

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000833-166

DATE : Le 5 avril 2018

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE CHANTAL TREMBLAY, J.C.S.

LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU

Demanderesse

et

MICHEL DION

et

PIERRE ÉMILIE LACHAPPELLE

Personnes désignées

c.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL

et

NAV CANADA

et

PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA

Défendeurs

**JUGEMENT SUR DEMANDE D'AUTORISATION
D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE**

[1] La demanderesse, Les Pollués de Montréal-Trudeau (LPDMT), se décrit comme étant un collectif de citoyens souffrant de nuisances sonores excessives et dangereuses pour la vie humaine et provoquées par le trafic aérien de l'aéroport Montréal-Trudeau¹.

¹ Paragraphe 1 de la Demande d'autorisation.

[2] Elle sollicite l'autorisation du Tribunal afin d'exercer une action collective à l'encontre des défendeurs en raison des inconvénients de voisinage qui excèdent les limites de la tolérance et de la gestion fautive du climat sonore à l'aéroport Montréal-Trudeau. Elle souhaite également faire déterminer, par voie de jugement déclaratoire, les normes de bruit applicables et les mesures d'atténuation à respecter en lien avec l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[3] Les défendeurs s'y opposent puisque la demande ne respecte pas les conditions matérielles nécessaires à l'exercice d'une action collective de même que les critères d'autorisation. Ils soutiennent notamment que :

- a) Le syllogisme juridique à l'égard de chacun d'eux n'a pas été démontré ;
- b) Les personnes désignées ont été ajoutées à l'audience sans que leur situation personnelle n'ait été alléguée ;
- c) Le groupe visé n'est pas défini ;
- d) Les questions devant être traitées sur une base collective ne sont pas identifiées.

1. LES PARTIES

[4] LPDMT est une personne morale sans but lucratif dont l'activité principale est de représenter les citoyens du Grand Montréal qui subissent la pollution générée par le passage à basse altitude des aéronefs qui décollent et atterrissent à l'aéroport Montréal-Trudeau. Michel Dion et Pierre-Émilien Lachapelle en sont des administrateurs. Dion est le secrétaire de LPDMT et Lachapelle en est l'actuel président.

[5] Aéroports de Montréal (**ADM**) est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport Montréal-Trudeau et ce, en vertu d'un bail à long terme conclu avec Sa Majesté du chef du Canada, le 31 juillet 1992, et qui expirera, le 31 juillet 2072.

[6] NAV Canada (**NAV**) est une organisation privée sans but lucratif responsable du contrôle sécuritaire du trafic aérien civil dans l'espace aérien canadien ainsi que du soutien à la planification des vols. Elle offre notamment des services d'information de vol et de contrôle du trafic aérien.

[7] La Procureure Générale du Canada (**PGC**) représente Transports Canada qui assume la responsabilité des politiques et des programmes dans le domaine des transports incluant, le transport aérien.

2. L'OBJECTIF

[8] L'objectif visé par la demande en autorisation d'exercer une action collective (**Demande d'autorisation**) est décrit ainsi à la procédure :

Leur objectif principal est de faire déterminer publiquement les normes de bruit et les mesures d'atténuation des nuisances sonores aériennes effectivement pratiquées au-dessus de Montréal par les défendeurs cités, ainsi que d'obtenir leur condamnation à mettre en œuvre, dans le respect des principes de

développement durable et de la législation applicable, tous les moyens nécessaires pour atténuer réellement les conséquences sonores du trafic aérien diurne, obtenir le rétablissement d'un couvre-feu rigoureux nocturne, et à les indemniser de façon compensatoire et punitive pour les inconvénients subis².

3. L'ANALYSE

3.1 Le groupe visé

[9] La définition d'un groupe doit être fondée sur des critères objectifs qui s'appuient sur un fondement rationnel à la lumière des revendications communes à tous les membres du groupe. La définition ne doit pas être circulaire ni imprécise et elle ne doit pas dépendre de l'issue de l'action collective au fond³.

[10] Le groupe doit être clairement défini pour permettre aux membres visés de savoir s'ils en font partie et de s'exclure de l'action collective s'ils le souhaitent, et éventuellement, de savoir s'ils sont liés par le jugement au fond et s'ils ont droit à une réparation⁴.

[11] Le juge d'autorisation a le pouvoir de modifier ou remodeler la composition du groupe proposé⁵.

[12] En l'espèce, le groupe n'est pas défini à la Demande d'autorisation. Néanmoins, celle-ci révèle les indices suivants :

5 : Le groupe de citoyens, demandeur aux présentes, regroupés au sein de LPDMT, souhaite représenter **tous les citoyens montréalais qui se trouvent dans la même situation, celle d'habiter les secteurs montréalais situés directement sous les couloirs aériens d'approche et de décollage** et qui sont survolés chaque jour et chaque nuit, à basse altitude, par un important trafic aéronautique, dont les nuisances sonores ne sont pas suffisamment atténuées;

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

A- Un bruit excessif d'origine aéronautique

7 : **Le bruit excessif a été mesuré par ce collectif citoyen, par des stations de mesure du bruit, spécialement réglées pour les nuisances sonores aéronautiques**, pièces communiquées en liasse au soutien des présentes sous la côte R-2 ;

² Paragraphe 6 de la Demande d'autorisation.

³ *Western Canadian Shopping Centre inc. c. Dutton*, [2001] 2 R.C.S. 534, *Hollick c. Toronto (Ville de)*, [2001] 3 R.C.S. 158; *George c. Procureur Général du Québec*, 2006 QCCA 1204; *Voisins du Train de Banlieue de Blainville inc. & al. c. Agence Métropolitaine de Transport & al.*, 2007 QCCA 236 ; *Lallier c. Volkswagen Canada inc.*, 2007 QCCA 920, *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299.

⁴ *Western Canadian Shopping Centre inc. c. Dutton*, [2001] 2 R.C.S. 534.

⁵ *Lallier c. Volkswagen Canada inc.*, 2007 QCCA 920, par. 18.

10 : Selon les données collectées par les capteurs des 10 stations de mesure du bruit aéronautique installés par LPDMT, les niveaux sonores instantanés dépassent régulièrement les 75 dB(A), de jour comme de nuit, y compris à 15 km des pistes de l'aéroport dans le quartier St-Michel, pièces communiquées en liasse au soutien des présentes sous la côte R-3 ;

16 : **Ce bruit excessif, d'origine strictement aéronautique, ressenti au-dessus de certains secteurs géographiques de la ville de Montréal, atteint ainsi régulièrement des niveaux plus élevés que les recommandations maximales en matière de tolérance au bruit de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ;**

17 : **Il dépasse ainsi le niveau des 55 dB(A) extérieur régulier que fixe l'OMS comme seuil critique entraînant des maladies cardiovasculaires et d'autres complications de santé** pour les résidents soumis à ce niveau sonore, pièce communiquée au soutien des présentes sous la côte R-4;

B- Le groupe visé et la mesure du bruit aéronautique

22 : Le Groupe visé devrait concerner plusieurs milliers de personnes, **celles qui se trouvent dans les axes d'approche et de décollage des avions, là où les avions volent le plus bas, sont les plus bruyants et où LPDMT a installé ses stations de mesure ;**

