

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No. : 500-06-000833-166**

**COUR SUPÉRIEURE
(chambre des actions collectives)**

**LES POLLUÉS DE MONTREAL-TRUDEAU,
(LPDMT),** personne morale sans but lucratif,
ayant son siège social situé au 12260 rue
Désenclaves, en la ville et district de
Montréal, Province de Québec, H3M 2W3;

Demanderesse

Et

MICHEL DION, demeurant et domicilié au
9993, rue Clark, en la ville et district de
Montréal, Province de Québec, H3L 2R7 ;

Et

PIERRE ÉMILIE LACHAPPELLE,
demeurant et domicilié au 10457 avenue
Péloquin, en la ville et district de Montréal,
Province de Québec, H2C 2K2 ;

Personnes désignées

c.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM),
personne morale sans but lucratif, ayant son
siège social situé au 800, place Leigh-
Capréol, bureau 1000, en la ville et district de
Montréal, Province de Québec, H4Y 0A5;

Et

NAV CANADA, personne morale sans but
lucratif, ayant une place d'affaires au 1750
ch. Saint-François, Dorval, district de
Montréal, Province de Québec, H9P 2P6;

Et

PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA,
Ministère de la Justice du Canada, dont le
Bureau régional du Québec, est situé au
Complexe Guy-Favreau, Tour Est, 9e étage,
200, boul. René-Lévesque Ouest, en la ville
et district de Montréal, Province de Québec,
H2Z 1X4;

Défendeurs

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

A L'HONORABLE JUGE CHANTAL TREMBLAY, J.C.S., OU AU JUGE DÉSIGNÉ AUX FINS DE L'ACTION COLLECTIVE, SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LA DEMANDERESSE ET LES PERSONNES DÉSIGNÉES, EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

1. En date du 5 avril 2018, l'honorable juge Chantal Tremblay (J.C.S.), a autorisé par jugement la demanderesse à exercer une action collective en dommages-intérêts à l'égard des trois parties défenderesses, en raison des conséquences dommageables du niveau des nuisances sonores émises par l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau sur ses membres, des personnes physiques faisant partie du Groupe ci-après décrit :
 - Toutes les personnes, 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;

Le tout tel qu'il appert d'une copie dudit tableau révisé, déjà produit en audience d'autorisation et communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-1**;

2. La demanderesse mène la présente action pour nuisances sonores excessives, d'une part en responsabilité sans faute pour troubles de voisinage et d'autre part en responsabilité civile, pour les motifs énoncés aux présentes;
3. Cette action est engagée contre l'Aéroport Montréal-Trudeau, géré par Aéroports de Montréal (ADM), Nav-Canada (NAV), et Transports-Canada représenté par la Procureure Générale du Canada (PGC);

I-LA DEMANDERESSE ET LES PERSONNES DÉSIGNÉES

4. La demanderesse, Les Pollués de Montréal-Trudeau, ci-après désigné « LPDMT », est une personne morale sans but lucratif dont l'activité principale est de représenter les citoyens du Grand Montréal, membres du groupe autorisé dans la présente action collective, qui subissent la pollution sonore générée par le passage à basse altitude des aéronefs qui décollent et atterrissent à l'aéroport Montréal-Trudeau, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'inscription de LPDMT au registre des entreprises, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-2**;

5. Pierre Émilien Lachapelle et Michel Dion en sont les personnes désignées, Dion étant le secrétaire de LPDMT et Lachapelle l'actuel président, la désignation de LPDMT, au pluriel, représentant *Les pollués de Montréal-Trudeau*, soit à la fois la personne morale sans but lucratif, les personnes désignées et les membres du groupe désigné dans le jugement d'autorisation de l'action collective;

II- LES LIGNES DIRECTRICES AINSI QUE LES SEUILS DE BRUIT AÉRONAUTIQUE ADMIS OU RECOMMANDÉS, ET LES MESURES DE CONTROLES AU CANADA

a) Le dB(A), unité de mesure de référence ainsi que les Leq, LAeq et Ldem

6. Mesurer les nuisances sonores nécessite l'utilisation d'une unité de mesures reconnues par les autorités judiciaires internationales;
7. Le décibel dB repère le niveau sonore par rapport à une valeur de référence, qui est le niveau de référence 0 dB de pression acoustique, qui correspond à peu près au plus faible son audible;
8. Deux sons donnent la même valeur en dB s'ils correspondent à la même pression acoustique, qu'ils soient graves ou aigus;
9. Mais l'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon à tous les types de son;
10. Les auditeurs ressentent en général un bruit aigu comme plus sonore qu'un bruit grave de même intensité acoustique;
11. **Pour obtenir un résultat qui reflète mieux la manière dont les humains entendent, on applique aux mesures la pondération « A » pour obtenir un niveau en dB (A).**
12. Pour caractériser une nuisance due à une exposition de durée importante à un bruit variable dans le temps, on utilise la notion de niveau sonore équivalent (ou niveau sonore moyen) le Leq, (ou LAeq), mesuré en dB (A) pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé;
13. **Une mesure Leq est moyenne dans le temps de l'énergie acoustique diffusée (Level Equivalent) et elle a l'inconvénient de ne pas témoigner de la nuisance sonore ressentie par l'accumulation des bruits instantanés les plus puissants (Les Pics sonores), puisque c'est l'enregistrement à répétition de ces Pics de bruit qui permet d'établir la gêne ressentie, ce que les indices moyens ne montrent pas suffisamment;**

14. L'indice Lden est composé à partir du Leq (Leq+level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit));

b) Les lignes directrices et les seuils de bruit aéronautiques admis ou recommandés dans le monde

-Organisations internationales

15. **L'Organisation mondiale de la Santé¹, ci-après désignée « OMS », recommande dans ses lignes directrices 2018 à vocation mondiale, publiées par l'OMS Europe, que la population ne soit pas exposée à un bruit extérieur, dû au trafic aérien, qui dépasse 45dB(A) le jour et 40 dB(A) la nuit, le tout tel qu'il appert d'une copie des lignes directrices 2018 de l'OMS, communiquées au soutien des présentes comme pièce P-3;**
16. **Dans ce document publié en 2018, l'OMS précise qu'une gêne importante, causée par le bruit aéroportuaire, commence à apparaître lorsque le Lden, ou Day-Evening-Night Levels atteint 45 dB(A) et que l'augmentation de la prévalence des maladies cardiovasculaires commence à être détectée à partir de 55 dB(A);**
17. L'Organisation de l'aviation civile internationale, ci-après désignée « OACI » a adopté en 2001, ce qu'il est convenu d'appeler « l'approche équilibrée », ayant pour objectif d'aider les aéroports mondiaux à développer des mesures de réduction du bruit tout en limitant les répercussions négatives sur le trafic et les flottes aériennes, le tout tel qu'il appert d'une copie du document sur « l'approche équilibrée » de l'OACI, adopté en 2001 et communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-4;**
18. Elle repose sur quatre piliers : la réduction à la source, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les restrictions opérationnelles comme les quotas de bruit ou les restrictions de vol;

-Belgique

19. En Belgique, les nuisances sonores générées par le passage des avions au-dessus du territoire bruxellois font l'objet de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien du 27 mai 1999, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-5** et consultable sur :

¹ Le caractère gras signifie l'emphase dans tout le texte des présentes.

