

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
GREFFE DE MONTRÉAL

N° : 500-09-021473-111
(505-17-004845-105)

DATE : LE 26 MARS 2013

**CORAM : LES HONORABLES ALLAN R. HILTON, J.C.A.
MARIE ST-PIERRE, J.C.A.
CLÉMENT GASCON, J.C.A.**

**MAX AVIATION INC.
CARGAIR LTÉE
PASCAN AVIATION INC.
LES STRUCTURES & COMPOSANTES AVTECH INC.
TRANSVALAIR-EXPRESS INC.
3971830 CANADA INC.
AEROCLUB DE MONTRÉAL INC.
APPELANTES - Demanderesses**

c.

**DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL (DASH-L)
GORDON LIVINGSTONE
GUY BENEDETTI
ÉRIC BEAULIEU
PIERRE-HUGUES MILLER
MICHEL TIMPERIO
YAN SAVARIA LAQUERRE
INTIMÉS - Défendeurs**

et

**NAV CANADA
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA
MIS EN CAUSE – Mis en cause**

et
COMITÉ ANTI-POLLUTION DES AVIONS DE LONGUEUIL (CAPA-L)
VILLE DE LONGUEUIL
INTERVENANTS - Intervenants

ARRÊT

[1] Les appelantes se pourvoient contre un jugement de la Cour supérieure, district de Longueuil (l'honorable Claude Bouchard), rendu le 15 février 2011, qui a rejeté leur requête en jugement déclaratoire, en nullité et en injonction permanente visant notamment à déclarer nulle une résolution adoptée par les intimés et à leur ordonner de ne pas modifier les heures d'utilisation des pistes de l'aéroport de Saint-Hubert.

[2] Pour les motifs du juge Gascon, auxquels souscrivent les juges Hilton et St-Pierre, **LA COUR** :

[3] **REJETTE** l'appel, avec dépens.



ALLAN R. HILTON, J.C.A.



MARIE ST-PIERRE, J.C.A.



CLÉMENT GASCON, J.C.A.

Me Claude Marseille
Me Simon Jun Seida
BLAKE, CASSELS & GRAYDON
Pour les appelantes

Me Paul Adam
Me André Comeau
DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
Pour les intimés

Me Louise Lalonde
GOWLING, LAFLEUR, HENDERSON
Pour la mise en cause Nav Canada

Me Alexander Pless
MINISTRE DE LA JUSTICE DU CANADA
Pour le mis en cause Procureur général du Canada

Me Jacky-Éric Salvant
Pour l'intervenant Comité Anti-Pollution des avions de Longueuil (CAPA-L)

Me Marie Noël Jacob
PERRIER AVOCATS
Pour l'intervenant Comité Anti-Pollution des avions de Longueuil (CAPA-L)

Me Stéphane Nobert
ANDERSON SINCLAIR AVOCATS LTÉE
Pour l'intervenante Ville de Longueuil

Date d'audience : 5 novembre 2012

MOTIFS DU JUGE GASCON

[4] Dans ce pourvoi, les appelantes, des sociétés qui exploitent des entreprises de transport aérien et des écoles de pilotage, et les intimés, la société responsable de la promotion et du développement de l'aéroport de Saint-Hubert (DASH-L) et six de ses administrateurs, s'affrontent sur la délicate problématique de la gestion du bruit aux abords de l'aéroport.

[5] Au cœur du litige se trouve une résolution adoptée par les administrateurs intimés de DASH-L le 3 juin 2010 (la Résolution P-1). À compter de cette date, la Résolution P-1 prévoit, entre autres, la limitation des « posés-décollés »¹ sur la piste 24G de l'aéroport du lundi au vendredi, de 8 h à 20 h, et le samedi, de 8 h à 13 h, et ce, jusqu'à la réunion du conseil d'administration de DASH-L prévue le 9 août 2010.

[6] En première instance, les appelantes ont introduit un recours en jugement déclaratoire, en nullité et en injonction visant à déclarer nulle la Résolution P-1 et à ordonner aux intimés de ne pas modifier les heures d'utilisation des pistes de l'aéroport de la façon envisagée. Les juges saisis de leurs demandes au stade de l'injonction provisoire et de l'injonction interlocutoire leur ont donné raison. Toutefois, au stade de l'injonction permanente, le premier juge a rejeté leur demande², d'où l'appel.