34 : Pour vérifier la réalité et l'intensité des nuisances sonores, LPDMT a installé un réseau de stations de mesure, à base de capteurs, disposées là où les survols paraissent les plus intenses ;

41 – Tableau des stations de mesure et description du groupe visé :

Nom de la station moyen)	Niveau de bruit des avions seuls (LEQ
1. Saint-Laurent/Vieux	59,9
2. Saint-Laurent/Est	56,2
3. Ahuntsic/Ouest	54
4. Ahuntsic/St-Sulpice	49,3
5. Mont-Royal Est	48,9
6. Mont-Royal Est	44,9
7. Saint-Michel/Sud	44
8. Ahuntsic/Nord	40,7
9. Villeray	39,5

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

A) Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Au nord du boulevard Métropolitain :

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

Au sud du Métropolitain

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

et :

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

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

Dans le périmètre délimité par :

Boulevard L'Acadie (à l'est)

Métropolitain (au nord)

Jean-Talon (au sud)

Chemin Dunkirk (à l'ouest)

C) Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

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

et

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

et

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

D) Arrondissement Saint-Laurent

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

et

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

(Reproduit tel quel avec notre emphase et notes infrapaginales omises)

[13] De l'avis des défendeurs, le groupe proposé souffre de lacunes importantes auxquelles le Tribunal ne peut remédier.

[14] Tout d'abord, le groupe proposé porte sur des éléments circulaires qui dépendent de l'issue de l'action collective au fond. En effet, le paragraphe 5 de la Demande d'autorisation précitée est assujettie à une preuve voulant que « les nuisances sonores ne sont pas suffisamment atténuées ». De même, les conclusions recherchées semblent être limitées aux seuls citoyens qui « souffrent du bruit excessif produit par l'exploitation des aéronefs à Montréal ».

[15] De plus, selon les défendeurs, le groupe proposé est fonction de critères subjectifs, imprécis et non exclusifs. En effet, l'évaluation de la tolérance au bruit s'effectue selon des facteurs subjectifs. Ainsi, la sensibilité propre de chaque membre, leur exposition au bruit en fonction de caractéristiques d'insonorisation et leur présence à leur résidence doivent être considérées. Il en résulte une absence d'homogénéité. Ainsi, l'appartenance au groupe dépendra de l'issue de l'action collective et de la réponse à l'une ou l'autre des déterminations suivantes :

- a) Qu'est-ce qu'un « bruit excessif » ?
- b) Est-ce que « le niveau des nuisances sonores décrites excède les limites de la tolérance » ou sont-elles « abusives » ?
- c) Les nuisances sonores sont-elles « suffisamment atténuées » ?
- d) Si des personnes en souffrent, qui précisément parmi les membres du groupe projeté en souffre ?
- e) Le cas échéant, qui sont les personnes qui sont surexposées et de quelle manière ?

[16] Enfin, aucune période de temps n'est spécifiée pour définir le groupe proposé.

[17] À l'audience, l'avocat de la demanderesse précise que le groupe visé comprend tous les citoyens ayant résidé, du 19 décembre 2014 au 19 décembre 2016, dans l'une des zones décrites au paragraphe 42 de la Demande d'autorisation et pour lesquelles il s'est engagé à fournir une carte géographique ainsi que les adresses civiques incluses dans de telles zones.

[18] Il précise que ces zones sont situées sous les couloirs d'approche et de décollage de l'aéroport Montréal-Trudeau et comprennent les stations de mesure énumérées au paragraphe 41 de la Demande d'autorisation. Ces stations ont démontré des « pics » sonores ou des LEQ⁶ de plus de 55 dB(A). Ainsi, selon la demanderesse, tous les citoyens qui résident dans ces zones subissent des inconvénients de voisinage qui excèdent les limites de la tolérance.

⁶ Unité de mesure utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé.

[19] Le 19 janvier 2018, alors que la cause est en délibéré, la demanderesse notifie une demande pour modifier la Demande d'autorisation afin d'ajouter les pièces suivantes :

R-6 : tableau des adresses délimitant les zones visées, une carte géographique en versions papier et interactive et des données récentes de mesure de bruit ;

R-7 : un article du journal La Presse daté du 29 décembre 2017 ;

R-8 : un arrêt du Conseil d'État belge daté du 14 octobre 2016 ;

R-9 : le rapport de l'Honorable Marlene Jennings, députée fédérale, en date du 7 mars 2011.

[20] Le 29 janvier 2018, les défendeurs s'opposent à l'ajout des pièces R-7, R-8 et R-9 ainsi qu'aux mesures de bruit comprises à la pièce R-6. Ils soulèvent également plusieurs incohérences entre les documents de la pièce R-6, les allégués de la Demande d'autorisation ainsi que les représentations de la demanderesse à l'audience.

[21] Le 2 février 2018, la demanderesse réplique en formulant une nouvelle demande afin de modifier le paragraphe 42 de la Demande d'autorisation ainsi :

Par.42-Le groupe visé concerne principalement les résidents des secteurs montréalais suivants (Et toutes leurs adresses civiques dans le périmètre délimité) ; -un tableau des adresses (numéro et nom de rue) fait partie intégrante du présent paragraphe en balisant le contour des zones conformément à la demande de la Juge Chantal Tremblay (J.C.S.):

A) Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

A-1 : Au nord du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

Partie Ouest du boulevard Saint-Michel, jusqu'au parc du Complexe environnemental Saint-Michel (carrière Miron), borné au nord par la rue Charland, bornés à l'est par la rue Papineau, ce qui comprend comme limite de zone les adresses civiques situées sur la rue Papineau sur son côté Ouest dans la zone décrite ;

A-2 : Au sud du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

-Jusqu'à la rue Villeray (limite Sud), entre le boulevard Saint-Michel (à l'est) jusqu'à la rue Christophe-Colomb (à l'ouest) ;
-et jusqu'à la rue Jarry, entre la rue Christophe-Colomb et le boulevard de l'Acadie, borné au sud par l'autoroute 40 ;

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

B-1 : Dans le périmètre délimité par :

-le Boulevard L'Acadie (à l'est)
-le Boulevard Métropolitain (au nord)
-la rue Jean-Talon (au sud)
-le Chemin de Dunkirk (à l'ouest)

B-2 : Dans le périmètre délimité par :

- le Chemin de Dunkirk (à l'est)
- le Boulevard Métropolitain (au nord)
- la rue Portland au sud
- le Chemin de Lucerne à l'Ouest

C) Arrondissement Ahuntsic-Cartierville**C-1 Dans le périmètre délimité par :**

- la rue Papineau à l'est ;
- le boulevard Métropolitain au sud ;
- la voie ferrée du Canadien National (CN) au nord ;
- le boulevard Saint-Laurent à l'ouest ;

C-2 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Christophe-Colomb (à l'est) ;
- la rue Prieur et le boulevard Henri-Bourassa (au nord),
- la rue Saint-Laurent et l'autoroute 15 (à l'ouest) ;
- la voie ferrée du CN (au sud).