<https://environnement.brussels/thematiques/bruit/la-situation-bruxelles/cartographie-et-exposition-de-la-population/bruit-des>;

20. Cet arrêté définit ainsi les seuils de bruit perçu à respecter au sol. Un constat des infractions à ces seuils est réalisé de manière continue;
21. **Les valeurs limites, par passage et par période, sont adaptées automatiquement et de plein droit conformément au tableau suivant :**

LAeq ou Leq _a 1s Avion en dB(A)		
Zones	Jour	Nuit
Zone 0	55	45
Zone 1	55	45
Zone 2	60	50

-France

22. **Selon le site français Actu-environnement, la limite réglementaire théorique en France est de 55dB(A)**, des plans de gêne sonore (PGS) établissent les seuils des nuisances aériennes concernant les riverains des 12 principaux aéroports de France, en trois types de zones :

Zone 1 : désagrément sonore très fort, 70dB(A);
Zone 2 : désagrément fort, 65dB(A); et
Zone 3 : désagrément modéré, 55dB(A),

Le tout tel qu'il appert d'une copie d'un document du site français Actu-environnement, communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-6**;

c) Au Canada

23. Au Canada, la législation qui encadre les activités aéronautiques et aéroportuaires est de source exclusivement fédérale (selon la répartition des compétences constitutionnelles) et écarte tout autre texte provincial ou municipal à vocation environnementale. Elle est largement fondée sur les principes de l'OACI. Les seuils de bruit aéronautiques à ne pas dépasser résultent de plusieurs textes (détaillés ci-dessous) et ils ne sont ni chiffrés, ni

uniformisés nationalement. Dans un rapport publié en 2014, le Directeur de santé publique de Montréal (DSPM) a recommandé que la population ne soit jamais exposée à des sons dépassant les 55 dB(A), soit l'ancienne recommandation de l'OMS, qui est désormais fixée à 45 dB(A) depuis octobre 2018, le tout tel qu'il appert d'une copie du rapport du DSPM, communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-7**;

-Loi sur l'aéronautique et règlement de l'aviation canadien

24. Tout d'abord, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, le gouvernement fédéral canadien a adopté le Règlement de l'aviation civile (RAC) qui constitue le cadre des activités aéroportuaires;
25. Ainsi, selon le Règlement de l'aviation civile canadien – DORS/96-433 (Article 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 :
[...] **b**) les routes à minimum; »

-Procédures prévues par le *Canada Air Pilot*

26. Le *Canada Air Pilot*, le règlement sur la navigation destinée aux pilotes, prévoit que les aéronefs exploités sur un aéroport canadien ou dans son voisinage, doivent se conformer aux procédures d'atténuation du bruit et aux exigences de contrôle du bruit applicables;
27. Ces procédures ne mesurent pas le bruit mais comportent des critères techniques de pilotage au décollage ou lors de l'approche des aéronefs afin d'atténuer le bruit;

-Mesures proposées par Transports Canada (le ministère fédéral).

28. Le ministère fédéral des Transports, ci-après désigné « Transports Canada » est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des procédures et des règles d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien, qui a le pouvoir, rarement utilisé, plus théorique que réel, d'imposer des sanctions aux autorités défenderesses ainsi qu'aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles;

29. Les procédures et restrictions relatives aux procédures d'atténuation du bruit généré par les aéroports, sont détaillées dans une circulaire de Transports-Canada, entrée en vigueur le 15 octobre 2008, le tout tel qu'il appert d'une copie de la circulaire de Transports-Canada, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-8**;
30. Selon Transports-Canada, ces mesures, qui concernent des seuils de gêne importante pour les riverains, doivent faire l'objet d'une consultation par les autorités aéroportuaires auprès de toutes les parties concernées;
31. Chaque autorité aéroportuaire doit ensuite fixer son programme de gestion du bruit aéronautique afin d'apaiser les préoccupations locales et les seuils de gêne importante;
32. Selon la circulaire de Transports Canada qui détaille le programme de prévision de l'ambiance sonore, celui-ci (et donc ses résultats) **n'est pas destiné au grand public**, le tout tel qu'il appert d'une copie de la circulaire de Transports Canada, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-9**;
33. Ces programmes devraient, selon Transports Canada, contribuer à mitiger les impacts de bruit aéroportuaire dans les zones voisines des aéroports;
34. Dans une lettre datée du 2 octobre 2018, adressée à deux citoyens de Laval et dont la demanderesse a reçu la copie, le Ministre des Transports fédéral, l'honorable Marc Garneau, rappelle le rôle de Transports Canada (et reconnaît l'ajout de nouveaux corridors au-dessus de la grande région de Montréal) :

« En ce qui a trait aux opérations aériennes effectuées par les aéronefs en partance ou en direction de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, [...], ADM est un organisme sans but lucratif qui mène ses activités sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. Le 31 juillet 1992, **Transports Canada a confié à ADM, au moyen d'un bail foncier de 60 ans, l'exploitation, la gestion et le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau et de celui de Mirabel. De ce fait, [...], en vertu de l'entente contractuelle conclue entre Transports Canada et ADM, cette dernière détient la responsabilité principale sur [...] la gestion du climat sonore.** C'est dans cette perspective que je vous invite à poursuivre votre dialogue avec ADM concernant la recrudescence de ses activités aériennes et vos préoccupations liées à la gestion du bruit. [...] **La société NAV CANADA a la responsabilité d'offrir les services de navigation aérienne au Canada. Ces services ont été privatisés en 1996 par Transports Canada. Ainsi, selon la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, NAV CANADA a le pouvoir d'ajouter, de réduire, de supprimer**

ou d'augmenter les services de navigation aérienne, de modifier les corridors aériens ainsi que de fermer ou de déplacer les installations afférentes. Par conséquent, l'ajout de nouveaux corridors au-dessus de la grande région de Montréal entraîne une augmentation des survols d'aéronefs au-dessus de certains secteurs et une diminution des survols au-dessus d'autres secteurs. Bien que Transports Canada soit responsable de la réglementation aérienne au Canada, il n'approuve pas les changements apportés aux trajectoires aériennes. Le rôle du Ministère est notamment de s'assurer que tous les aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien le font de façon sécuritaire, conformément à la *Loi sur l'aéronautique et au Règlement de l'aviation canadien*. **Ainsi, les responsabilités en matière de bruit de Transports Canada comprennent l'examen, l'approbation et la publication de propositions de nouvelles mesures de contrôle du bruit dans les aéroports ainsi que la mise en application des lois à la suite des infractions présumées aux procédures d'atténuation des bruits publiées par NAV CANADA** »,