[7] Les appelantes soutiennent qu'il a erré. Selon elles, DASH-L n'aurait pas le pouvoir d'adopter la Résolution P-1. En outre, en ce faisant, DASH-L violerait ses obligations contractuelles envers les appelantes à titre de locatrice. Qui plus est, aux yeux des appelantes, les intimés auraient agi de mauvaise foi dans les faits, au bénéfice de l'intervenante, Ville de Longueuil (la Ville), où l'aéroport est situé.

[8] Pour les motifs qui suivent, j'estime que les appelantes ont tort. À mon avis, le premier juge a, d'un côté, correctement décidé que DASH-L a le pouvoir d'adopter la Résolution P-1 et qu'elle n'enfreint pas ses obligations de locatrice en ce faisant. De l'autre, il n'a pas commis d'erreur manifeste et déterminante en statuant qu'à ce stade, la preuve n'appuie pas l'assertion voulant que les intimés aient agi de mauvaise foi.

[9] J'en conclus qu'il n'y a pas lieu d'intervenir et que l'appel doit être rejeté.

¹ Un « posé-décollé » est une manœuvre effectuée lors d'un vol d'entraînement où l'apprenti pilote pose l'avion et redécollé sans s'arrêter.

² *Max Aviation inc. c. Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L)*, 2011 QCCS 528.

LE CONTEXTE

[10] L'aéroport de Saint-Hubert se trouve sur le territoire de la Ville, à la croisée de la route 116 et de l'autoroute 30. Sa fondation remonte à 1927. C'est un aéroport très achalandé : en termes de mouvements aériens³ effectués annuellement, il figure parmi les dix premiers au Canada. Il jouit d'une grande popularité à cause de sa proximité du centre-ville de Montréal. Il sert aux vols réguliers, aux vols nolisés, aux vols-cargo, aux vols d'avions-ambulances et aux vols privés. Il accueille aussi plusieurs écoles de pilotage qui forment des élèves qui proviennent de partout à travers le monde. C'est le plus important lieu de formation privée de pilotes au pays.

[11] L'aéroport est doté de six pistes en usage : la 24 droite (24D), la 24 gauche (24G), la 06D, la 06G, la 10 et la 28. De ces pistes, deux sont parallèles : la 24D, plus longue, et la 24G, plus courte. En raison de sa longueur, la piste 24D est principalement utilisée pour les vols commerciaux impliquant des gros avions, pour les jets d'affaires et pour les vols effectués « aux instruments ». La piste 24G est limitée aux avions d'un poids inférieur à 5 000 livres; elle est surtout utilisée par les écoles de pilotage et les aviateurs privés.

[12] Les appelantes sont des sociétés qui exploitent des entreprises de transport aérien à l'aéroport de Saint-Hubert. Certaines y offrent des services de vols nolisés ou commerciaux et de gestion en matière de transport aérien, d'autres y exploitent des écoles de pilotage. Leurs bureaux sont installés sur le territoire qu'occupe l'aéroport. Le premier juge note que, aux termes de divers baux, DASH-L assume des obligations à titre de locatrice envers chacune d'elles.

[13] DASH-L est une personne morale sans capital-actions, constituée en vertu de la Partie III de la *Loi sur les compagnies du Québec*⁴. C'est un organisme sans but lucratif géré par un conseil d'administration de onze personnes : cinq sont désignées par la Ville, quatre par la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud et deux par les membres en assemblée générale.

[14] Jusqu'en 2004, l'aéroport est la propriété du gouvernement fédéral; Transports Canada en assume la gestion. En septembre 2004, le gouvernement fédéral cède l'aéroport à DASH-L pour qu'elle le gère, l'exploite et l'entretienne aux fins d'un aérodrome ouvert au public. Plus précisément, au chapitre des obligations de l'exploitant, DASH-L, l'acte de cession intervenu le 1^{er} septembre 2004 stipule ceci :

4.1.1 Par l'entremise de ses agents, préposés, employés, représentants, entrepreneurs et sous-entrepreneurs, l'Exploitant d'aéroport s'engage en son propre nom et non au nom de Sa Majesté, à ses frais, à utiliser, de façon continue, active, diligente et prudente, l'immeuble aux fins de la gestion, de

³ Un « mouvement » inclut tout atterrissage, tout décollage ou toute manœuvre de « posé-décollé ».