D) Arrondissement Saint-Laurent**D-1 Dans le périmètre délimité par :**

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

D-2 dans le périmètre délimité par :

- le boulevard Henri-Bourassa (au nord)
- l'autoroute 13 (à l'ouest),
- l'autoroute Côte de Liesse (au sud) : depuis l'autoroute 13, jusqu'au croisement de l'autoroute 40
- l'autoroute 40 (au sud) : du croisement de l'autoroute 13 jusqu'à la route 117 (boulevard Marcel Laurin) (à l'est).

(Reproduit tel quel)

[22] Elle demande également de remplacer par un tableau révisé celui communiqué comme pièce P-6.

[23] L'article 206 du *Code de procédure civile (C.p.c.)* prévoit que les parties peuvent avant jugement modifier un acte de procédure afin de remplacer, rectifier ou compléter les énonciations ou les conclusions de l'acte, invoquer des faits nouveaux ou faire valoir un droit échu depuis la notification de la demande en justice.

[24] La modification ne doit toutefois pas retarder le déroulement de l'instance, être contraire aux intérêts de la justice ou en résulter une demande entièrement nouvelle sans rapport avec la demande initiale.

[25] En matière d'actions collectives, le Tribunal doit également s'assurer que les modifications proposées avant le jugement sur autorisation sont pertinentes à l'analyse des conditions énumérées à l'article 575 C.p.c.

[26] Le Tribunal autorise les modifications apportées au paragraphe 42 de la Demande d'autorisation qui visent à répondre aux incohérences soulevées concernant la définition du groupe. Il autorise également l'ajout des documents qui suivent, lesquels sont pertinents à l'analyse des conditions énumérées à l'article 575 C.p.c. :

R-6 : Tableau révisé délimitant les zones visées (communiqué le 2 février 2018), une carte géographique en versions papier et interactive (communiquée le 29 janvier 2018) ;

R-7 : l'article du journal La Presse daté du 29 décembre 2017 et intitulé « Le ministre Garneau s'attaque au bruit autour des aéroports » ;

R-9 : le rapport de l'Honorable Marlene Jennings, député de Notre-Dame-de-Grâce-Lachine intitulé « Gestion du bruit aéroportuaire : Défis et recommandations ».

[27] Par contre, le Tribunal refuse l'ajout des données récentes de mesure de bruit communiquées comme pièce R-6 puisque celles-ci sont incomplètes et que plusieurs d'entre elles ne concernent pas la période pertinente qui se situe entre le 19 décembre 2014 et le 19 décembre 2016.

[28] De plus, le Tribunal refuse d'autoriser l'ajout de la pièce R-8 puisque cet élément de preuve n'est pas pertinent à l'analyse des conditions énumérées à l'article 575 C.p.c. L'arrêt adopté le 27 mai 1999 par le gouvernement de Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en cause en l'instance.

[29] En somme, à la lumière des modifications apportées, le Tribunal est d'avis que le groupe visé peut être défini en fonction des revendications communes à tous les membres du groupe en évitant des éléments circulaires qui dépendent de l'issue de l'action collective au fond. Le Tribunal définit le groupe visé ainsi :

« Toutes les personnes physiques, âgées de 18 ans et plus au 19 décembre 2014, qui ont résidé, entre le 19 décembre 2014 et le 19 décembre 2016, dans un immeuble situé dans l'une des zones décrites ci-dessous et délimitées par les adresses comprises au tableau révisé communiqué comme pièce R-6 :

A) Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

A-1 : Au nord du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

Partie ouest du boulevard Saint-Michel, jusqu'au parc du Complexe environnemental Saint-Michel (carrière Miron), borné au nord par la rue Charland, borné à l'est par la rue Papineau, ce qui comprend comme limite de zone les adresses civiques situées sur la rue Papineau sur son côté ouest dans la zone décrite.

A-2 : Au sud du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

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

et

Jusqu'à la rue Jarry, entre la rue Christophe-Colomb et le boulevard de l'Acadie, borné au sud par l'autoroute 40.

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

B.1 Dans le périmètre délimité par :

- le boulevard L'Acadie (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au nord) ;
- la rue Jean-Talon (au sud) ;
- le Chemin de Dunkirk (à l'ouest).

B.2 Dans le périmètre délimité par :

- le Chemin de Dunkirk (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au nord) ;
- la rue Portland (au sud) ;
- le Chemin de Lucerne (à l'ouest).

C) Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

C-1 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Papineau (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au sud) ;
- la voie ferrée du Canadien National (CN) (au nord) ;
- le boulevard Saint-Laurent (à l'ouest).

C-2 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Christophe-Colomb (à l'est) ;
- la rue Prieur et le boulevard Henri-Bourassa (au nord) ;
- la rue Saint-Laurent et l'autoroute 15 (à l'ouest) ;
- la voie ferrée du CN (au sud).

D) Arrondissement Saint-Laurent**D-1 Dans le périmètre délimité par :**

- la rue Poirier (au nord) ;
- le Métropolitain (au sud) ;
- l'autoroute 15 (à l'est) ;
- le boulevard Marcel-Laurin (à l'ouest).

D-2 dans le périmètre délimité par :

- le boulevard Henri-Bourassa (au nord) ;
- l'autoroute 13 (à l'ouest) ;
- l'autoroute Côte de Liesse (au sud) : depuis l'autoroute 13, jusqu'au croisement de l'autoroute 40 ;
- l'autoroute 40 (au sud) : du croisement de l'autoroute 13 jusqu'à la route 117 (boulevard Marcel Laurin) (à l'est). »

3.2 Les conditions matérielles à l'exercice d'une action collective

[30] L'article 571 C.p.c. prévoit qu'une personne morale de droit privé, une société ou une association ou un autre groupement sans personnalité juridique peut demander à représenter un groupe si l'administrateur, l'associé ou le membre désigné par l'entité est membre du groupe visé et si l'intérêt de la personne ainsi désignée est lié aux objets pour lesquels l'entité a été constituée.

[31] À l'audience, la demanderesse a formulé une demande afin de modifier la Demande d'autorisation pour y inclure deux personnes désignées, laquelle a été accueillie. Par l'ajout de ces deux personnes désignées, le Tribunal est d'avis que la condition préalable prévue à l'article 571 C.p.c. est remplie.

[32] En effet, le Tribunal n'a pas de raison de croire que ces deux personnes ne seraient pas des membres du groupe tel que défini. De plus, ils sont administrateurs de LPDMT et leur intérêt est lié aux objets pour lesquels cette entité a été constituée.

3.3 Les critères d'autorisation

[33] Selon l'article 575 C.p.c., le tribunal autorise l'exercice d'une action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que tous les critères suivants sont satisfaits:

- 1° les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes ;
- 2° les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées ;
- 3° la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance ;

4° le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[34] Le fardeau de démontrer le respect des exigences de l'article 575 C.p.c. revient à la demanderesse⁷.

[35] Dans l'analyse de ces critères, le tribunal doit adopter une approche souple, libérale et généreuse afin de faciliter l'exercice de l'action collective comme moyen procédural d'atteindre le double objectif de la dissuasion et de l'indemnisation des victimes⁸.