Le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre du 2 octobre 2018, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-10**;

35. Enfin, selon le document intitulé *Gestion du bruit des aéronefs*, émis par Transports Canada et dont la dernière version est datée du 26 avril 2018, il est écrit que Transports Canada et l'industrie aéronautique collaborent en vue de réduire le bruit des aéronefs en modifiant les procédures opérationnelles connexes, le tout tel qu'il appert d'une copie du document *Gestion du bruit des aéronefs*, datée du 26 avril 2018, communiqué au soutien des présentes comme **pièce P-11**;

-Les recommandations de Transports Canada

36. Dans le document précité, Transports Canada écrit :
- « Nous sommes chargés de l'exécution et de la surveillance des changements à ces restrictions et procédures. Les aéroports et NAV CANADA sont responsables des activités quotidiennes à l'échelle locale »;**
37. Le gouvernement canadien a, en effet, choisi une forme particulière de gestion des seuils de bruit aéronautique par les grands aéroports;
38. Toujours propriétaire de ceux-ci, le gouvernement canadien en a dévolu la responsabilité de la gestion et de la gouvernance à des autorités aéroportuaires locales en 1992;

39. L'aéroport international Montréal-Trudeau est ainsi géré et exploité par une société sans but lucratif, qui est considérée comme l'autorité aéroportuaire (ADM);
40. Transports Canada loue l'infrastructure aéroportuaire fédérale à cette autorité, qui en assure l'exploitation et la gestion conformément à un bail à long terme;
41. Les responsabilités d'ADM, en matière de gestion du climat sonore, sont précisées dans son bail avec Transports Canada;
42. L'autorité aéroportuaire est notamment responsable de la gestion des effets environnementaux (dont le bruit) et de leur installation sur les collectivités, situées à proximité;
43. La gestion du bruit (article 18) fait partie de ce bail intitulé la *convention sur les services et les installations aéronautiques*, un contrat entre ADM et Transports Canada, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article 18 « gestion du bruit » de la Convention, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-12**;
44. Dans ce document, Transports Canada exige de l'autorité aéroportuaire ADM, s'agissant de l'aéroport Montréal-Trudeau, qu'elle surveille le bruit causé par les aéronefs, en élaborant un plan de gestion du bruit pour l'aéroport et qu'elle maintienne un comité de gestion du bruit comprenant des représentants des populations concernées et qu'elle accepte les plaintes des résidents au sujet du bruit;
45. Le plan de gestion du bruit aéronautique de l'aéroport Montréal-Trudeau constitue le cadre de détermination des seuils de bruit aéronautique, mais les seuils de bruit excessifs pratiqués ne sont pas publics et sont soumis au contrôle de Transports-Canada conformément à la lettre précitée du ministre;
46. ADM publie ainsi chaque année ses mesures d'atténuation du bruit de ses activités aéronautiques ainsi que ses données moyennes de bruit enregistrées, mais sans communiquer les limites théoriques des seuils de bruit appliqués, ni les mesures instantanées ou pics de bruit enregistrés, le tout tel qu'il appert des copies de documents sur les mesures d'atténuation du bruit et des données moyennes de bruit enregistrées, produits en liasse et communiqués au soutien des présentes comme **pièce P-13**;

-Les procédures d'atténuation de bruit d'ADM déterminent les seuils de bruit aéronautique.

47. Les transporteurs aériens et les pilotes, sont tenus de respecter les procédures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport Montréal-Trudeau afin de réduire la nuisance sonore générée par le trafic aérien;
48. 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;
49. Cette obligation résulte du règlement de l'aviation canadien;
50. **Les mesures d'atténuation devaient comporter un couvre-feu nocturne initial pour les avions gros porteurs qui ne devait faire l'objet que de rares exemptions;**
51. **En effet, lors de l'annonce fin 1996 du transfert prévu en 1998 des vols internationaux de Mirabel à Dorval, 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 urgence;**
52. **ADM a depuis changé son vocabulaire, et contrairement à ses promesses, ne parle plus de couvre-feu, mais de son droit et de son pouvoir d'accorder des exemptions, pour des urgences médicales, des retards hors du contrôle du transporteur et des conditions météorologiques adverses;**
53. Ces exemptions, **(non publiques)**, sont encadrées selon la procédure publiée dans le manuel Canada Air Pilot (CAP), le tout tel qu'il appert d'extraits du manuel Canada Air Pilot, communiquées au soutien des présentes comme **pièce P-14**;
54. À l'origine, en effet, seul le terminal Mirabel d'ADM était ouvert 24 heures sur 24, contrairement au terminal Dorval, aujourd'hui le site de l'aéroport Montréal-Trudeau, situé dans une zone urbaine densément peuplée;
55. Depuis le transfert de l'activité passagers vers le site de l'aéroport Montréal-Trudeau, celui-ci est en effet ouvert 24 heures par jour pour les avions à hélices et les jets de moins de 45 000 kilogrammes (au-delà de 34 000 kilogrammes, ce sont déjà de gros avions très bruyants qui font l'objet de restrictions sur d'autres plates-formes aéroportuaires canadiennes);