⁴ L.R.Q., c. C-38.

l'exploitation et de l'entretien d'un Aérodrome ouvert au public en conformité avec le présent Acte de cession et les dispositions de la Loi sur l'aéronautique, L.R.C. (1985), c. A-2, telle que modifiée, ou toute loi la remplaçant et les règlements pris en application de celle-ci, et pour nulle autre fin.

Aux fins du présent sous-paragraphe, l'Exploitant d'aéroport est réputé avoir rempli son obligation, s'il gère, exploite et entretient l'immeuble aux fins d'un Aérodrome ouvert au public de la façon qu'il juge appropriée [...].

[Je souligne]

[15] En 2009, interpellé par les interventions et manifestations de membres du conseil de la Ville et de citoyens, le conseil d'administration de DASH-L forme un comité afin d'analyser la problématique du bruit aux abords de l'aéroport. L'analyse du comité révèle entre autres que les posés-décollés, lorsqu'ils sont effectués sur la piste 24G, sont parfois nuisibles puisqu'ils s'effectuent au-dessus des quartiers résidentiels.

[16] Le 6 juillet 2009, le conseil d'administration de DASH-L adopte à la majorité une résolution sur sa politique de gestion du bruit (la Résolution P-23). Cette politique est élaborée de concert avec les usagers de l'aéroport et les écoles de pilotage, ce qui inclut les appelantes. La Résolution P-23 prévoit notamment l'interdiction des posés-décollés sur toutes les pistes de l'aéroport avant 7 h du lundi au dimanche, après 23 h du lundi au vendredi, et après 18 h les fins de semaines.

[17] Cette résolution donne lieu à un NOTAM, soit un « Notice to Airmen », une forme d'avis défini ainsi par la mise en cause, NAV Canada :

Un NOTAM est un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps aux personnes dont les activités ou les intérêts ont un lien avec les opérations aériennes.

[18] NAV Canada est la société qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile au Canada. Une de ses responsabilités est de coordonner le mouvement sécuritaire et efficace des aéronefs dans l'espace aérien canadien. À l'aéroport de Saint-Hubert, elle assure la gestion de la circulation aérienne et de la tour de contrôle. Tous le reconnaissent : c'est l'autorité suprême pour toute décision relative à la sécurité des mouvements aériens à l'aéroport. En la matière, elle a le dernier mot.

[19] NAV Canada n'émet un NOTAM que s'il respecte les normes et critères du Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM, lequel se veut conforme aux exigences de la Convention sur l'aviation civile internationale, mieux connue sous le nom de Convention de Chicago. Une fois un NOTAM émis, les restrictions qui y sont

envisagées sont par la suite intégrées au *Supplément de vol-Canada* que publie régulièrement NAV Canada, ce qui leur donne un caractère normatif.

[20] Selon l'article 602.105 du *Règlement de l'aviation canadien*⁵ (RAC) adopté en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*⁶ (Loi), si des restrictions sont intégrées au *Supplément de vol-Canada*, tout aéronef doit les respecter. Cette intégration présuppose aussi qu'il y a eu approbation préalable du ministre responsable.

[21] Il est acquis au débat que la Résolution P-23 qui a fait l'objet d'un NOTAM a ainsi été intégrée au *Supplément de vol-Canada*. Elle n'a jamais été remise en question par quiconque. Les appelantes s'y sont conformées.

[22] Quelques mois après l'adoption de la Résolution P-23, la Ville mandate M. Steve Flanagan pour mener une consultation publique sur la problématique du bruit aux abords de l'aéroport. Le 20 avril 2010, il dépose son rapport contenant 45 recommandations. Ce rapport est vivement critiqué par les appelantes : d'une part, en raison du fait que M. Flanagan n'est pas un expert dans le domaine aéronautique et qu'il a commis des erreurs importantes dans ses recommandations; d'autre part, à cause de l'insuffisance de consultation des acteurs affectés par les mesures qu'il propose.