[36] Les défendeurs soutiennent qu'en l'absence d'allégations énonçant la situation personnelle des deux personnes désignées, le Tribunal n'est pas en mesure d'analyser les critères de l'article 575 C.p.c. et plus particulièrement, la qualité du syllogisme juridique et l'existence de questions communes aux membres du groupe proposé.

[37] Bien que la situation personnelle des personnes désignées ne soit pas alléguée, le Tribunal est d'avis que les allégations contenues à la Demande d'autorisation sont suffisantes pour en déduire que la situation personnelle de ces deux personnes est conforme à celle invoquée pour l'ensemble des membres visés.

3.3.1 Les faits allégués paraissent-ils justifier les conclusions recherchées ?

[38] La demanderesse doit établir une cause défendable à l'égard de chacun des défendeurs. Des allégations vagues, générales et imprécises ne suffisent pas pour satisfaire un tel fardeau. Il en est de même pour les allégations hypothétiques ou purement spéculatives⁹.

[39] Dans le cadre de l'analyse de ce critère, les faits allégués doivent être tenus pour avérés, à moins qu'ils ne soient contredits par une preuve appropriée.

[40] Les insinuations, opinions et l'argumentation juridique énoncées dans la Demande d'autorisation ne constituent pas des faits que le Tribunal doit tenir pour avérés.

[41] À l'audience, le Tribunal a invité la demanderesse à exposer, de manière distincte, son syllogisme juridique à l'égard de chacun des défendeurs. Malgré cette invitation, la demanderesse a plaidé ses arguments fondés sur le régime de la responsabilité sans faute prévu à l'article 976 du *Code civil du Québec (C.c.Q.)* et la responsabilité civile extracontractuelle prévue à l'article 1457 C.c.Q. en référant aux défendeurs comme un trio indissociable ayant causé des dommages aux membres du groupe.

⁷ *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1, par. 35; *Fortier c. Meubles Léon ltée*, 2014 QCCA 195, par.65 (requête en rectification de jugement rejetée (2014 QCCA 594).

⁸ *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 60; *Banque de Montréal c. Marcotte*, [2014] 2 R.C.S. 725, par. 43; *Theratechnologies inc. c. 121851 Canada inc.*, [2015] 2 R.C.S. 106, par. 35; *Asselin c. Desjardins Cabinet de services financiers inc.*, 2017 QCCA 1673, par. 29 (Demande pour autorisation de pourvoi, C.S.C., 28-12-2017, n° 37898).

⁹ *Charles c. Boiron Canada inc.*, 2016 QCCA 1716, par. 43 (Demande pour autorisation de pourvoi rejetée avec dissidence, C.S.C., 04-05-2017, n° 37366).

A) Les troubles de voisinage

[42] La cause d'action principale repose sur le régime de la responsabilité sans faute prévu à l'article 976 C.c.Q. concernant les troubles de voisinage. Celle-ci ne concerne toutefois qu'ADM et la PGC.

[43] À l'appui de son syllogisme juridique, la demanderesse réfère à la valeur guide de 55 dB(A) proposée par l'Organisation mondiale de la santé et à un avis du Directeur de santé publique de Montréal portant sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'aéroport Montréal-Trudeau¹⁰.

[44] Elle allègue que les membres du groupe subissent des nuisances sonores aériennes anormales et préjudiciables, malgré le contrôle de Transports Canada. Ces nuisances sont causées par l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau et les procédures d'approches et de décollage au-dessus de plusieurs secteurs de la Ville de Montréal. Ces nuisances sonores excèdent les limites de la tolérance que les voisins se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux¹¹.

[45] ADM plaide que la demanderesse n'a pas démontré un syllogisme juridique suffisant à son égard puisque :

- a) les niveaux de bruit moyen (LEQ) apparaissant au paragraphe 41 de la Demande d'autorisation démontrent que plusieurs zones visées ne sont pas exposées à des niveaux de bruit provenant des opérations de Montréal-Trudeau excédant 55 dB(A) ;
- b) la pièce R-3 communiquée à l'appui de la Demande d'autorisation réfère à des « pics » de bruit qui ne peuvent, selon les usages reconnus, se comparer à la valeur guide de 55 dB(A) exprimée en valeurs cumulatives ;
- c) la demanderesse omet d'appliquer dans son analyse des données, la mesure d'atténuation de 21 dB(A) suggérée par l'Organisation mondiale de la santé pour représenter le bruit perçu à l'intérieur des résidences ; et
- d) la demanderesse fait reposer sa preuve d'impacts sanitaires sur des mesures de bruit qu'elle a prises elle-même suivant une approche et une méthodologie dont elle ne démontre pas la fiabilité.

[46] Le Tribunal est d'avis que les arguments qu'ADM soulève concernant le fond de l'action collective ne doivent pas être tranchés au stade de l'autorisation. Ainsi, à la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut que la demanderesse a démontré une cause défendable à l'égard d'ADM qui exploite l'aéroport Montréal-Trudeau à l'origine des inconvénients anormaux de voisinage allégués.

¹⁰ Il est à noter que la demanderesse n'a pas communiqué comme pièce l'avis du Directeur de santé publique de Montréal.

¹¹ Voir notamment les paragraphes 2, 3 et 4 de la Demande d'autorisation.

[47] Pour sa part, la PGC soulève que la responsabilité de l'État ne peut être engagée par le biais de l'article 976 C.c.Q. puisque les conditions d'ouverture prévues à la *Loi sur la responsabilité civile de L'État et le contentieux administratif*¹² (*Loi sur la responsabilité civile*) ne sont pas satisfaites.

[48] La *Loi sur la responsabilité civile* prévoit ceci :

3. En matière de responsabilité, l'État est assimilé à une personne pour :

a) dans la province de Québec :

[...]

(ii) le dommage causé par le fait des biens qu'il a sous sa garde ou dont il est propriétaire ou par sa faute à l'un ou l'autre de ces titres ;

[...]

13. (1) Les sous-alinéas 3a)(ii) et b)(ii) ne s'appliquent aux biens appartenant à l'État que si lui-même ou une personne agissant en son nom :

[...]

b) dans le cas d'immeubles et de biens réels, en a eu l'occupation

(nos soulignements)

[49] L'État loue à long terme à ADM les immeubles composant le site de l'aéroport Montréal-Trudeau en vertu d'un bail qui confère à cette dernière l'entière gestion, exploitation et entretien. Selon la PGC, l'État n'occupe donc pas le site de l'aéroport et ADM n'agit pas en son nom. Ainsi, les troubles de voisinage dont la demanderesse se plaint ne sauraient résulter des activités de l'État sur ces immeubles.

[50] Le Tribunal est d'avis que la question touchant l'application de l'article 13 de la *Loi sur la responsabilité civile* relève également du fond de l'action collective et ne doit pas être tranchée au stade de l'autorisation puisqu'une preuve sera nécessaire afin de déterminer si ADM agit ou non au nom de l'État.

