-LA-TORTUE (HYDROAÉRODROME)

RÉF	N46 37 00 W72 37 33 2.6E Grand-Mère 17°W UTC-5(4) Élev. 427' A5002	
EXP	Bel Air Laurentien Aviation Inc. 819-538-8623 Enr	
PF	B-1 C-2,3,4,5,6 à l'A/D adj.	
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 13-2130Z ‡ lun-ven exc jours fériés	
PRÉP/VOL FIC	FICHER NOTAM CYQB Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)	
SERVICES CARB HUILE S	100 LL Toutes 1,2,3,4,5	
INFO A/D	Eau libre, mai-oct inc. Rampe, treuil, plage sablonneuse	
COMM ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122,7 5NM 3500 ASL	
PRO	Considérations d'atténuation du bruit a. Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux bouées rouges (voir croquis) b. Appliquer la puissance progressivement c. Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable) d. Éviter de survoler à basse altitude les résidences. Conformément au RAC 602, 105, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT, de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique ne sera autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés	
ATTENTION	OBST: Lignes de haute tension 514 ASL 1NM W, Quatre tours balisées jusqu'à 706 ASL; aprx 1.5NM NW A/D A/D: A/D terrestre adj W. DYNAMITAGE: Ops de dynamitage, 0.4 NM de rayon de N46 34 53 W72 43 44 (4.8NM W de l'A/D), alt max 2200 ASL	

184. Ces mesures d'atténuation de bruit ont été adoptées conformément au RAC, plus particulièrement à l'article 602.105 – *Critères acoustiques d'utilisation:*

«602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aéroport 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:

a) les pistes préférentielles;

- b) *les routes à bruit minimum;*
- c) *les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;*
- d) *les procédures d'arrivée;*
- e) *les procédures de départ;*
- f) *la durée des vols;*
- g) *les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement;*
- h) *les approches VFR ou à vue;*
- i) *les procédures d'approche simulée;*
- j) *l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage de l'aérodrome»*

185. Conformément au RAC 602.105 et tel que le prescrit le *Supplément de vol Canada*, les vols touristiques et commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT:
- a) de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 (heure locale);
 - b) durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique ou commercial n'est autorisé les samedis, dimanches, ainsi que les jours fériés;
186. La volonté de Transports Canada d'interdire les vols pendant les périodes de l'année où les riverains sont les plus susceptibles de se trouver à l'extérieur est ici manifeste;
187. Ces mesures d'atténuation de bruit ont été prescrites et imposées par Transports Canada après un long processus de consultation publique auprès de toutes les parties intéressées et au cours duquel la Coalition a eu l'occasion de se faire entendre et de déposer un mémoire;
188. Elles font d'ailleurs largement écho à plusieurs des mesures d'atténuation du bruit que Bel-Air avait volontairement adoptées et mises en pratique dès 2003;
189. C'est au terme de ce processus de consultation, donc en tenant compte de l'intérêt public, que Transports Canada, qui détient une expertise et des connaissances particulières en la matière, a déterminé le niveau de bruit acceptable et les règles applicables aux opérateurs de vols touristiques à Lac-à-la-Tortue;

190. Dans son analyse de la situation, Transports Canada a tenu compte, notamment, des intérêts des riverains, des incidences économiques des activités aéronautiques menées à Lac-à-la-Tortue, de la législation, de la faisabilité technique des alternatives, de la sécurité des vols et ce, afin d'en arriver au meilleur compromis possible.
191. La position adoptée en 2009 a d'ailleurs été clairement exprimée à la Ville de Shawinigan qui s'était adressée à Transports Canada afin de requérir, résolution du Conseil municipal à l'appui, des mesures d'atténuation du bruit encore plus sévères à l'endroit, notamment, de Bel-Air, le tout tel qu'il appert de la lettre de Me Annie Pagé de la Ville de Shawinigan en date du 17 mai 2012 et de la réponse de Transports Canada adressée au maire Michel Angers en date du 16 avril 2013 et communiquées au soutien des présentes comme pièce **DB-6**;
192. Quoi qu'il en soit, Bel-Air respecte les mesures d'atténuation de bruit depuis leur adoption le 15 juin 2009;
193. D'ailleurs à cet égard, hormis des énonciations de nature très générale, la Coalition n'allègue aucun cas précis de contravention aux mesures d'atténuation ou de plainte jugée recevable selon le mécanisme de plainte de Transports Canada;
194. Transports Canada a de fait confirmé que Bel-Air se conforme aux mesures d'atténuation prescrites par le Supplément de vol Canada et qu'aucune des plaintes dirigées à son endroit n'a été retenues après enquête, tel qu'il appert notamment des lettres du 2 avril 2012 (...), du 30 juin 2016 et du 27 février 2018 communiquées en liasse au soutien des présentes respectivement comme pièce **DB-7 et DB-7.1**;
195. Contre ces faits, la théorie de la cause de la Coalition, selon laquelle Bel-Air omet ou néglige de respecter les restrictions imposées par Transports Canada, devient intenable;
196. Clairement, l'objectif de la Coalition n'est pas tant de s'assurer que soient mises en place les mesures d'atténuation qu'elle estime appropriées afin de réduire le bruit à un «niveau raisonnable», mais bien d'obtenir la cessation définitive des vols touristiques à Lac-à-la-Tortue;
197. L'exercice de ses activités par Bel-Air n'est pourtant pas fautif, et l'est d'autant moins qu'elle n'a aucunement contrevenu au cadre réglementaire qui la régit;

