

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE LONGUEUIL

No : 505-06-000015-110

COUR SUPÉRIEURE  
(Recours collectifs)

---

COMITÉ ANTI POLLUTION DES  
AVIONS - LONGUEUIL

Requérant

et

**GILLES LACOSTE**

Personne désignée

c.

**MAX AVIATION INC.**

et

**CARGAIR LTÉE.**

et

**TRANSVALAIR-EXPRESS INC.**

et

**3971830 CANADA INC.**, faisant aussi  
affaires sous le nom de **AIR RICHELIEU**

et

**AÉROCLUB DE MONTRÉAL INC.**

et

**DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT  
SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL  
(DASHL)**

et

**NAV CANADA**

et

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

et

VILLE DE LONGUEUIL, personne morale de droit public ayant son principal établissement au 4250, chemin de la Savane, Longueuil, district de Longueuil, province de Québec, J3Y 9G4

Intimés

---

---

**REQUÊTE RÉAMENDÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UN RECOURS COLLECTIF ET POUR ÊTRE REPRÉSENTANT**  
(Art. 1002 et 1048 C.p.c.)

---

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU DISTRICT DE LONGUEUIL, LE REQUÉRANT EXPOSE CE QUI SUIT :

**A. LE REQUÉRANT, LE GROUPE ET LA PERSONNE DÉSIGNÉE**

1. Le requérant Comité Anti Pollution des avions - Longueuil est une personne morale à but non lucratif dûment constituée en vertu de la partie III de *La loi sur les compagnies du Québec*, et est composé d'un groupe d'environ 700 citoyens qui habitent aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert (ci-après «l'**Aéroport**») dans la Ville de Longueuil, arrondissement de Saint-Hubert, et qui sont affectés par le bruit et la pollution provenant des avions à pistons des écoles de pilotage, tel qu'il appert d'une copie des lettres patentes du requérant, de ses statuts de constitution et de la liste de ses membres, communiqués en liasse comme pièce **R-1**;
- 1.1 Le requérant a été constitué à l'initiative d'un groupe de citoyens exaspérés par le bruit incessant généré par les avions des écoles de pilotage survolant constamment leur résidence, afin de dénoncer et réclamer des mesures

concrètes visant à enrayer cette problématique, et en particulier diminuer les impacts de la pollution provenant des avions des écoles de pilotage;

- 1.2 Les objets pour lesquels le requérant a été constitué sont intimement liés aux intérêts des membres du groupe qu'il entend représenter;
2. Le requérant demande l'autorisation d'exercer le recours collectif pour le compte du groupe suivant :

«Toutes les personnes physiques et morales résidant ou ayant résidé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 à titre de propriétaire, locataire ou occupant, dans un rayon de 2,8 kilomètres de la fin de la piste 24 L de l'Aéroport de Saint-Hubert, dont l'environnement sonore est exposé aux bruits dégagés par les avions à pistons des écoles de pilotage décollant ou atterrissant à l'Aéroport»

ci-après le «**Groupe**»

3. Les dirigeants et membres du requérant sont disposés à consacrer le temps nécessaire à la présente affaire, et ont déjà effectué de multiples représentations auprès des intimés, leur conseil municipal, ainsi que dans les médias;
- 3.1 Les dirigeants et membres du requérant sont bien au fait de la problématique vécue par les membres du Groupe, en ce qu'ils ont notamment reçu plusieurs témoignages de personnes se plaignant de tous les inconvénients découlant du bruit dégagé par les avions à pistons des écoles de pilotage intimées, ainsi que des déversements de suie provenant de ces derniers;
- 3.2 Le requérant a entrepris des démarches pour initier la présente procédure et a obtenu l'aide financière du Fonds d'aide aux recours collectifs tel qu'il appert au dossier;
- 3.3 Le requérant détient beaucoup d'informations utiles sur les questions soulevées par le recours;
- 3.4 Le requérant demande d'obtenir le statut de représentant du Groupe;
4. Pour les fins de ce recours collectif, le requérant désigne à titre de personne désignée conformément à l'article 1048 C.p.c., monsieur Gilles Lacoste, lequel est membre en règle du requérant, et fait partie du Groupe tel que décrit au paragraphe 2 de la présente requête, pour le compte duquel le requérant entend exercer un recours collectif, et cette personne désignée est dûment autorisée par le requérant à le représenter et agir au nom de celui-ci;