[51] En somme, le Tribunal conclut que la demanderesse a démontré une cause défendable fondée sur l'article 976 C.c.Q. à l'égard de ADM et de la PGC.

B) La responsabilité civile

[52] De manière subsidiaire, la demanderesse invoque la responsabilité civile d'ADM, de la PGC et de NAV en vertu de l'article 1457 C.c.Q.

[53] Les allégations de la Demande d'autorisation qui suivent sont pertinentes à cet égard :

3-Elles [nuisances] sont causées par l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau (ADM) ainsi que par les procédures d'approches et de décollage au-dessus de

¹² L.R.C. (1985) ch. C-50.

plusieurs secteurs de la Ville de Montréal, déterminées par ADM et NAV-Canada (NAV) ;

9- La fermeture totale de l'aéroport Mirabel au trafic commercial des passagers depuis la fin du mois d'août 2004 et l'augmentation du trafic ainsi engendré au-dessus de la Ville de Montréal, le survol de nouveaux secteurs montréalais depuis 2004 et surtout depuis 2012, ainsi que le plus grand nombre d'avions gros porteurs, figurent parmi les hypothèses les plus probables qui peuvent être la cause du constat suivant : les nuisances sonores générées par l'aéroport Montréal Trudeau sont trop élevées et souvent excessives, 24h sur 24, c'est-à-dire sans couvre-feu nocturne;

30- Des modifications importantes à l'espace aérien montréalais semblent avoir en effet été apportés par NAV CANADA et ADM à la suite de la réorganisation du corridor aérien Toronto-Ottawa-Montréal, ce qui est bien connu de Transports Canada, qui a approuvé ces changements ;

31- Ces modifications font suite à d'autres réformes causées par le transfert du trafic passager de Mirabel vers Montréal-Trudeau ;

32- Tous ces changements ont contribué à une augmentation du nombre de survols à basse altitude par les aéronefs, et de l'élargissement géographique vers de nouveaux secteurs de Montréal ;

33- Ces modifications d'approches des avions commerciaux, en majorité des gros porteurs, au-dessus des arrondissements de la ville de Montréal, ont visiblement entraîné l'ajout de nouveaux corridors et des survols d'aéronefs ;

56- LPDMT allègue que le ministère des transports du Canada, (TRANSPORTS), NAV et ADM, n'ont pas contrôlé adéquatement le niveau de bruit ou n'ont pas pris les mesures nécessaires pour que le bruit des aéronefs soit atténué, conformément à leurs obligations légales et en faisant supporter aux populations voisines de l'aéroport Montréal-Trudeau des inconvénients et des atteintes illicites et intolérables à leurs droits ;

57- LPDMT allègue que les normes sonores précises appliquées et les mesures d'atténuation détaillées ne sont pas communiquées publiquement, ni par TRANSPORTS, ni par NAV, ni par ADM, ce qui est contraire aux principes de transparence nécessaires, s'agissant d'activités publiques dans un état de droit ;

63- Les autorités défenderesses ont l'obligation légale de mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit afin de réduire la nuisance sonore générée par le trafic aérien.

64- Cette obligation résulte notamment du règlement de l'aviation canadien et a été confirmée par la lettre du Très Honorable ministre Garneau ;

65- Les mesures d'atténuation du bruit aérien, si elles existent, ne semblent guère efficaces et justifient la présente demande en autorisation d'action collective ;

66- Ces mesures d'atténuation hypothétiques ne s'appliquent pas plus au couvre-feu nocturne initial qui devait faire l'objet qu'à de rares exemptions ;

67- À l'origine, seul le terminal Mirabel d'ADM était ouvert 24 heures sur 24, contrairement au terminal Dorval, aujourd'hui Aéroport Montréal-Trudeau (ADM), situé dans une zone urbaine densément peuplée ;

68- Lors de l'annonce du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, en 1997, les dirigeants d'ADM ont fait valoir qu'un couvre-feu serait en vigueur à l'aéroport Montréal-Trudeau sous réserve des cas de mauvaise météo, bris mécaniques, si l'aéronef transporte des organes nécessaires à une transplantation ou s'il y a danger qu'il s'écrase et autres mesures d'extrême urgences ;

69- Ces exemptions sont théoriquement accordées selon la procédure publiée dans le manuel Canada Air Pilot (CAP) ;

70- Il est manifeste que ces exceptions ne sont plus respectées à l'aéroport Montréal-Trudeau qui est de facto ouvert 24h sur 24 ;

71- Les exemptions sont actuellement courantes malgré le fait qu'ADM s'engage à s'appuyer sur de solides motifs opérationnels pour les justifier ;

72- Ainsi, le bilan des vols de nuit pour les trois mois d'hiver 2015 sont d'au moins 381 exemptions pour les gros porteurs de plus de 45 000kg, soit de plus de 120 par mois et de près de 4 par nuit ;

73- Il appert ainsi que ces exemptions perdent ainsi la nature d'une exception de dernier recours.

74- Le bruit excessif supporté par les membres du groupe visé, ouvre à chacun d'eux, le droit d'agir en responsabilité et pour faire cesser le trouble, contre les défendeurs ;

(Reproduit tel quel et références omises)

i- La responsabilité civile d'ADM

[54] Les reproches contre ADM visent sa gestion du climat sonore à l'aéroport Montréal-Trudeau incluant les procédures d'approche et de décollage.

[55] ADM reconnaît que le plan de gestion du climat sonore fait partie de ses responsabilités, qu'elle partage avec Transport Canada, NAV et les transporteurs aériens.

[56] Elle soutient avoir mis en place un plan de gestion qui touche les heures d'exploitation, les règles pour les vols de gros porteurs, les essais moteurs, le système de piste préférentielle ainsi que les procédures de décollage et d'atterrissage.

[57] Elle utilise deux indicateurs de bruit pour lui permettre de mesurer le climat sonore à l'aéroport Montréal-Trudeau.

[58] Tout d'abord, la courbe NEF¹³ qui fournit une mesure de bruit réel perçu par le voisinage pour les résidents des villes de Dorval et de Pointe-Claire et dont les résultats sont présentés sous forme de courbe.

¹³ Noise Exposure Forecast.

[59] Ensuite, elle dispose de huit stations de mesure, dont un sonomètre mobile, pour la collecte de données de bruit en temps réel. Les stations fixes sont disposées le long des axes de piste qui jouxtent les secteurs résidentiels à proximité de l'aéroport. Ces équipements sont installés et calibrés par des experts indépendants et les données recueillies sont analysées par des acousticiens professionnels. Elle publie annuellement les niveaux de bruit LEQ, soit le niveau sonore moyen enregistré aux différentes stations. Cet indicateur est exprimé en décibels dB(A).