VII. LES ACTIVITÉS DE LA CODÉFENDERESSE AVIATION MAURICIE

198. Bel-Air déplore le fait que le recours de la Coalition vise indistinctement Bel-Air et Aviation Mauricie;
199. Rappelons que Bel-Air a toujours accordé une importance particulière à la nécessité d'assurer une cohabitation harmonieuse avec les riverains de Lac-à-la-Tortue;
200. Comme nous l'avons énoncé plus haut (supra 157, 180), c'est dans ce contexte que Bel-Air a adopté, de façon volontaire, une série de mesures d'atténuation du bruit dès 2003;
201. Bien qu'Aviation Mauricie ait pris le même engagement à l'époque, celle-ci a malheureusement omis de le respecter, tel qu'il appert du rapport rédigé par Transports Canada produit au dossier de la Cour comme pièce P-21;
202. D'autres manquements de la part d'Aviation Mauricie ont été observés au cours des années subséquentes et dont Bel-Air fait état dans le mémoire qu'elle a soumis à Transports Canada le 14 janvier 2008, communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-8**;
203. Malheureusement, ces manquements, tous imputables à la défenderesse Aviation Mauricie, ont (...) pu exacerber (...) le mécontentement des riverains déjà attisés par la Coalition envers tous les exploitants d'hydravions;
204. Bel-Air ne peut être légalement tenue responsable des mouvements d'hydravions d'Aviation Mauricie ou des agissements de cette dernière, ni généralement ni en ce qui concerne une prétendue nuisance sonore, non plus que de quelque autre source de bruit environnemental;
205. De plus, il n'y a aucune solidarité entre les fautes reprochées à Bel-Air et celles qu'aurait pu commettre Aviation Mauricie;

VIII. LES ÉTUDES ACOUSTIQUES

206. La caractérisation du climat sonore à Lac-à-la-Tortue est un élément qui doit être évalué de manière objective, notamment sur la base de données scientifiques obtenues à partir d'expertises acoustiques et non pas uniquement en fonction de perceptions subjectives;

207. C'est ainsi que la Coalition a produit la pièce P-42, une étude acoustique intitulée «Étude d'impact sonore des opérations des hydravions au Lac-à-la-Tortue à Shawinigan, 2012» réalisée par Vinacoustik inc.;
208. Cette étude, qui comporte des mesures de bruit, a été réalisée les 28 septembre, 7 octobre et 8 octobre 2011, soit pendant la période la plus achalandée de l'année en raison «des couleurs d'automne»;
209. Notons qu'elle est antérieure au moment où la codéfenderesse Aviation Mauricie a mis un terme à ses opérations à Lac-à-la-Tortue, soit en 2012;
210. Il faut d'ailleurs souligner que la méthode utilisée par Vinacoustik ne permet pas de distinguer le bruit généré par les hydravions de Bel-Air de ceux d'Aviation Mauricie ou d'autres appareils opérés par des pilotes privés;
211. À la demande de Bel-Air, Jacques Savard, M.Sc., directeur, acoustique et vibrations, SNC-Lavalin inc. («SNC-Lavalin») a analysé le rapport de Vinacoustik (pièce P-42) et a de plus effectué une étude de caractérisation du climat acoustique à Lac-à-la-Tortue à l'automne 2015, le tout tel qu'il appert du rapport intitulé « Bruit des avions à Lac-à-la-Tortue-Automne 2015 », en date du mois d'août 2016 produit au soutien des présentes comme pièce **DB-9**;
212. L'analyse par SNC-Lavalin de la méthodologie utilisée par Vinacoustik dans son rapport révèle que:
 - a) celui-ci comporte certaines erreurs méthodologiques et d'interprétation suffisamment sérieuses pour que l'on puisse raisonnablement mettre en doute ses conclusions;
 - b) les mesures de bruit et leur analyse sont entachées d'incertitudes;
 - c) les normes de bruit utilisées afin de déterminer la conformité des niveaux sonores contiennent des erreurs d'interprétation au niveau de l'applicabilité et les méthodes de calcul;
 - d) les conclusions ne sont pas probantes quant aux vols opérés par Bel-Air;
213. De plus, toujours selon SNC-Lavalin, les mesures de bruit de Vinacoustik ne sont pas représentatives du climat sonore actuel prévalant à Lac-à-la-Tortue compte tenu, notamment, d'une réduction importante du niveau sonore depuis 2012;
214. À cet égard, l'étude de caractérisation du bruit effectuée par SNC-Lavalin, révèle que:
 - a) La comparaison des mesures de bruit effectuées en 2015 autour du Lac-à-la-Tortue au résultat rapporté par Vinacoustik pour la saison 2011 montre

- que pour le paramètre LA_{max}, les niveaux mesurés en 2015 étaient inférieurs par une marge de 6 à 16 dB(A) à ceux rapportés pour 2011;
- b) Pour le paramètre LA_{eqt}, 1 h, les niveaux sonores mesurés en 2015 étaient inférieurs par une marge 1 à 18 dBA à ceux rapportés pour 2011;
 - c) Les comparaisons de 2015 avec 2011 permettent de constater que les opérations de vols touristiques de Bel-Air en 2015 sont moins bruyantes que les opérations de 2011, tel que rapporté par Vinacoustik;
215. Par ailleurs, et comme nous l'avons énoncé un peu plus haut (supra 212), la méthode utilisée par Vinacoustik dans la compilation des résultats de 2011 ne permet pas de distinguer les hydravions et, plus particulièrement, de déterminer si les niveaux sonores rapportés provenaient bel et bien des hydravions de Bel-Air;
216. Au contraire, l'analyse effectuée par SNC-Lavalin permet de déterminer que les niveaux sonores maximums les plus élevés mesurés en 2011 provenaient des hydravions opérés par Aviation Mauricie et non pas de ceux de Bel-Air;
217. Par conséquent l'expertise acoustique de Vinacoustik ne permet pas au tribunal de conclure que les niveaux sonores les plus élevés sont imputables aux hydravions opérés par Bel-Air lesquels furent volontairement modifiés, rappelons-le, pour réduire le bruit à la source;
218. Il est utile ici de reproduire certains extraits du rapport de SNC-Lavalin (pièce **DB-9**) comparant le climat sonore prévalant à Lac-à-la-Tortue attribuable aux vols touristiques à partir des niveaux sonores mesurés en 2015 aux valeurs déterminées par Vinacoustik en 2011 (pièce P-42):