[23] Quelques jours plus tard, le 23 avril, le conseil d'administration de DASH-L adopte à l'unanimité une résolution par laquelle elle reconnaît la problématique du bruit et crée un comité technique composé de trois membres du conseil. Un des trois membres est la présidente d'une des appelantes et un autre, une des personnes désignées par la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud pour siéger au conseil. Le mandat du comité est d'analyser chacune des recommandations de M. Flanagan et d'évaluer leur faisabilité, leur impact et leur délai de mise en œuvre.

[24] En mai 2010, le comité technique dépose son rapport.

[25] Le 3 juin 2010, le conseil d'administration de DASH-L (six voix contre quatre avec une abstention) adopte la Résolution P-1 par laquelle DASH-L ne retient que les recommandations du rapport Flanagan qui font l'objet d'une recommandation favorable de son comité technique. Il s'agit des recommandations 1.2, 1.4, 10.3, 10.6, 16, 20, 25, 26, 31, 32.4, 34, 36, 37, 38, 39, 40 et 41.

[26] Par cette résolution, DASH-L décide aussi de restreindre temporairement les posés-décollés sur la piste 24G de façon à ce qu'ils ne soient permis que du lundi au vendredi de 8 h à 20 h et le samedi de 8 h à 13 h, et ce, jusqu'au conseil d'administration prévu le 9 août 2010. La résolution inclut une demande à la Ville de procéder à un relevé des niveaux de bruit pendant cette période.

⁵ DORS/96-433.

⁶ L.R.C. (1985), c. A-2.

[27] Puisqu'il s'agit de l'élément déclencheur du litige, il convient de reproduire le texte de cette résolution dans son entièreté :

Résolution numéro CA – 100603 – 7

Résultat des travaux du comité d'analyse des recommandations du rapport intitulé :
« Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert »

Afin de s'assurer d'un plan de développement durable en vue d'assurer l'harmonie entre environnement, développement économique et social, le conseil d'administration retient les recommandations du Rapport Flanagan relatif au problème de bruit aux abords de l'aéroport, avec les précisions suivantes :

- mettre en œuvre immédiatement les mesures recommandées par le Rapport Flanagan et qui font l'objet d'un avis favorable du comité technique de DASH-L, notamment d'entamer les procédures d'étude pour le prolongement de la piste 24G ;
- mandater Pierre-Hugues Miller pour compléter l'exercice de concertation avec le mandataire Steve Flanagan et NAV Canada à l'égard des recommandations nécessitant certains précisions d'ordre technique avant de les mettre en œuvre ;
- sur la question des heures de vol, à compter de ce jour, entamer le processus de NOTAM afin que les posés-décollées (sic) soient permis du lundi au vendredi de 8 h à 20 h et le samedi de 8 h à 13 h et ce jusqu'au conseil d'administration prévu le 9 août 2010 ;
- demander à la Ville que soit procédé un relevé des niveaux (sic) de bruit pendant cette période;
- demander que soient déposées au conseil d'administration du 9 août 2010 les statistiques relatives aux vols ;
- le conseil d'administration est planifié pour le 9 août 2010.

[Je souligne]

[28] Dès l'adoption de la Résolution P-1, les appelantes protestent vigoureusement. Elles s'inquiètent pour leur survie, ces mesures étant selon elles drastiques et limitant grandement leur capacité d'exploiter leurs entreprises. Les écoles de pilotage craignent plus particulièrement de ne plus pouvoir satisfaire aux exigences gouvernementales sur le nombre d'heures de pratique pour leurs élèves-pilotes, de voir leur compétitivité ainsi diminuer et de potentiellement perdre la tour de contrôle de NAV Canada à cause de la baisse des mouvements aériens.

[29] Pour leur part, les administrateurs intimés qui ont voté en faveur de la Résolution P-1 ne pensent pas que les conséquences soient aussi draconiennes que ne l'anticipent les appelantes.