[60] De plus, en s'appuyant sur des éléments de preuve qui contredisent certaines allégations de la Demande d'autorisation, elle soutient que :

- a) Depuis 1958, il n'y a eu aucun changement à la configuration des pistes, soit à l'angle et à la longueur des pistes ;
- b) L'angle standard de descente des avions en approche finale sur toutes les pistes de l'aéroport est de trois degrés. Cet angle est obligatoirement adopté à une altitude minimale de 3000 pieds. Les aéronefs adoptent cette configuration de vol à une distance d'environ 15 km de l'aéroport ;
- c) Les changements découlant de l'implantation des procédures d'arrivées pour les corridors aériens « Windsor Toronto Montréal » mises en place par NAV n'ont apporté aucune modification dans les axes d'approche aux pistes et n'ont pas entraîné de nouveaux survols au-dessus des arrondissements de l'île de Montréal, y compris parmi ceux identifiés par la demanderesse ;
- d) Malgré une croissance importante du nombre de passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau entre 1999 et 2016 (passant de 8,2 millions de passagers à 16,6 millions de passagers), le nombre de mouvements d'aéronefs est demeuré plutôt stable au cours de cette même période (soit 221 538 mouvements en 1999 à 225 203 en 2016). Cette situation s'explique par l'augmentation de la part relative du trafic international qui utilise des avions transportant un plus grand nombre de passagers par mouvement, ainsi que par des taux de remplissage plus élevés ; et
- e) Il n'y a jamais eu de couvre-feu à l'aéroport Montréal-Trudeau. Dès lors, tous les avions qui ne sont pas visés par une restriction peuvent atterrir et décoller en tout temps à l'aéroport Montréal-Trudeau.

[61] Le Tribunal est d'avis que de tous ces arguments relèvent du fond de l'affaire et ne doivent pas être décidés au stade de l'autorisation. Ainsi, les aspects contradictoires de la preuve soumise devront être appréciés dans le cadre de l'audition au mérite de l'affaire.

[62] À ce stade-ci, le Tribunal est d'avis que les allégations de la Demande d'autorisation et les pièces à son soutien sont suffisantes pour démontrer une cause défendable fondée sur l'article 1457 C.c.Q. à l'égard d'ADM.

ii- La responsabilité civile de la PGC

[63] Les reproches formulés à l'égard de la PGC visent le rôle du ministre des Transports à titre de régulateur de l'industrie aéronautique.

[64] L'article 1376 C.c.Q. prévoit que le régime de la responsabilité civile s'applique « à l'État, ainsi qu'à ses organismes et à toute autre personne morale de droit public, sous réserve des autres règles de droit qui leur sont applicables ».

[65] De l'avis de la PGC, la Demande d'autorisation n'établit pas de fait, de geste ou d'omission pouvant donner ouverture à un recours fondé sur l'article 1457 C.c.Q.

[66] En effet, l'État bénéficie d'une immunité de droit public à l'égard de ses décisions fondées sur des considérations de politique générale, sociale et économique, de l'exercice de ses pouvoirs législatifs et réglementaires, de même qu'à l'égard de ses décisions rendues dans l'exercice de ses pouvoirs administratifs de nature discrétionnaire. Ainsi, la responsabilité civile de l'État ne pourra être retenue que dans les cas où il est établi que ses décisions sont irrationnelles ou prises de mauvaise foi¹⁴.

[67] De plus, la PGC invoque qu'ADM et NAV ne sont pas des mandataires de l'État en vertu de la *Loi sur la responsabilité civile*.

[68] Ainsi, selon la PGC, la demanderesse ne démontre pas de cause défendable à faire valoir à son endroit en vertu de l'article 1457 C.c.Q.

[69] Le Gouvernement du Canada, dont le ministre des Transports, exerce les pouvoirs en matière aéronautique qui lui sont accordés par le Parlement. Il n'opère pas l'aéroport Montréal-Trudeau puisque l'exploitation, la gestion et le développement ont été confiés à ADM.

[70] De plus, en vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*¹⁵, le Parlement a transféré les responsabilités relatives aux services de navigation aérienne à NAV, lesquelles doivent s'exercer conformément aux règlements pris par le Gouverneur en conseil.

[71] Le Gouvernement du Canada réglemente le bruit relié aux activités aéronautiques en imposant des normes réglementaires à la source (les aéronefs) et aux procédures de décollage et d'atterrissage aux aéroports. Il fournit également des outils qui permettent aux autorités locales d'exercer leurs pouvoirs décisionnels en matière de zonage et de développement.

[72] Le Tribunal est d'avis que les allégations précitées de la Demande d'autorisation sont suffisantes pour démontrer une cause défendable à l'égard de la PGC fondée sur l'article 1457 C.c.Q. Les arguments de la PGC relèvent du fond de l'affaire et ne doivent pas être décidés au stade de l'autorisation.

¹⁴ *Entreprises Sibeca Inc. v. Frelighsburg (Municipality)*, 2004 SCC 61, para 23; *R. c. Imperial Tobacco Canada Ltée*, 2011 CSC 42, paras 72 à 91; *Canada (Procureur général) c. Imperial Tobacco Ltd.*, 2012 QCCA 2034.

¹⁵ L.C. 1996, ch. 20.

iii- La responsabilité civile de NAV

[73] Les trois causes d'action suivantes se dégagent des allégations de la Demande d'autorisation eu égard à la responsabilité civile de NAV :

- a) Les nuisances sonores aériennes causées par les procédures d'approche et de décollage de l'aéroport Montréal-Trudeau ;
- b) Les modifications à l'espace aérien intervenues dans le cadre du « WTM Airspace Review » en 2012 ;
- c) L'absence de communication des normes sonores.

[74] NAV soutient qu'elle n'est pas responsable des procédures d'approche et de décollage à l'aéroport Montréal-Trudeau et que les modifications qu'elle a apportées en 2012 n'ont eu d'impacts qu'au-dessus de 6 000 pieds d'altitude. De plus, elle soutient ne pas être responsable de la communication publique des standards relatifs au bruit. Son rôle se limite plutôt à la publication des mesures d'atténuation du bruit dans un document intitulé « Canada Air Pilot ». Elle ajoute avoir communiqué au public et aux entités publiques concernés les changements mis en place en 2012 et d'avoir tenu une consultation publique au préalable.

[75] À la lumière de la preuve offerte au stade de l'autorisation, le Tribunal ne peut tenir pour avérées les allégations de la Demande d'autorisation voulant que la gestion des procédures d'approche et de décollage relève de la responsabilité de NAV.

[76] En effet, le rapport de l'Honorable Marlene Jennings, communiqué par la demanderesse comme pièce R-9, indique que NAV ne peut modifier les trajectoires de vol des aéronefs au niveau des tracés de décollage et d'atterrissage, ce qui revient plutôt aux administrations aéroportuaires locales. En voici l'extrait pertinent :

En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (LCSNAC), NavCanada est « responsable de la prestation, du maintien et de l'amélioration du service de navigation aérienne et du mouvement sécuritaire des aéronefs dans l'espace aérien intérieur et l'espace aérien océanique assigné au Canada ». NavCanada peut unilatéralement modifier les trajectoires de vol des aéronefs en croisière entre les aéroports, mais ne peut le faire pour les tracés de décollage et d'atterrissage aux aéroports (**annexe D**). Les administrations aéroportuaires locales ont la tâche de concevoir les trajectoires de décollage et d'atterrissage, et NavCanada ne peut que fournir des conseils techniques en ce qui a trait à la capacité de mouvement des aéronefs dans ce contexte.