5. La personne désignée s'implique activement dans les activités du requérant et est bien sensibilisée à la problématique vécue par les membres du Groupe, puisqu'il est propriétaire occupant depuis 1976 de sa résidence sise au 1500, rue de Chamonix, à Longueuil, dans l'arrondissement de Saint-Hubert, province de Québec, soit en plein cœur du couloir aérien utilisé par les avions à pistons des écoles de pilotage lors de leurs manœuvres de décollage ou d'atterrissage (posé-décollé);
6. La personne désignée subit ainsi tous les dommages, troubles et inconvénients tels que plus amplement décrits ci-après, causés par les intimés et qui sont subis par les membres du Groupe;
7. La personne désignée est retraitée, disponible et disposée à consacrer le temps nécessaire pour mener à terme la présente affaire;
8. La personne désignée s'est impliquée et a investi beaucoup de temps dans la défense des droits des membres du requérant et du Groupe auprès des autorités publiques et des intimés;
9. La personne désignée connaît et parle régulièrement avec plusieurs membres du Groupe, lesquels lui ont témoigné des dommages, troubles et inconvénients décrits aux présentes qu'ils subissent continuellement;
10. Tant le requérant que la personne désignée sont en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du Groupe;

## **B. LES INTIMÉS**

11. L'Aéroport est situé à la croisée de la route 116 et de la route 112 dans la Ville de Longueuil, arrondissement de Saint-Hubert; ce dernier a été fondé en 1927, tel qu'il appert d'un extrait de son site Web, communiqué comme pièce **R-2**;
12. L'Aéroport est administré depuis septembre 2004 par l'intimée Développement de l'aéroport de Saint-Hubert de Longueuil (DASHL) (ci-après «**DASHL**») en vertu d'une convention de cession passée le 29 septembre 2004, tel qu'il appert d'une copie de ladite convention, communiquée comme pièce **R-3**;
13. En ce qui a trait aux écoles de pilotage et compagnies d'aviation reliées à ces premières :
  - a) Max Aviation inc., qui est implantée à l'Aéroport depuis 1976, est une compagnie d'aviation dont tous ses actifs, incluant ses avions, sont utilisés par Cargair Ltée, elle-même une école de pilotage, tel qu'il appert d'un extrait de la déposition de Mme Josée Prud'homme, présidente des

intimées Max Aviation inc. et Cargair Ltée., lors de l'audition du dossier 505-17-004845-105 en janvier 2011, communiqué comme pièce R-5 ;

- b) Cargair Ltée. est implantée à l'Aéroport depuis 2001, tel qu'il appert des mémoires produits par les écoles de pilotage dans le cadre de la consultation publique sur le bruit en mars 2010, communiqués en liasse comme pièce R-4;
  - c) Transvalair-Express inc. est implantée à l'Aéroport depuis 1975, tel qu'il appert d'un affidavit de Monsieur Thierry Dugrippe, son président, daté du 16 juin 2010, communiqué comme pièce R-8;
  - d) 3971830 Canada inc. (Air Richelieu) est implantée depuis (...) 1995, exception faite de la période comprise entre 1935 à 1968 [...], tel qu'il appert des mémoires produits par les écoles de pilotage, pièce R-4;
  - e) Aéroclub de Montréal inc. opère une école de pilotage depuis 1928, tel qu'il appert de l'affidavit de Monsieur Dugrippe, pièce R-8;
14. Bien que les activités aéroportuaires soient de la responsabilité du gouvernement fédéral, et plus particulièrement du Ministère des Transports, c'est l'intimée NAV Canada, une personne morale sans capital-actions, qui est directement responsable de l'application de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements et qui autorise tous ces mouvements d'avions au-dessus des résidences des citoyens demeurant aux abords de l'Aéroport;

### **C. LES FAITS**

15. Bien qu'il y ait toujours eu des écoles de pilotage à l'Aéroport, ce n'est que depuis environ l'année 2009 que les troubles de voisinage ont véritablement débuté;
16. Cette période correspond en effet à la mise en application de la nouvelle orientation donnée à l'Aéroport, laquelle a eu pour effet une augmentation substantielle et intolérable de l'achalandage de ce dernier, tel qu'il appert du témoignage de Monsieur Thierry Dugrippe lors d'une audience publique tenue en date du 11 mars 2010, communiqué comme pièce R-9, particulièrement en raison de l'accroissement du volet de la formation des étudiants étrangers apprentis pilotes, le tout tel qu'il appert d'un [...] extrait de la déposition de Mme Josée Prud'homme, lors de l'audition du dossier 505-17-004845-105 en janvier 2011, pièce R-5;