[30] Devant ce désaccord important, le 17 juin 2010, les appelantes déposent une demande d'injonction provisoire/ordonnance de sauvegarde à la Cour supérieure. Elles requièrent l'annulation de la Résolution P-1. Elles invoquent principalement que cette résolution viole l'obligation fondamentale de DASH-L comme locatrice de leur procurer la jouissance paisible des lieux, qu'en l'adoptant, DASH-L excède ses pouvoirs et viole ses obligations contractuelles et que les administrateurs qui ont approuvé la résolution ont agi en violation de leur devoir de loyauté envers DASH-L au bénéfice de la Ville.

[31] Le 28 juin, le juge Nadeau accorde aux appelantes l'injonction provisoire/ordonnance de sauvegarde demandée pour valoir jusqu'au 13 juillet 2010. Le juge Chrétien reconduit ensuite cette ordonnance de sauvegarde jusqu'au 17 janvier 2011 à titre interlocutoire. À l'audience sur l'injonction permanente tenue en janvier 2011, le juge Bouchard reconduit l'ordonnance jusqu'au jugement final à intervenir qui fait l'objet du pourvoi.

LE JUGEMENT ENTREPRIS

[32] Dans le jugement entrepris rendu le 15 février 2011, le juge Bouchard rejette avec dépens la requête en injonction permanente des appelantes. Il rejette aussi sans frais la demande reconventionnelle des intimés en dommages pour procédure abusive.

[33] Le premier juge conclut que, « par la Résolution P-1, le conseil d'administration de DASH-L n'a pas violé ses obligations fondamentales à titre de locateur, au terme de baux la liant aux demanderesses, qu'il n'a pas excédé ses pouvoirs ni violé ses obligations contractuelles au terme de la cession de propriété intervenue avec Sa Majesté la Reine du Chef du Canada et que les administrateurs qui ont approuvé cette résolution, n'ont pas agi pour des fins impropres et en violation de leur devoir de loyauté envers DASH-L. » (paragr. [125]).

[34] Sur la question des obligations fondamentales de DASH-L comme locatrice, il estime que les modifications qu'entraîne la Résolution P-1 ne changent pas la destination des lieux ni n'en affectent la jouissance paisible. Chacun des baux invoqués par les appelantes contient une clause qui prévoit le respect par celles-ci des lois et règlements relatifs au contrôle de la circulation, à la sécurité aéroportuaire et à la gestion et l'exploitation de l'aéroport. Selon le premier juge, on ne peut s'étonner que l'autorité de réglementation de l'aéroport, DASH-L, décide d'exercer les pouvoirs qu'elle s'est ainsi réservés (paragr. [60] à [81]).

[35] Sur l'argument voulant que DASH-L ait outrepassé ses pouvoirs et contrevenu à ses obligations contractuelles aux termes de la cession de propriété intervenue avec le gouvernement fédéral, le juge s'en remet à l'acte de cession de septembre 2004. Cet

acte stipule que DASH-L détient le pouvoir de gérer, d'exploiter et d'entretenir l'immeuble aux fins d'un aéroport ouvert au public de la façon qu'elle juge appropriée. Le juge rappelle que les tribunaux reconnaissent le droit de gestion conféré directement aux autorités aéroportuaires. Puisque les services fournis sont publics, la gestion se doit d'être faite en considération de l'intérêt public, et ce, dans le respect des exigences de la bonne foi. À moins de noter une erreur évidente ou une mauvaise foi apparente, il considère que les tribunaux ne doivent pas intervenir dans une décision de régie interne prise par une personne morale agissant dans le cadre de ses pouvoirs (paragr. [82] à [100]).

[36] Par ailleurs, selon le premier juge, les experts appelés pour établir le caractère dangereux de la Résolution P-1 ont plutôt insisté sur les erreurs contenues dans le rapport Flanagan. Or, la Résolution P-1 ne rend applicables que certaines des recommandations de ce rapport, soit uniquement celles qui ont fait l'objet d'un consensus au sein du comité technique formé par DASH-L pour l'étudier. Pour le juge, les conséquences de l'entrée en vigueur de la résolution sur les appelantes s'apparentent plus à des inconvénients qu'au scénario catastrophique qu'elles cherchent à dépeindre. Il ne croit pas que cette résolution ait un quelconque fondement frauduleux, illégal, oppressif ou de mauvaise foi.