56. Ensuite, pour ce qui est des jets de plus de 45 000 kilogrammes (Les avions commerciaux gros porteurs), les heures normales d'exploitation théoriques (hors exemptions de plus en plus nombreuses) sont prévues seulement de 7h à minuit pour les décollages et de 7h à 1h pour les atterrissages, mais pratiquement les restrictions ne sont que rarement appliquées;
- III- **LES FAITS : LE CONSTAT DE BRUIT AÉRONAUTIQUE EXCESSIF, QUI EXCÈDE LE SEUIL DE GÊNE IMPORTANTE PAR DÉPASSEMENT DES LIGNES DIRECTRICES ET DES SEUILS ADMIS EN USAGE OU RECONNUS, NOTAMMENT CEUX DE L'OMS.**
57. Depuis plusieurs années, une quantité importante de griefs de pollution sonore a été acheminée par des citoyens auprès de LPDMT, en raison du manque de résultats effectifs des plaintes acheminées vers ADM;
58. **Pour vérifier l'intensité des nuisances sonores et la réalité des dépassements des seuils de bruit aéronautique précités, LPDMT ont installé à leurs frais un réseau de stations de mesure**, à base de capteurs, disposées là où les survols paraissent les plus intenses, ces zones étant situées sous les couloirs d'approche et de décollage de l'aéroport Montréal-Trudeau;
59. LPDMT ont ainsi mis en place depuis 2014 une dizaine de stations de mesure de bruit, d'abord à l'est de l'autoroute 15, sous les couloirs aériens d'approche et de décollage, qui survolent les arrondissements montréalais d'Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et Saint-Laurent, de même qu'à Ville Mont-Royal;
60. Les stations de mesures ont été achetées par LPDMT auprès de la « Worldwide Aircraft Noise Service », une société européenne dont la vocation est d'être un appui aux citoyens qui luttent contre le bruit des aéronefs, le tout tel qu'il appert d'une copie de la description des stations de mesure, communiquée au soutien des présentes comme **pièce P-15**;
61. LPDMT ont ainsi installé leurs propres instruments de mesure sur le territoire du groupe visé par la présente demande en autorisation d'action collective, soit sous les deux corridors principaux des trajets des aéronefs survolant Montréal, tels qu'indiqués par NAV et ADM, ainsi que sur les territoires immédiatement contigus au nord et au sud, sur une distance d'un kilomètre et demi environ;
62. Les appareils de mesure spécialisés, de fabrication allemande, permettent d'isoler les pics de bruit de source aéronautique, le tout tel qu'il appert des instructions démontrant les spécifications des appareils de mesure, communiquées au soutien des présentes comme **pièce P-16**;

63. Ainsi, et grâce à un algorithme permettant d'isoler le bruit de source strictement aéronautique, ces stations enregistrent en temps réel les données quotidiennes, mensuelles et annuelles de la pollution sonore aérienne : la population est donc en mesure de connaître en direct les décibels enregistrés (en dB(A)), lors de chacun de ces passages, ainsi que l'heure et la direction des vents au moment des survols; les données sont conservées et peuvent être consultées sur une base quotidienne, mensuelle ou annuelle sur le site de Worldwide Aircraft Noise Services (WANS), fournisseur de ces stations de mesure à travers le monde. (Peuvent être consultées en temps réel sur le site www.ww-ans.net);
64. Les données enregistrées par les stations de mesure de bruit, incluent les décollages ainsi que les approches avant atterrissage, et démontrent un passage fréquent et bruyant des avions au-dessus des résidences montréalaises de ces secteurs – les PICS des survols dépassant régulièrement les 65 et 70 dB(A), atteignant parfois jusqu'à 85 dB(A), dépassant ainsi de beaucoup le niveau des 45 dB(A) que fixe l'Organisation mondiale de la santé comme seuil critique entraînant des maladies cardiovasculaires et d'autres complications de santé pour les résidents soumis à ces bruits;
65. Certains mois, le niveau moyen mensuel de LEQ colligé à partir du bruit causé par les seuls avions (excluant, donc le bruit ambiant et intégrant les périodes creuses), mesuré par les stations de mesure, se situe entre 40 et plus de 70 dB(A);
66. Selon les données collectées par les capteurs des 10 stations de mesure du bruit aéronautique, les niveaux sonores instantanés, (PICS), 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, le tout tel qu'il apparaît des données communiquées en liasse (notamment les graphiques) au soutien des présentes sous la pièce P-17;
67. Tableau des stations de mesure :
- Nom de la station et niveau de bruit des avions seuls (LEQ moyen ou LDEN en dB(A)), en août 2016 et pics dB(A) du 13 octobre 2018 (LAeq ou Leq 1s) :

Moyenne

	Mensuelle ²	Pics
1. Saint-Laurent/Vieux :	59,9	71
2. Saint-Laurent/Est :	59,0	NC
3. Ahuntsic/Ouest:	57,8	73
4. Ahuntsic/St-Sulpice:	53,0	72
5. Mont-Royal Ouest:	42,3	NC
6. Mont-Royal Est:	51,8	NC
7. Saint-Michel/Sud :	44,2	70
8. Ahuntsic/Nord :	44,1	55
9. Villeray :	37,8	NC
10. Ahuntsic/Sud :	55,5	80

68. Ces stations ont bien démontré des « PICS » sonores de plus de 70 dB(A) ou des LEQ (unité de mesure utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé) de plus de 45 dB(A);

69. Ce niveau de bruit litigieux, filtré des bruits ambiants, est principalement généré par les avions commerciaux de trafic de passagers qui empruntent les couloirs aériens montréalais, 24h sur 24, à basse altitude, avant d'atterrir à l'aéroport Montréal-Trudeau ou après leur décollage du même aéroport;

70. Ces faits mesurés et répétitifs, justifient la présente action, puisque la pollution sonore, engendrée par les aéronefs, est l'indice majeur de la perte de qualité de vie dans ces secteurs;

IV- LA GÊNE IMPORTANTE SUBIE PAR LES MEMBRES DU GROUPE EST LA CONSÉQUENCE DU NON-RESPECT DES LIGNES DIRECTRICES ET DU DÉPASSEMENT DES SEUILS DE BRUIT AÉRONAUTIQUE RECOMMANDÉS, NOTAMMENT PAR L'OMS.

71. Les stations de mesure du son, démontrent et confirment un trafic aérien d'approches et de décollages, bruyant et élevé, de jour comme de nuit;

72. Le bruit, qui a été mesuré par LPDMT dans certains secteurs de Montréal, est excessif, même à 15 kilomètres des pistes dans le quartier Saint-Michel;

73. Il y a beaucoup de va-et-vient diurnes, mais également vers la fin de la soirée, et durant la nuit;

² Les moyennes mensuelles ne sont pas aussi représentatives que les PICS de bruit répétés, pour exprimer l'intensité des nuisances, gênes ressenties et dommages.