Tableau 4-1 Comparaison 2015 – 2011 pour le LA_{max}

2015			2011		
Point	Adresse	LA _{max} le plus élevé	Point	Adresse	LA _{max} le plus élevé
1	1380, avenue du Tor du Lac Nord	84	10	1400, avenue du Tour du Lac Nord	100
2	5730, avenue du Tour du Lac Sud	89	15	5690, avenue du Tour du Lac Sud	97
3	5060, avenue du Tour du Lac Sud	86	2	5090, avenue du Tour du Lac Sud	100
4	2850, 176e Rue	82	7	2860, 176e Rue	88

Tableau 4-2 Comparaison 2015 – 2011 pour le LAEQ, 1h

2015			2011		
Point	Adresse	LAmx le plus élevé	Point	Adresse	LAmx le plus élevé
1	1380, avenue du Tor du Lac Nord	59	10	1400, avenue du 77 Tour du Lac Nord	77
2	5730, avenue du Tour du Lac Sud	63	15	5690, avenue du 64 Tour du Lac Sud	64
3	5060, avenue du Tour du Lac Sud	60	2	5090, avenue du 68 Tour du Lac Sud	68
4	2850, 176e Rue	59	7	2860, 176e Rue	60

219. Ces résultats démontrent en outre que la fin des opérations d'Aviation Mauricie a nettement permis d'améliorer le climat sonore à Lac-à-la-Tortue;

IX. L'IMPACT SUR LA SANTÉ ET LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS

220. La Coalition a produit un rapport préparé par Chantal Laroche, Ph. D., orthophoniste et audiologiste, à l'effet que le bruit généré par les vols touristiques à Lac-à-la-Tortue a un impact sur la santé et la qualité de vie des résidents, tel qu'il appert du rapport intitulé «*Analyse de l'impact du bruit des hydravions opérant à Lac-à-la-Tortue (Shawinigan) sur la santé et la qualité de vie des riverains*» daté du 22 décembre 2014 (non cotée à ce jour);
221. Essentiellement, Chantal Laroche est d'avis que le bruit causé par les vols d'hydravion à Lac-à-la-Tortue est «hautement susceptible de troubler la paix, la tranquillité, le confort, le repos et le bien-être des personnes qui habitent dans le voisinage du lac»;
222. Chantal Laroche affirme également que la santé des riverains peut être compromise, étant donné que l'exposition au bruit des hydravions touristiques perdure depuis près de 20 ans;
223. Cette étude a été soumise à l'analyse de Dre Diane B. Boivin, MD, Ph. D., professeure titulaire au Département de psychiatrie à la Faculté de médecine de l'Université McGill, dont le rapport intitulé *Analyse de l'impact du bruit des hydravions opérant au Lac-à-la-Tortue (Shawinigan) sur la santé et la qualité de vie des riverains* en date du 3 août 2016 est communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-10**;
224. L'analyse par Diane B. Boivin de la méthodologie utilisée par Chantal Laroche dans son rapport révèle que:

- a) il contient une série d'effets du bruit environnemental sur la santé dont le spectre est très large et omet de spécifier si chacun de ces effets est applicable au bruit généré par les vols d'hydravions au Lac-à-la-Tortue;
- b) la littérature et les études sur lesquelles s'appuient l'auteure ne sont pas appropriées au contexte sonore du Lac-à-la-Tortue en ce que, notamment, elles concernent des sources de bruit généralement constantes au cours de l'année et de la journée, ce qui n'est pas le cas pour le bruit des hydravions à Lac-à-la-Tortue, qui sont limités à certaines heures précises, soit dans un contexte saisonnier et ponctuel;
- c) l'auteure conteste l'utilité de la valeur LAeqt comme mesure du bruit alors que cette valeur est bien établie dans le milieu scientifique;
- d) l'auteure confond la notion de mesure de niveaux sonores avec celle de facteur d'atténuation du bruit lorsqu'elle réfère au bruit entendu à l'intérieur d'une résidence;
- e) elle confond également la notion de mesure de niveaux sonores avec celle de la réaction des individus au bruit;

225. En ce qui concerne l'analyse de Chantal Laroche de l'impact du bruit des hydravions sur la santé et la qualité de vie des riverains de Lac-à-la-Tortue, Diane B. Boivin observe que:

- a) il n'y a pas d'indication que le bruit généré par les vols d'hydravions de Bel-Air occasionne des troubles de communication significatifs;
- b) il n'y a pas d'indication que ces vols occasionnent des troubles du sommeil ou des troubles cognitifs du lendemain, car les vols opérés par Bel-Air sont limités à la période diurne;
- c) la preuve scientifique que le bruit environnemental occasionne des problèmes psychologiques ou cognitifs est limitée;
- d) la sensibilité au bruit est un trait personnel peu influencé par le niveau de bruit et les individus plus sensibles au bruit représentent une minorité de la population;
- e) la relation dose-intensité entre le bruit et la gêne demeure imprécise et il est difficile de déterminer un seuil précis au-delà duquel la gêne observée dans la population pourrait constituer un problème de santé publique;
- f) la gêne ne devrait pas être évaluée dans un contexte de plaintes, car ce dernier affecte la réaction des individus en regard du bruit environnemental;
- g) la littérature utilisée par Chantal Laroche portant sur les effets cardiovasculaires du bruit environnant ne peut servir de base scientifique pour conclure qu'un tel risque est créé par les vols de Bel-Air puisque:

- i. il s'agit d'études montrant un lien entre la prévalence d'hypertension artérielle et le bruit environnemental portant sur le bruit découlant du trafic routier qui est présent jour et nuit ou sur le bruit généré par des aéroports en milieu urbain qui génèrent notamment des vols de nuit;
 - ii. il n'y a pas d'association claire entre le bruit des avions le jour et l'hypertension artérielle ou toute autre maladie cardiovasculaire;
- 226. Diane B. Boivin conclut que, sur la base des faits analysés et de la littérature scientifique disponible, il n'y a aucune indication que les problèmes de santé allégués sont provoqués par les activités de vols d'hydravions touristiques;
- 227. D'ailleurs, la Coalition reconnaît implicitement cette absence de causalité puisqu'elle ne réclame pas au nom des membres du groupe, l'indemnisation de quelque préjudice corporel causé par des problèmes de santé précis attribuables aux bruits des hydravions;
- 228. Bel-Air a également mandaté SNC-Lavalin pour effectuer une analyse du rapport de Chantal Laroche et, plus précisément, la section 3.1 intitulée *Problématique générale du bruit*, tel qu'il appert du rapport complémentaire de Jacques Savard intitulé «*Revue de la section 3.1 du rapport Laroche 2014*», en date du mois d'août 2016 et communiqué au soutien des présentes comme **pièce DB-11**;
- 229. À cet égard, SNC-Lavalin conclut que:
 - a) cette section du rapport de Chantal Laroche présente des discussions générales sur plusieurs sujets sans faire d'évaluation spécifique aux hydravions utilisés par Bel-Air à Lac-à-la-Tortue et ne peut donc être utilisée pour étayer les conclusions de son rapport;
 - b) les résultats de certaines études effectuées pour des cas spécifiques sont présentés comme devant servir de guide alors qu'ils ne font l'objet d'aucun consensus scientifique;
 - c) cette section du rapport contient un grand nombre de références à des publications, rapports, études ou normes dont certaines sont inexactes ou non référencées et dont d'autres étaient citées hors contexte ou incorrectement;
- 230. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le seuil recommandé par l'Organisation mondiale de la santé (l'«OMS») sur lequel Chantal Laroche prend appui dans son rapport n'est pas une norme obligatoire, mais bien une valeur guide;

231. En outre, elles émanent d'un organisme international et ne sont donc aucunement intégrées à l'ordre juridique canadien;
232. En somme, eu égard à ce qui précède, on ne peut raisonnablement affirmer que:
- a) le bruit généré par les hydravions opérés par Bel-Air excède ce qui est raisonnablement acceptable comme seuil pour une personne raisonnable qui vit à proximité d'un aérodrome ou d'une hydrobase;
 - b) le bruit des hydravions généré par les activités de vols touristiques de Bel-Air constitue une source d'inconvénients anormaux entraînant un état de gêne suffisamment important pour causer des problèmes de santé dans la population vivant à l'intérieur du périmètre visé par l'action collective;
233. D'ailleurs, faut-il le rappeler, on note une nette amélioration de l'évolution du niveau sonore dans le temps, au contraire de la prétention de la Coalition;

X. L'INTERVENTION DE LA DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

234. Le 19 juillet 2004, la DSP a répondu à la demande d'une résidente de Lac-à-la-Tortue concernant les impacts potentiels du bruit associé aux vols d'hydravions touristiques, tel qu'il appert de cette lettre communiquée par la demanderesse comme pièce P-22;
235. Cette réponse de la DSP commente les mesures de niveau sonore et valeurs guides proposées par divers organismes, dont l'OMS, et commente certaines données qui auraient été recueillies le 17 septembre 2003 à Lac-à-la-Tortue;
236. Cette lettre de la DSP a visiblement eu pour effet de nourrir les revendications de la Coalition qui s'en sert pour appuyer sa démarche contre le bruit des hydravions tel qu'il appert entre autres de divers dépliants circulés par des membres de la Coalition communiqués en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-12**;
237. Or, cette lettre n'offre en rien l'assise qu'y cherche la Coalition et ce, pour trois raisons;
238. D'abord, la Coalition présente le document comme s'il s'agissait d'un «avis de santé publique», alors qu'il n'en est rien, puisque de tels avis prennent la forme de rapports scientifiques et non de simples lettres;
239. Ensuite, cette correspondance purement administrative date de 2004 et la brandir encore aujourd'hui fait complètement abstraction des mesures d'atténuation du bruit adoptées volontairement par Bel-Air et des mesures d'atténuation du bruit inscrites au Supplément de vol Canada à compter de 2009;

240. Finalement, d'une manière plus fondamentale, la Coalition omet de mentionner l'existence d'une lettre subséquente, où la DSP revient sur le contenu de cette lettre (pièce P-22) et apporte quelques précisions et nuances importantes, tel qu'il appert d'une lettre du 24 décembre 2007 signée par Guy Lévesque et adressée à Danielle Mongrain de Bel-Air, communiquée au soutien des présentes comme **pièce DB-13** dont nous reproduisons l'extrait suivant:

«Les données que nous avons analysées nous ont été fournies par la personne demanderesse et proviennent du document Compte-rendu surveillance des activités circuits touristiques d'aéronefs commerciaux, 29 août, 5 et 17 septembre 2003 rédigé par Transport[s] Canada. Nous n'avons aucune opinion particulière à émettre sur la qualité méthodologique de ce document faisant état des activités de surveillance d'un organisme officiel spécialisé dans le domaine de l'aviation dont rien ne nous amène à questionner la crédibilité.

Un regret cependant, l'absence de mesures de niveaux de bruit lors de la journée du 29 août 2003 alors que selon le compte rendu les mesures d'atténuation semblaient être respectées. Cela aurait pu nous fournir des indications précieuses sur l'impact de l'observation des mesures d'atténuation sur les niveaux de bruit.

Cela dit, les observations et les mesures faites le[s] 29 août, 5 et 17 septembre 2003 ne constitue[nt] pas au sens strict une véritable étude de bruit. Une étude permettant à tous les intervenants concernés d'avoir un portrait réel et complet de l'impact des vols touristiques d'hydravion à Lac-à-la-Tortue reste encore à faire. Il serait d'ailleurs souhaitable qu'une telle étude soit réalisée si ces vols étaient maintenus.