[37] Sur la violation par les membres du conseil d'administration de DASH-L de leur devoir de loyauté en raison des pressions indues exercées sur eux par la Ville afin de dicter leur ligne de conduite, le juge estime que la Ville est certes très impliquée dans le dossier de l'aéroport. Cependant, cela relève depuis longtemps de ses objectifs et préoccupations légitimes comme corps public. On ne peut donc le lui reprocher.

[38] À ses yeux, les cinq membres du conseil d'administration de DASH-L mandatés par la Ville peuvent suivre les instructions de l'organisme qui les a désignés, pourvu qu'ils agissent, en ce faisant, dans l'intérêt premier de DASH-L. De ce point de vue, le juge retient que la problématique du bruit est aussi une préoccupation de DASH-L. Que des membres du conseil d'administration de DASH-L soient sensibles au développement de l'aéroport en harmonie avec le bien-être des citoyens qui vivent aux abords de l'aéroport n'est pas incompatible avec leur mandat ni contraire aux intérêts de DASH-L (paragr. [101] à [124]).

[39] Enfin, le juge note que la Résolution P-1 n'est pas définitive, car elle ne devait subsister que jusqu'à la prochaine réunion du conseil d'administration. La question est devenue théorique puisque le délai est aujourd'hui dépassé. Toutefois, les parties ont convenu de demander au juge de se prononcer à titre déclaratoire sur le droit de DASH-L d'imposer la mesure contestée, ce qu'il confirme par son jugement (paragr. [69]).

[40] Il convient de noter ici que la mesure contestée n'est toujours pas imposée. Dans un arrêt rendu le 2 mai 2011⁷, la Cour a prononcé une ordonnance de sauvegarde afin de maintenir le statu quo sur l'utilisation des pistes de l'aéroport par les appelantes pendant l'instance en appel.

LES MOYENS D'APPEL

[41] En appel, les appelantes reprennent les arguments soulevés devant le juge de première instance.

[42] En premier lieu, elles soutiennent que DASH-L n'a pas le pouvoir d'imposer des procédures d'atténuation du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, notamment par le biais de restrictions aux vols d'entraînement. Sur ce point, elles font valoir un nouvel argument basé sur l'article 602.105 du *RAC* et la Circulaire d'information n° 302-002 émise par Transports Canada le 15 octobre 2008. Celle-ci encadrerait le processus de mise en place de toute procédure d'atténuation du bruit dans un aérodrome canadien.

[43] En second lieu, elles arguent que DASH-L a violé ses obligations contractuelles à titre de locatrice de trois façons : en ne procurant pas la jouissance paisible des lieux loués, en changeant leur destination et en faisant fi de la garantie contre les troubles de droit.

[44] En troisième lieu, elles invoquent la mauvaise foi de DASH-L et des administrateurs intimés. Pour les appelantes, la problématique alléguée du bruit aux abords de l'aéroport tiendrait du prétexte. Aucune analyse des courbes d'environnement sonore afférentes à l'aéroport n'appuie la prétention, dans un contexte où le nombre de mouvements aériens à l'aéroport est en baisse continue depuis plusieurs années. Selon les appelantes, les intimés seraient les instruments d'un complot de la Ville pour prendre le contrôle du conseil d'administration de DASH-L afin de donner une nouvelle vocation à l'aéroport et d'en évincer les écoles de pilotage.

[45] Sur le premier moyen, les intimés rétorquent que les appelantes ne peuvent invoquer la Circulaire d'information n° 302-002 qui ne fait pas partie du *RAC* et qui n'est tout simplement pas en preuve. De toute façon, la procédure qu'elle prescrit n'est pas obligatoire. Enfin, disent-ils, le pouvoir de gestion de l'aéroport qu'exerce DASH-L découle de l'acte de cession et est reconnu par les tribunaux.

[46] Sur le deuxième moyen, les intimés plaident que les baux signés avec les appelantes reconnaissent le droit de DASH-L d'imposer des restrictions de la nature de celles prévues à la Résolution P-1.

⁷ *Max Aviation inc. c. Développement de l'aéroport St-Hubert de Longueuil (DASH-L)*, 2011 QCCA 860.