17. Depuis, les membres du Groupe doivent subir constamment le bruit excessif et la pollution résultant du passage incessant des avions à pistons des écoles de pilotage, lesquels survolent constamment le secteur résidentiel des membres du Groupe;
18. Depuis cette période, les membres subissent un important stress et des inconvénients considérables, en raison de cette augmentation substantielle du trafic aérien et du bruit incessant et intolérable généré par les avions des écoles de pilotage, notamment en raison du fait qu'étant donné que ces avions sont pilotés par des apprentis-pilotes, ceux-ci empruntent toujours les mêmes parcours, et effectuent très fréquemment des manœuvres de posés-décollés;
19. La situation décrite ci-haut, de même que la grande proximité de l'Aéroport avec le lieu de résidence des membres du Groupe font en sorte que les avions volent généralement à très basse altitude au-dessus des résidences des membres du Groupe; en outre, compte tenu que les avions sont généralement alors en phase de décollage ou d'atterrissage, le bruit généré par leurs moteurs est alors plus important;
20. La situation se serait élevée au rang de véritable nuisance et problème de santé publique, tel qu'il appert notamment d'une copie d'un rapport préparé par Dre Jocelyne Sauvé pour le compte et à demande de la Direction de santé publique de la Montérégie, communiqué comme pièce **R-6**;
21. Il appert en effet que les citoyens devant composer avec une problématique quotidienne du bruit des avions pourraient être plus stressés, avoir des difficultés de concentration, être sujets à un déficit d'attention (particulièrement les enfants), des troubles du sommeil, etc., tel qu'il appert notamment du rapport préparé par la Direction de santé publique de la Montérégie, pièce R-6
22. En ce qui a trait à la problématique la plus importante qui est celle du bruit, plusieurs membres du Groupe relatent qu'ils doivent garder leurs fenêtres constamment fermées même en été, sans quoi ils entendent un niveau de bruit rendant à toutes fins pratiques impossible la communication, l'écoute de la musique, de la radio ou de la télévision; même en gardant les fenêtres fermées, le bruit provenant du passage des avions serait encore très élevé et dérangeant, et perturberait grandement les activités quotidiennes, notamment le sommeil;
23. Plusieurs membres du Groupe se plaignent également du fait qu'ils sont à toutes fins pratiques dans l'impossibilité de jouir de leur terrain extérieur durant la haute saison de vols, puisque toute activité extérieure est irrémédiablement gâchée par le vacarme assourdissant provenant du passage incessant et continu des avions;
24. Les membres du Groupe doivent en outre composer avec le déversement fréquent de suie provenant du passage des avions, qui laisserait de grandes traînées noires sur le revêtement extérieur des résidences, obligeant ainsi les

citoyens voisins de l'Aéroport à nettoyer plus fréquemment leur maison, ce qui a pour effet d'entraîner une augmentation des coûts, sans compter les nombreux inconvénients causés;

25. Le bruit généré par les avions a atteint un tel niveau de nuisance au point que plusieurs membres du Groupe songent à vendre leur propriété et craignent de subir une réelle dévalorisation de la valeur de celle-ci; plusieurs membres du Groupe propriétaires vont même jusqu'à considérer cette situation comme étant une forme d'expropriation implicite; D'ailleurs, des citoyens ont déjà vendu leur propriété en raison de la problématique du bruit;
26. À cet égard, le requérant et la personne désignée demandent au Tribunal de réserver leurs droits et recours;
27. Les inconvénients subis par les membres du Groupe et causés par les intimés sont intolérables et dépassent largement le seuil des inconvénients normaux du voisinage;
28. Comme question de faits, les critères énoncés par la réglementation de Transports Canada reflètent le seuil de tolérance généralement reconnu dans la société vis-à-vis du bruit provenant des avions qui survolent les zones résidentielles, tel qu'il appert du rapport DESSAU, communiqué comme pièce R-7;
29. Par leurs fautes et négligences, les intimés portent également atteinte à la qualité de l'environnement des membres du Groupe;