Une étude de bruit nous permettrait entre autres d'identifier les paramètres (observation des mesures d'atténuation, fréquence des événements, etc.) qui ont un impact significatif sur le niveau sonore et, éventuellement, sur l'acceptabilité sociale de l'activité en question. La réalisation d'une telle étude est la seule façon de vérifier si les niveaux de bruit mesurés le 17 septembre 2003 représentent un cas isolé ou contrôlable ou au contraire une situation récurrente et habituelle dans le fonctionnement réel des vols touristiques d'hydravion.»

241. Ainsi, contrairement à ce que laisse entendre la Coalition, la DSP a confirmé que les mesures de bruit auxquelles elle fait référence dans sa lettre de 2003 ne constituaient pas une étude de bruit permettant de déterminer l'impact sur la santé des vols touristiques d'hydravion à Lac-à-la-Tortue;
242. D'ailleurs, la DSP déplore l'absence de mesures de niveaux de bruit le 29 août 2003 précisant que les mesures d'atténuation semblaient être respectées à cette date;
243. L'utilisation sélective et sans nuance par la Coalition d'informations provenant la DSP, présentée comme auteure d'un véritable «avis de santé publique» encore d'actualité – ce que n'est pas la lettre (pièce P-22), est manifestement faite dans

le seul but d'influencer, voire d'effrayer, la population de Lac-à-la-Tortue, ce qui constitue un procédé sinon déloyal, à tout le moins fort discutable;

XI. L'AUTORISATION LÉGISLATIVE ET L'INAPPLICABILITÉ DES DISPOSITIONS PROVINCIALES

244. Le domaine de l'aéronautique étant de compétence fédérale exclusive, et le bruit relatif aux déplacements des aéronefs appartenant au cœur de cette compétence, les dispositions provinciales et municipales invoquées par la Coalition sont inapplicables en l'espèce, car elles empiètent sur cette compétence exclusive;

245. En effet, l'article 4.9 de la Loi sur l'aéronautique, LRC 1985, c. A-2 confère au gouverneur en conseil fédéral le pouvoir de prendre les règlements qui s'imposent en matière d'atténuation de bruit des aéronefs:

«Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur l'aéronautique et notamment en ce qui concerne: [...]

e) les activités exercées aux aérodromes ainsi que l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aérodromes;

f) les bruits provenant des aérodromes et des aéronefs; [...]»

246. La Cour suprême du Canada a confirmé à plusieurs reprises que le domaine de l'aéronautique est de compétence fédérale exclusive et notamment dans les arrêts suivants:

- *Procureur général du Québec c. Canadian Owners and Pilots Association*, [2010] 2 RCS 536
- *Procureur général du Québec c. Lacombe*, [2010] 2 RCS 453
- *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 RCS 749
- *Construction Montcalm Inc. v. Min. Wage Com.*, [1979] 1 RCS 754
- *Johannesson v. Municipality of West St. Paul*, [1952] 1 SCR 292
- *In re The Regulation and Control of Aeronautics in Canada*, [1932] AC 54

247. La compétence fédérale en matière d'aéronautique comprend non seulement la réglementation de l'exploitation d'un aéronef, mais également la réglementation de l'exploitation des aéroports;

248. Plus spécifiquement, les vols d'hydravions sont régis par les normes et instruments suivants:
- a) *Loi sur l'aéronautique*, LRC 1985, c. A-2;
 - b) *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, notamment ses articles 101.01 et ses parties VI et VII en ce qui concerne les excursions aériennes, tant pour les opérations aériennes que pour le bruit en provenance d'aéronefs et la gestion de ce bruit;
 - c) Programme de calcul de l'ambiance sonore NEFCalc;
 - d) Circulaire d'information n° 302-002 – Mise en place de procédures nouvelles ou modifiées d'atténuation du bruit;
249. Il appartient à l'ordre fédéral, et plus particulièrement à Transports Canada, de prescrire des mesures sur le niveau de bruit acceptable dans les aéroports en prenant en considération l'intérêt national ou régional;
250. Aucune loi provinciale ne peut affecter une partie «essentielle» ou «intégrante» d'une activité qui relève de la compétence fédérale;
251. En vertu de la théorie de l'exclusivité des compétences, doit être déclarée inapplicable toute loi provinciale invoquée pour prohiber, limiter, interdire en tout ou en partie ou encore sanctionner des activités relevant du cœur de cette compétence fédérale qu'est l'aéronautique, d'autant qu'en l'espèce, ces activités font l'objet d'une autorisation législative;
252. Ainsi, les dispositions de la Charte des droits et liberté de la personne, de la Loi sur la qualité de l'environnement, les dispositions du Code civil du Québec (art. 7, 1457 et 976 C.c.Q.) de même que la réglementation municipale de la Ville de Shawinigan ne peuvent être invoquées à l'encontre de Bel-Air;
253. L'entrave est manifeste dans le cas des dispositions générales de la responsabilité civile sans égard à la faute, soit celles que l'on retrouve notamment à l'article 976 C.c.Q., dont l'application exposerait de façon répétée, voire continue, Bel-Air à être tenue responsable de chaque mouvement d'hydravion que d'aucun pourrait estimer constituer un trouble de voisinage;
254. Les activités de Bel-Air s'en trouveraient nécessairement entravées, voire paralysées;
255. Une telle situation équivaldrait, à toutes fins pratiques, à une interdiction détournée d'opérer, et ce de façon permanente, un service de vols touristiques, activité pourtant autorisée et encadrée par Transports Canada;