74. Par exemple, en juillet 2015, une station de mesures installée dans l'arrondissement de Ville Saint-Laurent a enregistré 7207 vols de jour et 794 vols de nuit, pour un total de 8001 vols trop bruyants suivant les lignes directrices de l'OMS, avec des pics à plus de 70 dB(A); (À l'époque, le niveau critique était de 55dB(A), aujourd'hui de 45 dB(A);
75. Le bruit excessif, d'origine strictement aéronautique, ressenti au-dessus de plusieurs 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'OMS;
76. Il dépasse le niveau des 45 dB(A) extérieur qu'a fixé en 2018 l'OMS comme seuil critique, entraînant des maladies cardiovasculaires et d'autres complications de santé pour les résidents soumis à ce niveau sonore, le tout tel qu'il appert, d'une copie des lignes directrices recommandées par l'OMS en 2018, déjà communiquées au soutien des présentes comme **pièce P-3**;
77. **Ainsi, les nuisances sonores aéronautiques élevées enregistrées à Montréal par la demanderesse, ne respectent pas les recommandations de l'OMS, ni les principes d'atténuation des nuisances sonores, suggérées aux autorités, par la *Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien*, ni les recommandations du Directeur de santé publique de Montréal;**
78. **À la suite de la réorganisation du corridor aérien Toronto-Ottawa-Montréal, des modifications importantes à l'espace aérien montréalais ont été apportées par NAV et ADM, ce qui est bien connu de Transports Canada, qui a approuvé ces changements en février 2012 : ces faits sont confirmés par la lettre du Ministre fédéral des transports, l'Honorable Marc Garneau, en date du 18 avril 2016, citée au paragraphe 83 ci-dessous et communiquée au soutien des présentes comme pièce P-18;**
79. **Ces modifications font suite à d'autres réformes causées par le transfert du trafic passager du site de Mirabel vers celui de Montréal-Trudeau et les concentrations et forte nuisance des vols et du trafic;**
80. **Depuis la fin du mois d'août 2004, la fermeture totale de l'aéroport ainsi que de l'aérogare de Mirabel au trafic commercial des passagers, 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 causes qui sont à l'origine du constat suivant : les nuisances sonores**

généérées par l'aéroport Montréal-Trudeau sont trop élevées et souvent excessives, 24h sur 24;

81. **Ce bruit aéronautique excessif est d'abord fondé sur un constat : de plus en plus de Montréalais habitent et sont concernés par les nouveaux secteurs, désormais survolés par le trafic aérien, comme l'a reconnu l'Honorable Marc Garneau, ministre fédéral des transports, dans une lettre en date du 18 avril 2016, adressée à madame Francine Lauzon, l'une des administratrices de LPDMT et qui se lit ainsi :**

« Madame, je donne suite à vos courriels des 27 janvier et 7 février derniers concernant le bruit causé par les aéronefs à destination et en provenance de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Montréal-Trudeau), plus particulièrement au-dessus de la région de Montréal. Veuillez excuser le retard avec lequel vous parvient la présente réponse. J'ai pris bonne note du contenu de vos courriels et je vous remercie de m'avoir fait part de vos préoccupations à ce sujet. Permettez-moi tout d'abord de vous mentionner que Transports Canada a privatisé les services de navigation aérienne en 1996 et que depuis, la société NAV CANADA a la responsabilité d'offrir ces services au Canada. En vertu de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, NAV CANADA est responsable, à titre de fournisseur de services de navigation aérienne, du contrôle sécuritaire du trafic aérien civil dans l'espace aérien canadien ainsi que du soutien à la planification des vols. Ainsi, Transports Canada n'est pas responsable de l'approbation des modifications individuelles aux trajectoires de vol. **Le mandat du Ministère est de s'assurer que ces trajectoires respectent la réglementation et les normes. Toutes les questions concernant les trajectoires de vol dans la région de Montréal doivent donc être envoyées directement à NAV CANADA, à l'adresse service@navcanada.ca.** De plus, tel qu'il a été mentionné dans ma correspondance du 25 janvier dernier, puisque Transports Canada a confié à la société Aéroports de Montréal (ADM) l'exploitation, la gestion et le développement des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, toutes les décisions concernant ces domaines d'activités relèvent maintenant de cette société. Ces décisions sont conformes au mandat de la Société et elles ne requièrent pas le consentement du Ministère. **Il convient de préciser que l'aéroport Montréal-Trudeau est un aéroport international qui est en activité 24 heures par jour. Toutefois une restriction relative aux arrivées et aux départs à l'aéroport au cours de la nuit, plus précisément entre minuit et 7h, s'applique aux appareils à turboréacteurs de plus de 45 000 kg seulement.** Les autres aéronefs sont assujettis aux

procédures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport, mais ils ne sont pas interdits de vol. Cependant, il arrive à l'occasion qu'ADM permette le décollage ou l'atterrissage d'appareils de plus de 45 000kg durant cette période en raison d'urgences médicales ou de retards causés par de mauvaises conditions météorologiques ou par le trafic aérien. **En ce qui a trait aux départs, que ce soit de jour ou de nuit, ils doivent respecter des conditions d'exploitation précises, notamment l'utilisation d'une puissance réduite et d'un taux de montée maximum**, afin de réduire au minimum les répercussions sonores sur les collectivités avoisinantes. Par ailleurs, **en février 2012, NAV CANADA a effectivement apporté des modifications à l'espace aérien dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal** afin de tirer avantage des nouvelles technologies et procédures visant à réduire la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et le temps de vol cumulatif. Ces modifications permettent également de maintenir ou de renforcer la sécurité du système de navigation aérienne. Je vous signale que ces modifications comprennent l'ajout de nouveaux corridors au-dessus de la ville de Montréal et de ses arrondissements, ce qui a entraîné une augmentation des survols d'aéronefs au-dessus de certains secteurs et une diminution des survols d'autres secteurs. À certains endroits, le profil de descente des aéronefs a changé, ce qui signifie que, dans de nombreux cas, les aéronefs sont à une altitude plus élevée lors de leur approche vers l'aéroport Montréal Trudeau. J'aimerais en terminant souligner que, dans la région de Montréal, les pilotes sont en communication constante avec les contrôleurs de la circulation aérienne afin d'assurer une distance sécuritaire avec les obstacles et les autres appareils, et la sécurité du public en tout temps. Transports Canada est d'avis que toutes les mesures de sécurité nécessaires sont en place pour atténuer les risques liés à ces vols. J'espère que la présente saura répondre à vos préoccupations à ce sujet et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs. », tel qu'il appert de la lettre déjà produite comme **pièce P-18**;

82. Cette modification comprenant l'ajout de nouveaux corridors aériens au-dessus de la ville de Montréal a été longtemps niée par NAV et ADM, selon la correspondance reçue par LPDMT;
83. Ces modifications d'approches des avions commerciaux, en majorité des gros porteurs, au-dessus des arrondissements de la ville de Montréal, ont entraîné l'ajout de nouveaux corridors et des survols d'aéronefs, comme indiqué dans la lettre précitée du Ministre, l'Honorable Marc Garneau, déjà produite au soutien des présentes comme **pièce P-18**;