#### **D. LA RESPONSABILITÉ DES INTIMÉS**

30. Les intimées écoles de pilotage sont responsables des troubles de voisinage importants causés par l'exploitation fautive et abusive de leur entreprise respective, de même qu'en vertu des principes généraux de la responsabilité civile;
31. L'intimée DASHL est également responsable de tous les dommages subis par les membres du Groupe en ce qu'elle est l'administratrice de l'Aéroport et qu'elle tolère et autorise implicitement l'exploitation fautive et abusive des entreprises des écoles de pilotage, sans se soucier, voire au mépris des droits des membres du Groupe;
32. Les intimés NAV Canada et Procureur général du Canada sont également responsables des dommages causés aux membres du Groupe en ce qu'ils sont responsables de l'application de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements, et qu'ils autorisent tous ces mouvements d'avions au-dessus des résidences des

citoyens demeurant aux abords de l'Aéroport, sans se soucier, voire au mépris des droits des membres du Groupe;

- 32.1 L'intimée Ville de Longueuil est responsable des dommages subis par les membres du Groupe en ce qu'elle a notamment le pouvoir d'adopter des règlements en matière de zonage et d'aménagement du territoire, ainsi que sur le bruit et les nuisances; en n'exerçant pas ces pouvoirs avec diligence, notamment en veillant à préserver la quiétude et la jouissance paisible des résidences des membres du Groupe, la Ville a ainsi agi de manière négligente et/ou de mauvaise foi, et a ainsi engagé sa responsabilité civile;
- 32.2 L'intimée Ville de Longueuil a également agi de manière fautive en ce qu'elle a favorisé le développement aéroportuaire tout en maintenant un développement résidentiel aux alentours de l'Aéroport, faisant ainsi primer ses intérêts économiques aux dépens, sinon au mépris des droits de ses citoyens, incluant les membres du Groupe;
- 32.3 L'intimée Ville de Longueuil a ainsi contribué à la survenance de la situation problématique actuelle en créant les conditions propices, en tolérant à tout le moins l'exercice d'activités manifestement de nature à causer des inconvénients anormaux et intolérables de voisinage aux membres du Groupe;
33. Comme question de faits, le nombre de plaintes reçues annuellement par DASHL n'a cessé de croître depuis 2009, de moins de 100 avant 2009, il a été de 195 plaintes reçues par DASHL et de 400 envoyées à Transports Canada, pour l'année 2009; bien qu'au courant de l'augmentation des plaintes depuis 2009, les intimés omettent de prendre les mesures prudentes, diligentes et disponibles pour minimiser ou mitiger les dommages, troubles et inconvénients qu'ils causent à la personne désignée ainsi qu'aux membres du Groupe dans l'exercice de leurs activités;
34. Étant donné que les intimés ont chacun contribué à créer cette situation problématique et préjudiciable pour les membres du Groupe, ceux-ci doivent être tenus solidairement responsables de tous les dommages causés aux membres du Groupe;

**E. CARACTÈRE DIFFICILE OU PEU PRATIQUE DE L'APPLICATION DES ARTICLES 59 ET 67 DU C.p.c.**

35. La composition du Groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 du *Code de procédure civile du Québec*, en ce que selon les estimations du requérant, il y aurait environ 17 000 résidants affectés par cette problématique dans le seul rayon de 2,8 kilomètres de la fin de la piste 24 L de l'Aéroport;



36. Le requérant ne connaît pas l'identité de toutes les personnes qui sont membres du Groupe;
37. Il est impossible pour le requérant de réunir toutes les personnes et d'obtenir de chacune d'elle un mandat spécifique pour se porter demandeur dans une même action et il serait peu pratique, sinon impossible pour un mandataire de remplir adéquatement son mandat, vu les difficultés d'organisation, de suivi et de contrôle qu'implique la gestion d'un si grand nombre de parties au litige;
38. Il n'est pas dans l'intérêt de la justice que chacun des justiciables entreprennent d'abord un recours individuel pour ensuite en demander la réunion, ce qui serait peu pratique et coûteux, et ce tant pour les personnes concernées que pour l'appareil judiciaire;
39. Le recours collectif est la seule procédure appropriée dans les circonstances pour que les membres du Groupe puissent faire valoir leurs droits respectifs et obtenir justice et réparation;