256. L'inapplicabilité des lois provinciales susceptibles de porter entrave à une activité relevant de la compétence exclusive du fédéral vaut aussi pour ce qui est de l'application de l'article 1457 C.c.Q.;
257. Aucune responsabilité ne peut par ailleurs découler de cette disposition puisqu'aucune faute de Bel-Air n'a été précisément alléguée ou démontrée;
258. En fait, ce qui est reproché à Bel-Air, c'est d'exercer une activité qui relève de la compétence exclusive du Parlement, ce qui ne saurait constituer une faute;
259. Au surplus, Bel-Air s'emploie à se conformer et à respecter les lois et règlements qui la régissent et, plus particulièrement, les mesures d'atténuation du bruit imposées par Transports Canada en vertu des critères acoustiques d'utilisation édictés par l'article 602.105 RAC, auxquels elle est soumise;
260. En ce qui a trait aux conclusions de nature injonctive, Bel-Air rappelle que la Cour supérieure ne peut se substituer à Transports Canada afin d'interdire les vols touristiques à partir du Lac-à-la-Tortue ou imposer des mesures d'atténuation afin de ramener le bruit des hydravions à un «niveau raisonnable»;
261. De toute façon, la Coalition n'indiquant pas ce qui constitue un «niveau raisonnable», lui donner gain de cause conduirait à une condamnation qui n'est pas susceptible d'exécution faute de précision suffisante;
262. Rappelons que les règles régissant depuis le 15 juin 2009 les vols touristiques à Lac-à-la-Tortue ont été établies à la suite d'un long processus de consultation publique;
263. Transports Canada possède un mécanisme spécifique de traitement des plaintes s'il y a contravention à ces mesures d'atténuation de bruit;
264. Demander à cette Cour d'intervenir, de prohiber, de limiter ou d'assujettir les vols touristiques à Lac-à-la-Tortue à de nouvelles normes, tel que la Coalition le réclame, aurait pour effet de porter atteinte à la spécificité fédérale en matière de contrôle aéronautique, soit l'autorité législative compétente qui a adopté des mesures particulières d'atténuation de bruit dans le cadre d'un processus de consultation au cours duquel la Coalition s'est fait entendre et a produit un mémoire;
265. En définitive, la Coalition ne peut exiger que la Cour supérieure intervienne afin d'exercer une compétence en matière d'aéronautique qui relève du gouvernement fédéral et a été déléguée à Transports Canada qui, en l'espèce, a adopté des mesures particulières d'atténuation de bruit encadrant spécifiquement les vols touristiques commerciaux à Lac-à-la-Tortue;

266. Les tribunaux peuvent contrôler la conformité des activités de Bel-Air ou de tout autre opérateur par rapport au cadre réglementaire, mais ils ne peuvent réécrire ce cadre réglementaire pour répondre aux besoins purement personnels ou en fonction des seuls intérêts de certains individus puisque seul le législateur peut le faire;
267. Autrement dit, dès qu'il s'agit d'aéronefs, la loi provinciale est inapplicable lorsqu'elle a pour conséquence directe ou indirecte de porter atteinte à l'exercice d'une activité qui est au cœur de la compétence fédérale exclusive (...);
268. En l'espèce, Transports Canada a soupesé les intérêts en présence lors de son processus de consultation publique pour arriver, en juin 2009, à une situation de «compromis», selon le terme employé dans sa lettre du 17 mai 2012 (pièce **DB-6**) et il n'appartient pas à la Coalition de défaire ce modus vivendi en cherchant à exclure des activités qui ne correspondent pas à ses intérêts ou aux besoins purement personnels de ses membres;
269. Ainsi, si la Coalition, comme elle le prétend, estime que les mesures d'atténuation du bruit à Lac-à-la-Tortue sont déficientes, insuffisantes et qu'il y a lieu de mettre en place des mesures additionnelles pour ramener le bruit des avions au niveau qu'elle estime raisonnable, ou si elle croit qu'il y a lieu de revoir la hiérarchie des intérêts en présence, elle doit diriger ses doléances vers Transports Canada si elle croit sérieusement que cet organisme régulateur a fait preuve de laxisme ou d'insouciance dans la gestion du climat sonore, ce qui est par ailleurs vigoureusement nié par Bel-Air;

XII. LA SITUATION PERSONNELLE DE LA PERSONNE DÉSIGNÉE LILIANE GUAY

270. Depuis 1991, la personne désignée, Liliane Guay, possède une résidence, située au 5076, avenue du Tour-du-lac, soit sur le côté sud du lac, qu'elle a d'abord occupé comme résidence secondaire;
- *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 1-16.*
271. En 2006, elle prend sa retraite et établit sa résidence principale à Lac-à-la-Tortue;
- *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 4 et 10-18.*
272. Sa résidence est située à environ un kilomètre de l'hydrobase de Bel-Air.
273. Plusieurs des difficultés inhérentes à cette action collective sont illustrées par la situation personnelle de la personne désignée et le caractère individuel de la

situation de chaque membre du groupe, incluant le degré d'exposition au bruit de chacun s'il en est, dans un contexte où, pourtant, un recouvrement collectif est recherché;

274. En effet, au moment où Liliane Guay s'établit à Lac-à-la-Tortue, elle souffre déjà depuis plusieurs années d'hypertension, de tachycardie, de maux de tête, d'insomnie et de stress en raison d'un problème d'hyperthyroïdie;

➤ *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 73-87.*

➤ *Extrait du dossier médical de madame Liliane Guay communiqué au soutien des présentes comme pièce DB-25A*

275. Pourtant, la Coalition allègue, au paragraphe 129 de la Requête, que la santé de Liliane Guay «est affectée par ces vols d'hydravions» et que «cela se manifeste (...) une aggravation de ses problèmes d'hypertension et de tachycardie, par des maux de tête, de (...) l'insomnie et (...) du stress» sans préciser que ces problèmes résultent d'une condition physique préexistante;

276. De plus, la Coalition ne dépose aucune preuve médicale démontrant un lien de causalité entre les symptômes allégués et le bruit des hydravions;

277. Bref, outre une lettre signée par Liliane Guay faisant état de doléances subjectives, la Coalition n'appuie d'aucune preuve médicale concrète ses allégations à ce sujet;

278. De plus, Liliane Guay concède que son état de bien-être s'est amélioré depuis 2013, amélioration qu'elle associe à la diminution du nombre de mouvements d'hydravions;

➤ *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 185-196.*

279. Liliane Guay confirme également avoir pu profiter de sa piscine et de ses installations extérieures en 2014, le climat sonore ayant connu une amélioration «considérable» selon son témoignage;