84. 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;
85. Le mouvement des avions et les routes utilisées, devraient respecter les principes d'atténuation des nuisances sonores préconisées par le cadre juridique canadien;
86. Mais, comme indiqué dans les paragraphes précédents, **les seuils sonores appliqués et les mesures d'atténuation détaillées ne sont pas communiqués publiquement**, ni par Transports Canada, 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;
87. En somme, et en raison de ce manque de transparence³, les membres du Groupe ne peuvent pas savoir si les défenderesses reconnaissent que le bruit aéronautique généré par les opérations de l'Aéroport Montréal-Trudeau dépasse le seuil de gêne importante établi par l'OMS;
88. Les défenseurs, ADM et NAV d'une part et Transports Canada d'autre part, ont-ils contrôlé adéquatement le niveau de bruit généré par ces nouveaux corridors et pris les mesures nécessaires pour que le bruit des aéronefs soit atténué, conformément à leurs obligations légales et sans faire supporter aux populations voisines de l'aéroport Montréal-Trudeau, de larges secteurs montréalais densément peuplés, des inconvénients excessifs?
89. Le même manque de transparence concerne l'exploitation de l'aéroport 24h sur 24;
90. Ainsi, le bilan des vols de nuit pour les trois mois d'hiver 2015 est 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;
91. Les exemptions nocturnes pour les gros porteurs devraient être une exception de dernier recours, ce qui n'est plus le cas, puisque leur nombre est problématique;
92. Il est manifeste que ces exceptions ne sont plus respectées à l'Aéroport Montréal-Trudeau qui est de facto ouvert 24h sur 24, y compris pour presque tous les gros porteurs;
93. **Les exemptions/exceptions nocturnes pour les gros porteurs sont devenues la pratique la plus courante malgré le fait qu'ADM s'engage**

³ Les seules données communiquées par ADM sont des moyennes qui ne tiennent pas compte des PICS de bruit aéronautique.

théoriquement à s'appuyer sur de solides motifs opérationnels pour les justifier (elles ne sont pas publiées ou communiquées publiquement);

94. Force est de constater qu'il n'est ni respecté, ni suffisamment contrôlé par les trois défendeurs, chacun dans son rôle respectif, ce qui entraîne de nombreux désagréments supportés par les riverains de l'aéroport Montréal-Trudeau;

V- LES FONDEMENTS DE LA RESPONSABILITÉ : LA CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS PARTAGÉES DES TROIS DÉFENDEURS.

96. La gestion du climat sonore autour des aéroports, est une responsabilité partagée entre les trois défendeurs, puisque la trajectoire des avions et la mesure de leurs nuisances sonores sont une responsabilité partagée par NAV et ADM, alors que Transports Canada détient la responsabilité du contrôle et des sanctions;
97. La gestion du climat sonore autour des aéroports, est régie au Canada par la *Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien*, dont l'application est soumise au contrôle de Transports Canada, ainsi qu'aux lois provinciales (C.c.Q.) sur la responsabilité civile et les troubles de voisinage;
98. D'autre part, les critères acoustiques d'exploitation et les procédures d'atténuation du bruit des aéronefs, spécifiques à chaque aéroport et approuvés par le gouvernement fédéral, sont publiés dans le manuel Canada Air Pilot et le Supplément de vol-Canada;
99. Ces données sont peu explicites et ne constituent pas des seuils de bruit précis pour la gestion du climat sonore d'un aéroport;
100. Elles sont appliquées selon la discrétion de chaque administration aéroportuaire, sachant que les critères et les données ne sont pas publiques et ne sont communiquées que de façon très parcellaire;
101. Chaque administration aéroportuaire canadienne, dont ADM, détermine ce que les procédures d'atténuation du bruit devraient être dans chaque aéroport, en particulier afin de réduire les conséquences des opérations aériennes sur les communautés avoisinantes.
102. Enfin, comme indiqué précédemment, les responsabilités d'ADM en matière de gestion du climat sonore sont précisées dans son bail emphytéotique avec Transports Canada;
103. Il incombe à ADM, conformément aux termes de son bail précité et des circulaires précitées, d'élaborer un plan de gestion du climat sonore;

104. Les critères et mesures de ce plan ne sont pas publics;
105. Dans un État de droit et de transparence ces données devraient être publiques;
106. L'opacité qui en découle, alors que Transports Canada en détient le contrôle et les sanctions, en plus d'en être cocontractant, constitue une faute qui engage sa responsabilité;
107. NAV est responsable de la mise à jour régulière des procédures d'atténuation du bruit appliquées dans l'approche de chaque aéroport, ainsi que de la publication de ces mises à jour dans le Canada Air Pilot;
108. En outre, LPDMT allèguent que Transports Canada, 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 intolérables;
109. Selon les seules données communiquées publiquement, récoltées et reconnues par ADM, les bruits captés aux stations de mesure dépassent, à certains endroits, les 70dB(A) calculés en décibels LEQ moyens, selon la documentation au soutien des présentes déjà communiquée en **pièce P-13**;
110. La Direction de la santé publique de Montréal, comme indiqué précédemment, a analysé le niveau sonore du bruit aéronautique, ce qui a mené à la publication, en 2014, d'un avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, déjà communiqué au soutien des présentes en **pièce P-7**;
111. Selon cet avis du Directeur de la santé publique de Montréal donné dans ce rapport, les citoyens ne devraient jamais être exposés à des sons dépassant les 55 dB(A), ce qu'il a pourtant constaté. Cet avis se fondait sur un ancien rapport de l'OMS, alors que dans ses préconisations de 2018, cet organisme recommande un seuil de 45 dB(A) pour le bruit aéronautique à ne pas dépasser;
112. Alors que le trafic aérien est caractérisé principalement par le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) par année, par leur répartition au cours de la journée ainsi que par le type d'appareils utilisés, aucune mesure publique d'atténuation du bruit aérien ne semble avoir été prise par les autorités défenderesses et/ou si le contraire était démontré, s'avérerait inefficace, y compris après le couvre-feu nocturne initialement établi et ce, malgré leur obligation légale de le faire;