[47] Sur le troisième moyen, ils estiment que le premier juge n'a pas erré en concluant à l'absence de preuve de mauvaise foi de leur part ou d'actes frauduleux, illégaux ou oppressifs envers les appelantes.

[48] Enfin, les intimés ajoutent que les conclusions recherchées par les appelantes sont, d'une part, irrecevables et, d'autre part, beaucoup trop larges en l'absence de preuve concrète les appuyant.

[49] Je traiterai de ces quatre points dans cet ordre.

ANALYSE

[50] D'entrée de jeu, tel que l'a correctement noté le premier juge, j'estime que la preuve n'appuie pas l'assise centrale de l'argumentaire des appelantes. En effet, bien qu'elles insistent à plus d'une reprise sur ce point, la preuve offerte n'était pas leur thèse voulant que la problématique du bruit à la source de la Résolution P-1 soit un prétexte pour permettre à la Ville, par moyens détournés, d'étrangler les écoles de pilotage afin de les évincer de l'aéroport pour en changer la vocation.

[51] Les arguments d'absence de pouvoirs de DASH-L, de violations contractuelles des baux mis en place et de mauvaise foi des intimés que les appelantes avancent à l'appui de cette thèse sont, à mon avis, mal fondés.

[52] Le premier juge n'a pas erré en les rejetant.

1. Les pouvoirs de DASH-L

[53] Je ne retiens pas le premier argument des appelantes voulant que DASH-L n'ait pas le pouvoir d'adopter des procédures d'atténuation du bruit à l'aéroport, dont des restrictions sur les heures de vols ou sur les vols d'entraînement.

[54] Sur les pouvoirs de DASH-L, le premier juge conclut qu'en vertu de la clause 4.1.1 déjà citée de l'acte de cession intervenu en septembre 2004, DASH-L a l'obligation de gérer, d'exploiter et d'entretenir l'aéroport et qu'elle s'en décharge si elle le fait de la façon qu'elle juge appropriée.

[55] Il considère que ce pouvoir de gestion, d'exploitation et d'entretien qu'exerce DASH-L « de la façon qu'elle juge appropriée » inclut celui de prendre des décisions qui restreignent l'accès aux pistes de manière à contrecarrer des problématiques de bruit.

[56] À mon avis, il a raison de conclure ainsi.

[57] D'une part, c'est ce que la lecture de la clause pertinente de l'acte de cession indique. Le mis en cause, le procureur général du Canada, confirme d'ailleurs que l'exploitant d'un aéroport est libre de le gérer de la manière qui lui paraît la plus efficace,

pourvu qu'il respecte la *Loi* et ses règlements. Entre autres responsabilités, l'exploitant propose et gère les procédures d'exploitation de l'aéroport, ce qui inclut les heures d'utilisation. En l'espèce, Transports Canada reconnaît nommément dans ses correspondances que la gestion du climat sonore à l'aéroport et le traitement des plaintes qui y sont reliées relèvent de DASH-L.

[58] D'autre part, la Résolution P-23, dont les restrictions ont fait l'objet d'un NOTAM intégré au *Supplément de vol-Canada* et que tous, y compris les appelantes, respectent, confirme que DASH-L a le pouvoir d'adopter des procédures d'atténuation du bruit à l'aéroport.

[59] Dans ce contexte, l'assertion des appelantes qu'elles ont eu droit, de tout temps, à un libre accès aux pistes jour et nuit, sans restriction, surprend. Elle est contraire à ce que l'acte de cession autorise et à ce que leur propre comportement reconnaît et accepte au regard de la Résolution P-23.

[60] J'ajouterais que cette Résolution P-23 ne se concilie pas avec leur thèse voulant que la problématique du bruit à l'aéroport ne soit qu'un pur prétexte. À sa lecture, il semble que ce ne soit manifestement pas le cas.

[61] Enfin, comme le souligne le premier juge, la Cour supérieure a déjà reconnu ce pouvoir de gestion de l'exploitant d'un aérodrome dans des circonstances analogues⁸ :

Avec égards, la Cour considère que la politique d'assignation du trafic aérien mise de l'avant par ADM pour les aéroports de Mirabel et Dorval est tout à fait légale. Une situation relativement nouvelle a été voulue par le gouvernement canadien visant à confier à une entreprise indépendante la gestion d'aéroports majeurs au Canada. Si le gouvernement a confié la gestion des aéroports de Mirabel et Dorval à ADM, cette dernière a certes le droit de gérer et administrer les aéroports selon ses propres critères.