#### **F. LA NATURE DU RECOURS QUE LE REQUÉRANT ENTEND EXERCER**

40. La nature du recours que le requérant entend exercer pour le compte des membres du Groupe est :
  - a) une action en dommages et intérêts, indemnité pour atteinte illicite aux droits fondamentaux, au droit à la jouissance paisible des biens ainsi qu' à la qualité de l'environnement, pour abus de droit, troubles anormaux de voisinage, responsabilité extracontractuelle, expropriation déguisée par les intimés, ainsi que pour dommages exemplaires;
  - b) une demande en injonction permanente pour obliger les intimés à se soumettre à des mesures d'atténuation du bruit et de diminution de pollution, afin que cesse l'atteinte aux droits des membres du Groupe;

#### **G. QUESTIONS DE DROIT ET DE FAITS IDENTIQUES, SIMILAIRES ET CONNEXES**

41. Les questions de faits et de droit qui sont identiques, similaires et connexes reliant chaque membre du Groupe aux intimés que le requérant entend faire trancher par le recours collectif sont :

- a) Le bruit dégagé par les avions à pistons des écoles de pilotage constitue-t-il une pollution sonore excessive affectant le bien-être des membres du Groupe et mettant en danger la santé publique de ces derniers?
- b) Cette pollution sonore, de même que le déversement de suie constituent-ils une atteinte illicite au droit à la sécurité et à la jouissance paisible des biens des membres du Groupe?
- c) Cette pollution sonore et ce déversement de suie constituent-ils une atteinte illicite au droit à la qualité de l'environnement des membres du Groupe?
- d) Cette pollution sonore et ce déversement de suie constituent-ils des inconvénients qui excèdent les inconvénients normaux du voisinage et les limites de la tolérance que doivent subir les membres du Groupe?
- e) Ces inconvénients anormaux de voisinage et l'ensemble des dommages subis sont-ils dus à la faute, à la négligence et aux abus de droit des intimés?
- f) Le comportement des intimés et les dommages causés par ces derniers aux membres du Groupe constituent-ils une forme d'expropriation implicite à l'égard des membres du Groupe qui sont propriétaires?
- g) Dans les circonstances, les membres du Groupe sont-ils en droit d'obtenir de cette honorable Cour une ordonnance enjoignant aux intimés de se conformer à des mesures d'atténuation de bruit et de pollution à l'Aéroport?
- h) Dans les circonstances, quels dommages les membres du Groupe sont-ils en droit de réclamer des intimés considérant le bruit dégagé par les avions à pistons qui cause aux membres du Groupe et à la personne désignée les dommages, troubles et inconvénients suivants, notamment :
- i) Atteinte à la personne :
- Perte de jouissance de la vie;
  - Perte de jouissance des biens;
  - Perte de quiétude;
  - Difficulté de communication;
  - Perte de tranquillité et perturbation à toute heure du jour et de soir;
  - Changement nécessaire dans les habitudes de vie, notamment l'obligation de vivre avec les fenêtres fermées, utilisation de bouchons auriculaires, ainsi que faire fonctionner des appareils pour mitiger le bruit des avions;

- Perturbation de la vie familiale;
- Stress, fatigue, anxiété, perte de concentration;
- Risque accru de surdité;
- Consultation de professionnels de la santé;
- Consommation de médicaments.

ii) Atteinte aux biens :

- Coût des mesures de contrôle de l'environnement sonore pour mitiger le bruit des avions tel que :
  - 1) Fonctionnement des appareils, ex. : climatiseur, ventilateur, etc.;
  - 2) Nécessité d'accroître l'isolement sonore des bâtiments;
- Perte de valeur marchande des immeubles;
- Perte de locataires, perte de qualité des locataires, fréquence élevée de changement de locataires.

i) Les intimés doivent-ils être tenus solidairement responsables des dommages subis par les membres du Groupe?

42. La seule question individuelle à chacun des membres du Groupe se limite à la détermination du quantum de la réclamation de chacun;
43. Il est opportun d'autoriser l'exercice d'un recours collectif pour le compte des membres du Groupe, un tel recours étant le seul recours approprié qui puisse amener les intimés à respecter les droits des membres du Groupe;

## H. LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

44. Les conclusions que le requérant recherche sont les suivantes :

- 1) **ÉMETTRE** une injonction permanente enjoignant aux intimés de prendre les mesures nécessaires afin de limiter les mouvements des avions causant un trouble de voisinage aux membres du Groupe afin que cessent l'atteinte illicite à leurs droits et les inconvénients anormaux du voisinage subis;
- 2) **CONDAMNER** solidairement les intimés à verser aux membres du Groupe et à la personne désignée la somme de 7 500,00\$ par année, pour chaque année à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 jusqu'à la cessation de

l'atteinte illicite aux droits des membres du Groupe et des inconvénients anormaux du voisinage subis;