113. Le bruit excessif supporté par les membres du groupe visé, ouvre à chacun d'eux, le droit d'agir en responsabilité et en dommages et intérêts, contre les défendeurs;
114. Finalement, LPDMT allèguent que les seuils de bruit aéronautique appliqués et les mesures d'atténuation détaillées ne sont pas communiquées publiquement, ni par ADM, ni par Transports Canada, ni par NAV, ce qui est contraire aux principes de transparence nécessaires, s'agissant d'activités publiques dans un état de droit;

a) Sur les troubles de voisinage

115. Les membres du groupe subissent des nuisances sonores aéronautiques excessives au-delà de ce que les voisins peuvent tolérer, en raison de l'activité croissante de l'aéroport Montréal-Trudeau, et du dépassement récurrent des lignes directrices et des seuils recommandés par l'OMS;
116. Les conséquences sont graves pour les riverains, tant en termes d'agrément de vie, que de santé publique, et constituent autant d'atteintes à la jouissance de leurs logements; enfin sur le plan économique, notamment en raison de la perte de valeur de leurs maisons justifiant une diminution de l'évaluation municipale;
117. Les membres du groupe ont subi et subissent toujours des inconvénients anormaux, excédant les limites de la tolérance, que les voisins se doivent;
118. Il s'agit d'inconvénients anormaux de voisinage à l'origine de préjudices réels et sérieux constitutifs d'une responsabilité sans faute;

b) Sur la responsabilité civile

119. ADM et Transports Canada sont responsables de la gestion du bruit causé par les aéronefs au Canada;
120. NAV, le fournisseur de services de navigation, les soutient dans cette tâche;
121. De surcroît, en vertu de son bail de gestion avec Transports Canada, ADM a la responsabilité principale- contrôlée par Transports Canada- d'exercer une surveillance de tous les vols de Montréal-Trudeau, afin de s'assurer du respect des règles en vigueur;

VI- Le GROUPE VISÉ, composé de citoyens qui souffrent du bruit aéronautique excessif.

122. Les membres du groupe souffrent de nuisances sonores d'origine aéronautique qui dépassent les seuils de bruit préconisés par l'OMS;
123. Ils sont exposés au bruit aéronautique excessif, en approche ou en décollage;
124. Les membres du groupe se plaignent du bruit aéronautique excessif quotidien, qu'ils évaluent être bien au-delà des limites acceptables, et du fait que la nuit, le couvre-feu, pour le trafic aérien de l'aéroport Montréal-Trudeau, n'est pas respecté;
125. De Saint-Michel à Dorval, en passant par Ahuntsic, les griefs de pollution sonore acheminés par les membres du groupe auprès des Pollués de Montréal-Trudeau, indiquent que ceux-ci ont de la difficulté à s'endormir, que leur sommeil est perturbé, se plaignent d'être réveillés la nuit et qu'ils ne peuvent tenir une conversation normale dans leur cour durant la journée, ou qu'ils ne peuvent s'entendre ou écouter la télévision, etc.;
126. Certains se sentent physiquement et mentalement agressés et souffrent de palpitations cardiaques;
127. De fait, les membres du groupe sont en droit de réclamer d'être indemnisés pour les dommages et inconvénients qu'ils subissent en raison du bruit aéronautique excessif généré par les opérations de l'aéroport Montréal-Trudeau.

VII- LE SECTEUR GÉOGRAPHIQUE VISÉ

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) »;

VIII- RÉPONSES AUX QUESTIONS TRAITÉES COLLECTIVEMENT :

- 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? **Oui;***
- b) *La gestion du climat sonore ainsi que les procédures d'approche et de décollage à l'aéroport Montréal-Trudeau sont-elles fautives? **Oui;***
- c) *Les modifications apportées en 2012 dans le cadre du « WTM Airspace Review » sont-elles fautives? **Oui;***
- 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? **Oui;***
- e) *Les normes appliquées en matière de bruit aéronautique doivent-elles être rendues publiques et si oui, par qui? Le cas échéant, est-il fautif de ne pas les publier? **Oui;***
- f) *Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages compensatoires? Si oui, lesquels? **Oui; Ils seront détaillés lors des débats judiciaires.***
- g) *Les dommages compensatoires peuvent-ils faire l'objet d'un recouvrement collectif? **Oui, en partie.***

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL

- ACCUEILLIR** l'action collective de la demanderesse;
- JUGER** que le niveau des nuisances sonores décrites excède les limites de la tolérance que doivent supporter les voisins de l'Aéroport Montréal-Trudeau, de jour comme de nuit;
- JUGER** que la responsabilité sans faute pour nuisances sonores qui excèdent les limites de la tolérance des voisins doit s'appliquer à ADM pour le site de l'Aéroport Montréal-Trudeau, ainsi qu'au Ministère fédéral des transports (PGC), et à NAV, en raison des faits rapportés dans la lettre du 2 octobre 2018 de l'honorable Marc Garneau, notamment quant à l'ajout de nouveaux corridors aériens au-dessus de la grande région de Montréal;
- JUGER** que le niveau des nuisances sonores décrites constitue aussi 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, 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 liés au bruit aérien excessif subi, dont les montants pour chacun des chefs feront l'objet d'une preuve détaillée lors de la présente procédure au mérite de l'action collective.
- CONVOQUER** les parties à une conférence de gestion pour établir le contenu et les modalités de publication de l'Avis aux membres, le processus de gestion et de distribution des indemnités qui sont dues aux membres du groupe, ainsi que de toute autre procédure requise pour l'exécution du jugement et de l'indemnisation des membres du groupe.

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;

Montréal, le 22 novembre 2018

(S) Gérard Samet

Me Gérard Samet
Avocat de la demanderesse
AZRAN & ASSOCIÉS AVOCATS INC.
Avec la collaboration de :
Me Agathe Basilio—Parra d'Andert
222, boul. Saint-Laurent, bur 202
Montréal (Québec) H2Y 2Y3
Téléphone: (514) 499-2010, poste 48
Télécopieur: (514) 499-2979
Courriel: gsamet@azranassocies.com


COPIE CONFORME

LES POLLUÉS DE MONTREAL-TRUDEAU
(LPDMT)

Demanderesse

Et
MICHEL DION
Et
PIERRE ÉMILIE LACHAPELLE,

Personnes désignées

c.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM),
Et
NAV CANADA
Et
PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA,

Défendeurs

LISTE DE PIÈCES

- PIÈCE P-1 :** Copie du tableau révisé déjà communiqué lors de la procédure en autorisation;
- PIÈCE P-2 :** Copie de l'inscription de LPDMT au registre des entreprises;
- PIÈCE P-3 :** Copie des lignes directrices 2018 de l'OMS;
- PIÈCE P-4 :** Copie d'un document sur « l'approche équilibré de l'OACI adopté en 2001;