(Références omises)

[77] ADM et NAV ont également déposé des déclarations sous serment qui attestent de cette même réalité.

[78] De plus, la déclaration sous serment de Michelle Bishop, directrice des affaires gouvernementales et publiques au sein de NAV, confirme que celle-ci n'est pas chargée d'établir les mesures d'atténuation du bruit aéronautique ou tout couvre-feu à l'aéroport Montréal-Trudeau.

[79] De même, selon la preuve soumise par les défendeurs¹⁶, les changements apportés par NAV aux corridors aériens n'auraient eu d'impacts qu'au-dessus de 6 000 pieds d'altitude. Ainsi ces changements n'auraient pas pu affecter les procédures d'approche et de décollage à l'aéroport Montréal-Trudeau.

[80] Par ailleurs, la lettre du ministre des Transports datée du 18 avril 2016 et communiquée comme pièce R-5 indique que les modifications apportées par NAV ont augmenté le nombre de survols dans certains secteurs :

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

Je vous signale que **ces modifications comprennent l'ajout de nouveaux corridors au-dessus de la ville de Montréal et des arrondissements, ce qui a entraîné une augmentation des survols d'aéronefs au-dessus de certains secteurs et une diminution des survols au-dessus d'autres secteurs.** À certains endroits, le profil de descente des aéronefs a changé, ce qui signifie que, dans de nombreux cas, les aéronefs sont à une altitude plus élevée lors de leur approche vers l'aéroport Montréal-Trudeau.

(Notre emphase)

[81] En somme, bien que la demanderesse n'ait pas démontré de cause défendable contre NAV en ce qui a trait à la gestion des procédures d'approche et de décollage, elle s'est néanmoins déchargée de son fardeau en démontrant une apparence sérieuse de droit eu égard aux autres reproches formulés contre NAV. Il y a donc lieu d'autoriser l'exercice de l'action collective formulée à l'encontre de NAV.

3.3.2 Les demandes soulèvent-elles des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes ?

[82] La présence d'une seule question de droit ou de faits, identique, connexe ou similaire suffit pourvu que celle-ci règle une part non négligeable du litige¹⁷.

[83] La Demande d'autorisation ne propose aucune question de droit ou de faits à traiter de façon collective.

[84] Les défendeurs sont d'avis que la seule question qui pourrait être identique, similaire ou connexe serait la suivante :

- Les citoyens dans les zones identifiées sont-ils exposés à un bruit provenant des avions ?

¹⁶ Déclarations de Michelle Bishop et de Pierre-Paul Pharand, vice-président, exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien d'aéroports de Montréal

¹⁷ *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1, par. 58.

[85] Par ailleurs, ils plaident que cette question, prise isolément, est insignifiante sur le sort du litige.

[86] Pour sa part, la demanderesse soumet les questions suivantes à l'audience :

- a) Les demandeurs subissent-ils un trouble excessif de voisinage lié au bruit aéronautique de plus de 55 dB(A) en « pics » instantanés de jour comme de nuit ?
- b) Quelles mesures d'atténuation sont prises par les trois défenderesses ?
- c) Les défenderesses peuvent-elles communiquer les normes appliquées en matière de bruit aéronautique ?
- d) Les défenderesses peuvent-elles proposer une indemnisation pour les préjudices supportés à cause du bruit ?
- e) Le principe des dommages supportés peut-il être collectif ?

[87] À l'audience, la demanderesse reconnaît l'absence de comportement intentionnelle ou illicite de la part des défendeurs pouvant ainsi porter atteinte aux droits garantis à la *Charte canadienne des droits et libertés*¹⁸. À la lumière des représentations de LPDMT, le Tribunal conclut qu'il n'existe pas de fondement factuel et juridique à l'appui de la réclamation pour dommages punitifs.

[88] Quant aux questions à être traitées sur une base collective, le Tribunal est d'avis qu'elles doivent être reformulées ainsi :

- a) Les membres du groupe sont-ils exposés à un bruit aéronautique qui constitue un inconvénient anormal de voisinage et ce, malgré les mesures d'atténuation prises ?
- b) La gestion du climat sonore ainsi que les procédures d'approche et de décollage à l'aéroport Montréal-Trudeau sont-elles fautives ?
- c) Les modifications apportées en 2012 dans le cadre du « WTM Airspace Review » sont-elles fautives ?
- d) Aéroport de Montréal et NAV Canada agissent-ils au nom de l'État en vertu de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif* ?
- e) Les normes appliquées en matière de bruit aéronautique doivent-elles être rendues publique et si oui, par qui ? Le cas échéant, est-il fautif de ne pas les publier ?
- f) Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages compensatoires ? Si oui, lesquels ?
- g) Les dommages compensatoires peuvent-ils faire l'objet d'un recouvrement collectif ?

¹⁸ Partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982*, [annexe B de la *Loi sur le Canada*, 1982, c. 11 (R.-U.)].

3.3.3 La composition du groupe rend-elle difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat et la réunion d'action ?

[89] À la lumière de l'étendue des zones visées, le Tribunal est d'avis que ce critère est satisfait.

3.3.4 La demanderesse est-elle en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres ?

[90] À la lumière des allégations de la Demande d'autorisation, le Tribunal conclut que la demanderesse est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe, qu'elle entend agir en fonction de leurs intérêts et qu'il n'existe pas de situation de conflit d'intérêts.

3.4 Le volet déclaratoire de l'action collective

[91] LPDMT recherche également à faire déterminer les normes de bruit et les mesures d'atténuation qui devraient s'appliquer aux activités aériennes inhérentes à l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[92] Voici comment elle formule les conclusions recherchées à cet égard :

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

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

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

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

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

(Reproduit tel quel)

[93] En matière de demande en jugement déclaratoire, l'article 142 C.p.c. stipule que :

La demande en justice peut avoir pour objet d'obtenir, même en l'absence de litige, un jugement déclaratoire déterminant, pour résoudre une difficulté réelle, l'état du demandeur ou un droit, un pouvoir ou une obligation lui résultant d'un acte juridique.

[94] Le juge Décarie¹⁹ résume les critères développés par la Cour d'appel en cette matière comme ceci :

[17] Dans l'arrêt Lenscrafters inc. c. Ordre des opticiens d'ordonnances du Québec, la Cour d'appel, sous la plume de Mme la juge Rousseau-Houle, énonce les critères à considérer. On peut les résumer comme il suit :

- a) le requérant doit démontrer un intérêt à obtenir une solution à une difficulté réelle ;
- b) cet intérêt doit être actuel ;
- c) le jugement prononcé doit mettre fin à l'incertitude ou à la controverse ;
- d) la procédure en jugement déclaratoire ne doit généralement pas servir à faire reconnaître un droit découlant d'une situation de fait ;
- e) elle ne peut être utilisée pour contourner les attributions de compétences déterminées par le législateur ;
- f) elle ne sera pas accordée lorsque le jugement aura peu ou pas d'utilité ou lorsqu'il existe d'autres recours prévus par la loi.