- 3) **ORDONNER** le recouvrement collectif des réclamations, selon les modalités que la preuve permettra d'établir ou, si cela s'avère impossible, ordonner le recouvrement individuel des réclamations;
- 4) **RÉSERVER** le droit au requérant de subdiviser la zone définissant la composition du Groupe afin de particulariser les dommages réclamés en fonction de la zone de résidence;
- 5) **RÉSERVER** à la personne désignée et aux membres du Groupe leurs droits pour les dommages futurs;
- 6) **RÉSERVER** au requérant tous ses droits de réclamer des honoraires spéciaux;
- 7) **LE TOUT AVEC LES ENTIERS DÉPENS**, y compris la totalité des frais d'experts;

## I. DISTRICT JUDICIAIRE

45. Le requérant propose que le recours collectif soit exercé devant la Cour supérieure, siégeant dans le district de Longueuil, en raison du fait que toute la cause d'action a pris naissance à Saint-Hubert, dans la ville de Longueuil, district de Longueuil, la majorité des membres du Groupe y possédant ou y occupant un immeuble et la très grande majorité des intimés y ayant leur domicile;

### **POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :**

**ACCUEILLIR** la présente requête;

**AUTORISER** l'exercice du recours collectif en injonction permanente et dommages-intérêts;

**ATTRIBUER** au requérant Comité Anti Pollution des Avions – Longueuil le statut de représentant, aux fins d'exercer ce recours collectif ;

**DÉFINIR** le Groupe comme suit :

« Toutes les personnes physiques et morales résidant ou ayant résidé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 à titre de propriétaire, locataire ou occupant,

dans un rayon de 2,8 kilomètres de la fin de la piste 24 L de l'Aéroport de Saint-Hubert, dont l'environnement sonore est exposé aux bruits dégagés par les avions à pistons des écoles de pilotage décollant ou atterrissant à l'Aéroport»

**ATTRIBUER** à monsieur Gilles Lacoste le statut de personne désignée;

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

- a) Le bruit dégagé par les avions à pistons des écoles de pilotage constitue-t-il une pollution sonore excessive affectant le bien-être des membres du Groupe et mettant en danger la santé publique de ces derniers?
- b) Cette pollution sonore, de même que le déversement de suie constituent-ils une atteinte illicite au droit à la sécurité et à la jouissance paisible des biens des membres du Groupe?
- c) Cette pollution sonore et ce déversement de suie constituent-ils une atteinte illicite au droit à la qualité de l'environnement des membres du Groupe?
- d) Cette pollution sonore et ce déversement de suie constituent-ils des inconvénients qui excèdent les inconvénients normaux du voisinage et les limites de la tolérance que doivent subir les membres du Groupe?
- e) Ces inconvénients anormaux de voisinage et l'ensemble des dommages subis sont-ils dus à la faute, à la négligence et aux abus de droits des intimés?
- f) Le comportement des intimés et les dommages causés par ces derniers aux membres du Groupe constituent-ils une forme d'expropriation implicite à l'égard des membres du Groupe qui sont propriétaires?
- g) Dans les circonstances, les membres du Groupe sont-ils en droit d'obtenir de cette honorable Cour une ordonnance enjoignant aux intimés de se conformer à des mesures d'atténuation de bruit et de pollution à l'Aéroport?
- h) Dans les circonstances, quels dommages les membres du Groupe sont-ils en droit de réclamer des intimés considérant le bruit dégagé par les avions à pistons qui cause aux membres du Groupe et à la personne désignée les dommages, troubles et inconvénients suivants, notamment :
  - i) Atteinte à la personne :

- Perte de jouissance de la vie;
- Perte de jouissance des biens;
- Perte de quiétude;
- Difficulté de communication;
- Perte de tranquillité et perturbation à toute heure du jour et de soir;
- Changement nécessaire dans les habitudes de vie, notamment l'obligation de vivre avec les fenêtres fermées, utilisation de bouchon auriculaire, ainsi que faire fonctionner des appareils pour mitiger le bruit des avions;
- Perturbation de la vie familiale;
- Stress, fatigue, anxiété, perte de concentration;
- Risque accru de surdité;
- Consultation de professionnels de la santé;
- Consommation de médicaments

ii) Atteinte aux biens :