➤ *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 251-253.*

280. Voilà donc qui laisse Bel-Air à tout le moins perplexe quant au sérieux des allégations de la Coalition au soutien du recours personnel de la personne désignée;

XIII. LE RECOUVREMENT COLLECTIF SOLLICITÉ PAR LA DEMANDERESSE

281. La Coalition ne peut raisonnablement prétendre que les membres du groupe subissent tous les mêmes problèmes de jouissance de leur propriété et les mêmes inconforts physiques que ceux allégués par la personne désignée et ce, de façon constante depuis 2008;
282. (...) Subsidiairement, il apparaît amplement du dossier, plus particulièrement des énoncés et de la preuve produite par la Coalition, que les troubles de voisinages allégués, dans la mesure où cette cour conclurait en ce sens, ont pour origine et cause les activités d'Aviation Mauricie et non celles de Bel-Air;
283. D'ailleurs, c'est là l'opinion d'un administrateur de la Coalition, en l'occurrence son président Claude Gélinas, tel qu'il le déclarait dans une entrevue au journal *Le Nouvelliste*, édition des 12-13 septembre 2009 communiquée comme **pièce DB-14**;
284. Tel que nous l'avons déjà énoncé, Bel-Air, a toujours respecté les mesures d'atténuation imposées par Transports Canada;
285. Il n'est pas possible de déterminer sur une base collective, mais uniquement de manière individuelle, si un membre a subi un préjudice et, le cas échéant, si ce préjudice a été ou est causé par le bruit généré par les hydravions opérés par Bel-Air et auquel il aurait véritablement été exposé;
286. En effet, seule une preuve individuelle pourrait établir qu'un membre a effectivement subi un préjudice causé par le bruit généré par les hydravions opérés par Bel-Air et non par d'autres sources de bruit;
287. Il est reconnu que la perception du bruit environnemental comporte un volet particulièrement subjectif;
288. D'ailleurs, la personne désignée explique que le bruit d'un seul vol peut la mettre dans un état de stress, ce qui n'est peut-être pas le cas pour les personnes moins (ou pas) sensibles au bruit des avions;
- *Interrogatoire avant défense de Liliane Guay par la procureure de la Ville de Shawinigan du 15 avril 2015, questions 265-271 et 292-301*
289. Or, par ses conclusions, la Coalition recherche l'octroi des dommages-intérêts évalués à 5000 \$ par année depuis 2008 pour chacun des membres du groupe par voie de recouvrement collectif.
290. Ce faisant, elle omet complètement de prendre en considération la situation personnelle de chacun des membres du groupe, alors que certains sont peu ou

pas du tout exposés au bruit des hydravions, et que leur situation peut diverger eu égard aux facteurs suivants:

- a) localisation et orientation de la résidence;
- b) qualité d'insonorisation de la résidence et autres facteurs acoustiques;
- c) autres sources de bruit environnemental;
- d) nombre de jours et période durant l'année durant laquelle le membre habite sa résidence (permanent, occasionnel, fin de semaine, saisonnier);
- e) exposition réelle au bruit des hydravions selon l'emploi du temps quotidien ou les horaires de travail;
- f) tolérance individuelle au bruit;

- 291. Ces facteurs ont pourtant un impact certain sur l'existence ou, le cas échéant, l'étendue des inconvénients subis par chaque membre du groupe;
- 292. En conséquence, on ne peut conclure que les membres du groupe sont tous affectés par le bruit des hydravions ou, s'ils le sont, qu'ils sont tous affectés de la même façon et ce, afin de justifier un recouvrement collectif de dommages évalués à 5000 \$ par année et par personne vivant dans le périmètre visé par l'action collective, et ce depuis 2008;
- 293. De plus, cette somme de 5000 \$ est établie de façon arbitraire et est nettement exagérée, à supposer même que la Coalition puisse valablement réclamer de tels dommages;

XIV. LES EXCLUSIONS

- 294. L'invitation faite aux membres de s'exclure de cette action collective a généré pas moins de 1035 exclusions qui ont maintenant acquis la force de la chose jugée étant donné le jugement d'autorisation;
- 295. Il s'agit d'un nombre d'exclusions sans précédent dans une action collective de cette nature en matière environnementale;
- 296. Cela dénote une absence manifeste de communauté d'intérêts parmi les résidents riverains visés par ce recours;
- 297. Visiblement surprise par les témoignages de solidarité et de soutien envers les activités aéronautiques à Lac-à-la-Tortue, la Coalition, aux paragraphes 21 et suivants de sa Requête, laisse entendre que ce grand nombre d'exclusions est attribuable à des pressions importantes voire des menaces provenant notamment de Bel-Air;

298. Or, ces allégations à l'endroit de Bel-Air constituent une attaque injustifiée à son endroit, ainsi que contre le libre arbitre des résidents qui ne partagent pas les opinions de la Coalition;
299. Si elle reconnaît l'existence d'un nombre élevé d'exclusion aux paragraphes 16 et suivants de sa Requête, la Coalition omet toutefois de mentionner que l'autorisation de cette action collective en 2012 a suscité une certaine réprobation dans la région en plus de générer des critiques envers elle, tel qu'il appert notamment de la pétition contre l'action collective communiquée en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-15**, des lettres d'appui à Bel-Air communiquées en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-16** et **DB-24** et de lettres ouvertes de résidents de Lac-à-la-Tortue communiquées en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-17**;
300. Cette grogne d'une partie significative des résidents de la région, s'est notamment traduite par des manifestations de sympathie et de soutien envers Bel-Air, provenant de différents milieux dans la région de la Mauricie et, plus particulièrement, du Regroupement économique pour l'essor du Lac-à-la-Tortue (le «RÉEL»), un organisme fondé en 1997 qui a pour mission de lancer, promouvoir et soutenir des projets pouvant maintenir ou améliorer le niveau économique du secteur de Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'articles de journaux faisant état des préoccupations et diverses initiatives du RÉEL, communiqués en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-18**;
301. En effet, le RÉEL a été profondément déçu de constater qu'un petit nombre de résidents du secteur Lac-à-la-Tortue s'employait à priver la communauté dans son ensemble d'un de ses attraits touristiques les plus vitaux et ce, sans tenir compte de la réalité économique difficile de la région, en raison notamment des nombreux emplois perdus;
302. En outre, la seule institution de l'action collective a déjà eu des répercussions sur le trésor municipal, notamment une hausse des primes d'assurance, ce qui entraîne pour les citoyens la perspective de hausses de taxes foncières, perspective alimentée par certaines déclarations de la Ville de Shawinigan, tel qu'il appert de certains articles du Nouvelliste, communiqués en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-19**;
303. Cette implication du RÉEL provient d'un mouvement spontané de citoyens qui ont décidé de ne pas rester impassibles devant les conséquences désastreuses que pourrait avoir la présente action collective sur l'économie du Lac-à-la-Tortue et de la Mauricie;
304. Outre l'impact négatif sur l'économie touristique, il ne faut pas perdre de vue que les activités de Bel-Air génèrent une trentaine d'emplois dans la région, dont certains dans des domaines hautement spécialisés de l'aéronautique;