- PIÈCE P-5 :** Copie de l'Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- PIÈCE P-6 :** Document indicatif du site français Actu-environnement sur les seuils des nuisances aériennes en France;
- PIÈCE P-7 :** Copie du rapport publié en 2014 par le Directeur de la santé publique de Montréal;
- PIÈCE P-8 :** Copie de la circulaire de Transports-Canada entrée en vigueur le 15 octobre 2008 sur les procédures d'atténuation du bruit généré par les aéroports;
- PIÈCE P-9 :** Copie de la circulaire de Transports-Canada sur la prévision de l'ambiance sonore dans l'édition en date du 19 juillet 2018;
- PIÈCE P-10:** Copie de la lettre du 2 octobre 2018 du Ministre fédéral des Transports l'Honorable Marc Garneau;
- PIÈCE P-11:** Copie de la dernière version en date du 26 avril 2018 du document intitulé *Gestion du bruit des aéronefs*, émis par Transports Canada;
- PIÈCE P-12:** Copie de l'article 18 « Gestion du bruit » de la Convention sur les services et les installations aéronautiques, c'est-à-dire dans le bail de gestion de l'aéroport Dorval Montréal-Trudeau, entre Transports-Canada et ADM ;
- PIÈCE P-13 :** Copie en liasse de la documentation publique d'ADM sur les mesures d'atténuation du bruit des activités aéronautiques et les données moyennes de bruit enregistrées;
- PIÈCE P-14 :** L'Encadrement des exemptions telles que décrites et publiées dans le manuel Canada Air Pilot (CAP);
- PIÈCE P-15 :** Présentation de la Worldwide aircraft noise service;
- PIÈCE P-16 :** En liasse, description des stations de mesures et instructions démontrant les spécifications desdits appareils;
- PIÈCE P-17:** Copie en liasse des données collectées par les capteurs des 10 stations de mesure du bruit aéronautiques;

PIÈCE P-18 : Lettre en date du 18 avril 2016 du ministre fédéral des Transports
l'Honorable Marc Garneau;

Montréal, le 22 novembre 2018

(S) Gérard Samet

Me Gérard Samet
Avocat de la demanderesse
AZRAN & ASSOCIÉS AVOCATS INC.
Avec la collaboration de :
Me Agathe Basilio—Parra d'Andert
222, boul. Saint-Laurent, bureau 202
Montréal (Québec) H2Y 2Y3
Téléphone: (514) 499-2010, poste 48
Télécopieur: (514) 499-2979
Courriel: gsamet@azranassocies.com


COPIE CONFORME

AVIS D'ASSIGNATION

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

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour Supérieure du district judiciaire de Montréal, la présente Demande introductive d'instance en action collective. Cette demande fait suite au jugement d'autorisation de la présente demande en action collective.

Réponse à cette demande

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

Défaut de répondre

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

Contenu de la réponse

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

- De convenir du règlement de l'affaire ;
- De proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

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

Changement de district judiciaire

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

Transfert de la demande à la Division des petites créances

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

Convocation à une conférence de gestion

Le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance.

Pièces au soutien de la demande

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

- PIÈCE P-1 :** Copie du tableau révisé déjà communiqué lors de la procédure en autorisation;
- PIÈCE P-2 :** Copie de l'inscription de LPDMT au registre des entreprises;
- PIÈCE P-3 :** Copie des lignes directrices 2018 de l'OMS;
- PIÈCE P-4 :** Copie d'un document sur « l'approche équilibré de l'OACI adopté en 2001;
- PIÈCE P-5 :** Copie de l'Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- PIÈCE P-6 :** Document indicatif du site français Actu-environnement sur les seuils des nuisances aériennes en France;
- PIÈCE P-7 :** Copie du rapport publié en 2014 par le Directeur de la santé publique de Montréal;
- PIÈCE P-8 :** Copie de la circulaire de Transports-Canada entrée en vigueur le 15 octobre 2008 sur les procédures d'atténuation du bruit généré par les aéroports;

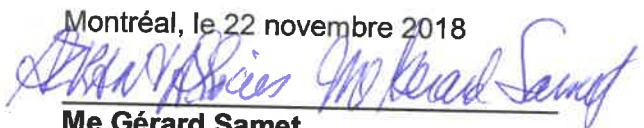
- PIÈCE P-9 :** Copie de la circulaire de Transports-Canada sur la prévision de l'ambiance sonore dans l'édition en date du 19 juillet 2018;
- PIÈCE P-10:** Copie de la lettre du 2 octobre 2018 du Ministre fédéral des Transports l'Honorable Marc Garneau;
- PIÈCE P-11:** Copie de la dernière version en date du 26 avril 2018 du document intitulé *Gestion du bruit des aéronefs*, émis par Transports Canada;
- PIÈCE P-12:** Copie de l'article 18 « Gestion du bruit » de la Convention sur les services et les installations aéronautiques, c'est-à-dire dans le bail de gestion de l'aéroport Dorval Montréal-Trudeau, entre Transports-Canada et ADM ;
- PIÈCE P-13 :** Copie en liasse de la documentation publique d'ADM sur les mesures d'atténuation du bruit des activités aéronautiques et les données moyennes de bruit enregistrées;
- PIÈCE P-14 :** L'Encadrement des exemptions telles que décrites et publiées dans le manuel Canada Air Pilot (CAP);
- PIÈCE P-15 :** Présentation de la Worldwide aircraft noise service;
- PIÈCE P-16 :** En liasse, description des stations de mesures et instructions démontrant les spécifications desdits appareils;
- PIÈCE P-17:** Copie en liasse des données collectées par les capteurs des 10 stations de mesure du bruit aéronautiques;
- PIÈCE P-18 :** Lettre en date du 18 avril 2016 du ministre fédéral des Transports l'Honorable Marc Garneau;

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

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

Montréal, le 22 novembre 2018



Me Gérard Samet

Avocat de la demanderesse

AZRAN & ASSOCIÉS AVOCATS INC.

Avec la collaboration de :

Me Agathe Basilio—Parra d'Andert

222, boul. Saint-Laurent, bureau 202

Montréal (Québec) H2Y 2Y3

Téléphone: (514) 499-2010, poste 48

Télécopieur: (514) 499-2979

Courriel: gsamet@azranassocies.com

N° 500-06-000833-166

COUR SUPÉRIEURE (Chambre civile)

DISTRICT DE MONTRÉAL

LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU

et. Demanderesse

MICHEL DION

et

PIERRE ÉMILIE LACHAPPELLE

c. Personnes désignées

AÉROPORTS DE MONTRÉAL
et NAV CANADA
et PROCUREURE GÉNÉRALE DU CANADA

Défendeurs

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

COPIE POUR LE DOSSIER

N/D : 3707.001 (Me Gérard Samet) CODE BA-0922

**AZRAN &
ASSOCIÉS
AVOCATS INC.**
222, boulevard St-Laurent
Bureau 202
Montréal (Qc) H2V 2Y3
T : 514-499-2010
F : 514-499-2979
azranassociés.com
AVOCATS
ATTORNEYS AT LAW