(Référence omise)

[95] La réglementation en matière aéronautique et en navigation aérienne relève de la compétence exclusive du Parlement. L'aéronautique est un domaine hautement technique et spécialisé. La sécurité aérienne est assurée par le biais d'un cadre réglementaire vaste et souvent complexe qui s'étend à tous les secteurs de l'aéronautique.

[96] Le pouvoir d'adopter des normes en matière de bruit et des mesures d'atténuation appartient au législateur fédéral. La Cour supérieure ne peut se substituer au législateur pour fixer de telles normes ni pour adopter des règles différentes.

¹⁹ *Corporation de l'Aéroport de Mascouche c. Mascouche (Ville de)*, 2011 QCCS 5914 (Appel rejeté, 2012 QCCA 773)

[97] En l'espèce, la demanderesse ne soulève aucune difficulté réelle découlant d'un problème d'interprétation d'une loi ou d'un règlement. Le libellé de ses conclusions le confirme. De même, elle ne soulève aucune difficulté réelle découlant du couvre-feu auquel elle réfère.

[98] À l'audience, elle reconnaît que le régime réglementaire est complexe et elle ne semble pas s'y retrouver. Il ne s'agit toutefois pas d'un motif suffisant pour justifier l'autorisation de la demande en jugement déclaratoire en l'absence d'une difficulté réelle.

4. LES CONCLUSIONS

[99] Pour les motifs qui précèdent, le Tribunal accueille en partie la Demande d'autorisation à l'encontre des trois défendeurs.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[100] **ACCUEILLE** en partie la demande, au stade de l'autorisation, pour exercer une action collective ;

[101] **AUTORISE** la demanderesse à intenter une action collective à l'encontre des trois parties défenderesses en vertu des articles 976 et 1457 C.c.Q ;

[102] **REJETTE** la demande d'autorisation d'intenter une action collective en jugement déclaratoire ;

[103] **NOMME** la demanderesse à titre de représentante des membres du groupe visé ;

[104] **NOMME** Michel Dion et Pierre-Émilien Lachapelle comme personnes désignées ;

[105] **DÉFINIT** le groupe visé ainsi :

« Toutes les personnes physiques, âgées de 18 ans et plus au 19 décembre 2014, qui ont résidé, entre le 19 décembre 2014 et le 19 décembre 2016, dans un immeuble situé dans l'une des zones décrites ci-dessous et délimitées par les adresses comprises au tableau révisé communiqué comme pièce R-6 :

A) Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

A-1 : Au nord du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

Partie ouest du boulevard Saint-Michel, jusqu'au parc du Complexe environnemental Saint-Michel (carrière Miron), borné au nord par la rue Charland, borné à l'est par la rue Papineau, ce qui comprend comme limite de zone les adresses civiles situées sur la rue Papineau sur son côté ouest dans la zone décrite ;

A-2 : Au sud du boulevard Métropolitain, dans le périmètre délimité par :

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

et

Jusqu'à la rue Jarry, entre la rue Christophe-Colomb et le boulevard de l'Acadie, borné au sud par l'autoroute 40 ;

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

B.1 Dans le périmètre délimité par :

- le boulevard L'Acadie (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au nord) ;
- la rue Jean-Talon (au sud) ;
- le Chemin de Dunkirk (à l'ouest).

B.2 Dans le périmètre délimité par :

- le Chemin de Dunkirk (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au nord) ;
- la rue Portland (au sud) ;
- le Chemin de Lucerne (à l'ouest).

C) Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

C-1 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Papineau (à l'est) ;
- le boulevard Métropolitain (au sud) ;
- la voie ferrée du Canadien National (CN) (au nord) ;
- le boulevard Saint-Laurent (à l'ouest).

C-2 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Christophe-Colomb (à l'est) ;
- la rue Prieur et le boulevard Henri-Bourassa (au nord) ;
- la rue Saint-Laurent et l'autoroute 15 (à l'ouest) ;
- la voie ferrée du CN (au sud).

D) Arrondissement Saint-Laurent

D-1 Dans le périmètre délimité par :

- la rue Poirier (au nord) ;
- le Métropolitain (au sud) ;
- l'autoroute 15 (à l'est) ;
- le boulevard Marcel-Laurin (à l'ouest).

D-2 dans le périmètre délimité par :

- le boulevard Henri-Bourassa (au nord) ;
- l'autoroute 13 (à l'ouest) ;
- l'autoroute Côte de Liesse (au sud) depuis l'autoroute 13, jusqu'au croisement de l'autoroute 40 ;

- l'autoroute 40 (au sud) du croisement de l'autoroute 13 jusqu'à la route 117 (boulevard Marcel Laurin) (à l'est). »

[106] **IDENTIFIE** les questions à traiter sur une base collective comme ceci :

- a) Les membres du groupe sont-ils exposés à un bruit aéronautique qui constitue un inconvénient anormal de voisinage et ce, malgré les mesures d'atténuation prises ?
- b) La gestion du climat sonore ainsi que les procédures d'approche et de décollage à l'aéroport Montréal-Trudeau sont-elles fautives ?
- c) Les modifications apportées en 2012 dans le cadre du « WTM Airspace Review » sont-elles fautives ?
- d) Aéroport de Montréal et NAV Canada agissent-ils au nom de l'État en vertu de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif* ?
- e) Les normes appliquées en matière de bruit aéronautique doivent-elles être rendues publique et si oui, par qui ? Le cas échéant, est-il fautif de ne pas les publier ?
- f) Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages compensatoires ? Si oui, lesquels ?
- g) Les dommages compensatoires peuvent-ils faire l'objet d'un recouvrement collectif ?

[107] **IDENTIFIE** les conclusions recherchées qui s'y rattachent ainsi :

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

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

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

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

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

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


LE TOUT, avec les frais de justice, y compris les frais d'expertises, les frais d'avis et les frais relatifs aux modalités d'exécution du jugement à intervenir ;

[108] **DÉFÈRE** le dossier au juge en chef de la Cour supérieure pour déterminer le district dans lequel l'action collective devra être exercée et désigner le juge qui sera chargé de la gestion du dossier ;

[109] **ORDONNE** au greffier de cette Cour, dans le cas où le recours devrait être exercé dans un autre district, de transmettre le dossier, dès décision du juge en chef, au greffier de cet autre district ;

[110] **REPORTE** la question de la publication de l'avis aux membres, incluant son contenu, à la prochaine conférence de gestion.

[111] **LE TOUT**, frais à suivre.



CHANTAL TREMBLAY, J.C.S.

Me Gérard Samet
MUNICONSEIL AVOCATS INC.
Avocat de la demanderesse et des personnes désignées

Me Jean St-Onge
Me Catherine Lussier
Me Ève Gaudet
BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocats de Aéroports de Montréal

Me Joëlle Boisvert
Me Mylène Lemieux
GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocates de Nav Canada

Me Linda Mercier
Me Caroline Laverdière
Me Michelle Kellam
MINISTÈRE DE LA JUSTICE DU CANADA
Avocates de la Procureure générale du Canada

Dates d'audience : 20 et 21 novembre 2017

Dernières représentations : 2 février 2018