305. Ainsi, les préoccupations du RÉEL ont été légitimement véhiculées par des personnes soucieuses de préserver la survie des opérations d'une entreprise québécoise qui contribue à l'essor économique et touristique de la région;
306. De plus, selon un sondage réalisé pour le journal Le Nouvelliste en 2011, 57% des Shawiniganais s'opposaient alors à l'interdiction des vols d'hydravions touristiques, tel qu'il appert d'un article du Nouvelliste des 29-30 octobre 2011, communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-20** et du rapport sur le sondage réalisé par SEGMA en date du 28 octobre 2011, communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-20 A**);
307. La Coalition doit donc se rendre à l'évidence que ses initiatives et les gestes qu'elle pose, qui ont pour effet de menacer la survie de la défenderesse Bel-Air, sont loin de faire l'unanimité dans le secteur de Lac-à-la-Tortue et la région de Shawinigan;
308. D'ailleurs, la Coalition n'a pas hésité à s'en prendre aux activités de Bel-Air à grands coups de tracts, de communiqués, de déclarations publiques et de publicité dans les journaux, tel qu'il appert notamment d'un article du Nouvelliste des 20-21 octobre 2012 relatant sa campagne de sensibilisation communiqué au soutien des présentes comme pièce **DB-21**, des divers communiqués visant à dissuader les membres de s'exclure de l'action collective, communiqués en liasse comme pièce **DB-22**, et de lettres ouvertes de membres de la Coalition communiquée en liasse au soutien des présentes comme pièce **DB-23**;
309. Bref, il ne faut pas se surprendre outre mesure si la croisade empreinte de dogmatisme que la Coalition livre à Bel-Air depuis près d'une dizaine d'années a suscité une gamme de réactions défavorables et des manifestations de désapprobation de la part de personnes, d'organismes et de regroupements qui ont à cœur le développement économique de Lac-à-la-Tortue et qui souhaitent le maintien de relations harmonieuses entre tous dans cette localité;

XV. CONCLUSION

310. Bel-Air plaide que la présente action collective est mal fondée en fait et en droit;
311. En tout état de cause, les lois provinciales que la Coalition invoque pour porter entrave aux activités de Bel-Air, y sont inapplicables puisque ces activités aéronautiques relèvent de la compétence exclusive du fédéral et qu'elles ont fait l'objet d'une autorisation législative expresse;
312. Subsidiairement, quant au fond de l'action collective, Bel-Air plaide que:

- a) les vols d'hydravion touristiques ne constituent pas un inconvénient anormal eu égard aux limites de la tolérance dont les résidents riverains d'une hydrobase doivent faire preuve;
- b) elle n'a commis aucune faute susceptible de causer un préjudice aux membres du groupe;
- c) les membres du groupe n'ont pas subi un préjudice commun pouvant faire l'objet d'un recouvrement collectif;

313. Dès lors, l'action collective doit être rejetée.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR:

REJETER l'action collective instituée par la demanderesse Coalition contre le bruit.

RÉSERVER les droits de Bel-Air Laurentien Aviation inc. de réclamer des dommages à la Coalition et ses administrateurs pour atteinte volontaire et manifeste à ses intérêts financiers et à sa réputation.

AVEC frais de justice, y compris les frais d'expert.

Montréal, le (...) 23 mars 2018



LAVERY, DE BILLY, S.E.N.C.R.L.
Avocats de la défenderesse BEL-AIR
LAURENTIEN AVIATION INC.

Me Myriam Brix

Me Karine Joizil

Notifications-mtl@lavery.ca

1, Place Ville-Marie, bureau 4000

Montréal (QC) H3B 4M4

Téléphone: 514 871-1522

Télécopieur: 514 871-8977

410-06-000005-114
COUR SUPÉRIEURE
(Actions collectives)
DISTRICT DE SAINT-MAURICE

COALITION CONTRE LE BRUIT

Demanderesse

-et-
LILIANE GUAY

Personne désignée

c.
VILLE DE SHAWINIGAN

-et-
3845443 CANADA INC. faisant affaires sous le nom d'AVIATION
MAURICIE

-et-
BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC.

Défenderesses

-et-
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC
-et-
PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA

Intervenantes

**DÉFENSE RE-MODIFIÉ
DE BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC.**

ORIGINAL

BL 1332

Me Karine Joizil
Me Myriam Brixi

n/d : 131607-00001

LAVERY, DE BILLY, S.E.N.C.R.L.

SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF À RESPONSABILITÉ LIMITÉE
BUREAU 4000, 1, PLACE VILLE MARIE, MONTRÉAL (QUÉBEC) H3B 4M4
TÉLÉPHONE : 514 871-1522 TÉLÉCOPIEUR : 514 871-8977
NOTIFICATIONS PAR COURRIEL: NOTIFICATIONS-MTL@LAVERY.CA
lavery.ca