- Coût des mesures de contrôle de l'environnement sonore pour mitiger le bruit des avions tel que :
  - 1) Fonctionnement des appareils, ex. : climatiseur, ventilateur, etc.;
  - 2) Nécessité d'accroître l'isolement sonore des bâtiments.
- Perte de valeur foncière et locative des immeubles d'habitation;
- Perte de locataires, perte de qualité des locataires, fréquence élevée de changement de locataires;

i) Les intimés doivent-ils être tenus solidairement responsables des dommages subis par les membres du Groupe?

**IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

- 1) **ÉMETTRE** une injonction permanente enjoignant aux intimés de prendre les mesures nécessaires afin de limiter les mouvements des avions causant un trouble de voisinage aux membres du Groupe afin que cesse l'atteinte illicite à leurs droits et les inconvénients anormaux du voisinage subis;
- 2) **CONDAMNER** solidairement les intimés à verser aux membres du Groupe et à la personne désignée la somme de 7 500,00\$ par année, pour chaque année à compter de janvier 2009 jusqu'à la cessation de

l'atteinte illicite aux droits des membres du Groupe et des inconvénients anormaux du voisinage subis;

- 3) **ORDONNER** le recouvrement collectif des réclamations, selon les modalités que la preuve permettra d'établir ou, si cela s'avère impossible, ordonner le recouvrement individuel des réclamations;
- 4) **RÉSERVER** le droit au requérant de subdiviser la zone définissant la composition du Groupe afin de particulariser les dommages réclamés en fonction de la zone de résidence;
- 5) **RÉSERVER** à la personne désignée et aux membres du Groupe leurs droits pour les dommages futurs;
- 6) **RÉSERVER** au requérant tous ses droits de réclamer des honoraires spéciaux;
- 7) **LE TOUT AVEC LES ENTIERS DÉPENS**, y compris la totalité des frais d'experts.

**DÉCLARER** qu'à moins d'exclusion, les membres du Groupe seront liés par tout jugement à être rendu sur le recours collectif de la manière prévue par la loi;

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

**ORDONNER** la publication, dans les trente (30) jours du jugement à intervenir, d'un avis aux membres dans les termes tels que spécifiés à l'**annexe A** et par le moyen indiqué ci-dessous :

Avis dans les journaux régionaux et locaux, la Presse, Journal de Montréal, [...] la Gazette et le Courrier du Sud;

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

**LE TOUT, FRAIS À SUIVRE.**

Montréal, le 10 novembre 2011

---

Perrier Avocats  
Me Jacky Eric Salvant  
Procureurs du requérant et de la personne désignée

## ANNEXE 1

### AVIS À LA PARTIE DÉFENDERESSE

(article 119 C.p.c.)

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Longueuil la présente demande.

Pour répondre à cette demande, vous devez comparaître par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Montréal situé au 1111, boul. Jacques-Cartier Est, Longueuil, Québec, J4M 2J6, dans les **10 jours** de la signification de la présente requête.

À défaut de comparaître dans ce délai, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai de 10 jours.

Si vous comparez, la demande sera présentée devant le tribunal le **19 décembre 2011** à 9 heures en la salle 1.17 du palais de justice et le tribunal pourra, à cette date, exercer les pouvoirs nécessaires en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance ou procéder à l'audition de la cause, à moins de convenir par écrit avec la partie demanderesse ou son avocat d'un calendrier des échéances à respecter en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance, lequel devra être déposé au greffe du tribunal.

Au soutien de sa requête introductive d'instance, la partie demanderesse dénonce les pièces suivantes :

*Voir la liste des pièces.*

Ces pièces sont disponibles sur demande.

#### **Demande de transfert relative à une petite créance**

Si le montant qui vous est réclamé est égal ou inférieur à 7 000 \$ et si, à titre de demandeur, vous aviez pu présenter une telle demande à la division des petites créances, vous pouvez obtenir du greffier que la demande soit traitée selon les règles prévues au Livre VIII du Code de procédure civile (L.R.Q. c. C-25). À défaut de présenter cette demande, vous pourrez être condamné à des frais supérieurs à ceux prévus au Livre VIII de ce code.