[...]

[...] Une fois là, ADM peut réglementer l'administration de ses aéroports comme elle l'entend. Le gouvernement canadien a conservé la responsabilité de l'immigration, de la sécurité nationale et de la police aux deux aéroports. Au-delà de ces champs d'application, ADM gère l'aéroport comme tout propriétaire normal. En autant qu'elle respecte les lois en vigueur, les usagers de l'aéroport doivent respecter les usages des lieux. Un de ces usages est la politique d'assignation du trafic aérien. [...]

[Je souligne]

⁸ *Aéroports de Montréal c. Jetall Airways Inc.*, J.E. 94-528 (C.S.), désistement d'appel.

[62] Dans l'arrêt *Aéroports de Montréal c. Meilleur*⁹, la Cour confirme que, dans l'exercice de ce pouvoir de gestion, l'exploitant d'un aérodrome doit demeurer sensible aux intérêts du public. La problématique relative aux inconvénients liés au bruit s'inscrit dans cette préoccupation légitime dans le cadre de l'exploitation d'un aéroport.

[63] Cela dit, contrairement à ce que les appelantes font valoir, l'adoption d'une mesure d'atténuation de bruit par DASH-L ne constitue pas en soi un règlement et, partant, l'exercice d'un pouvoir qui appartient au ministre responsable en vertu de la *Loi*. Lorsque DASH-L adopte une mesure d'atténuation du bruit comme ce fut le cas avec la Résolution P-23 ou avec la Résolution P-1, son application dépend bien sûr de l'obtention de la sanction du ministre responsable et de son intégration subséquente au *Supplément de vol-Canada* avant de devenir obligatoire¹⁰. Par contre, à ce chapitre, le ministre conserve en tout temps son pouvoir de conférer le statut de règlement aux résolutions qu'adopte ainsi DASH-L. Celle-ci n'usurpe pas le pouvoir du ministre lorsque son conseil d'administration prend des décisions dans un objectif de saine gestion de l'aéroport.

[64] Autrement dit, bien que le pouvoir de réglementer appartienne toujours au ministre en vertu de la *Loi*, cela n'empêche pas DASH-L, de concert avec les autres parties concernées, de trouver des solutions aux problèmes de bruit à l'aéroport. Dans un tel cas, la décision de gestion ou d'atténuation du bruit est d'abord prise par l'organisme responsable de l'aéroport, en l'occurrence DASH-L, et ensuite soumise au ministre pour approbation. Il appartient alors à ce dernier de donner cette approbation, ce qu'il fait à moins que la mesure ne contrevienne à des dispositions légales ou réglementaires. Il publie ensuite les restrictions retenues dans le *Supplément de vol-Canada* comme l'y autorise l'article 602.105 du *RAC* :

Critères acoustiques d'utilisation

602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*, notamment en ce qui concerne :

- a) les pistes préférentielles;
- b) les routes à bruit minimum;
- c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;
- d) les procédures d'arrivée;

⁹ [1997] R.J.Q. 1516, J.E. 97-1054, p. 33 et 34 du texte intégral (C.A.).

¹⁰ C'est ce qui s'est de fait produit pour la Résolution P-23. Pour ce qui est de la Résolution P-1, cette étape n'est toujours pas franchie en raison des présentes procédures.

- e) les procédures de départ;
- f) la durée des vols;
- g) les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement;
- h) les approches VFR ou à vue;
- i) les procédures d'approche simulée;
- j) l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage de l'aérodrome.

[Je souligne]

[65] Il convient de préciser ici que la *Loi* établit les compétences du ministre et son pouvoir de délégation aux articles 4.2 et 4.3 :

ATTRIBUTIONS DU MINISTRE

Mission

4.2 Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine. [...]

Autorisation ministérielle

4.3 (1) Le ministre peut autoriser toute personne, individuellement ou au titre de son appartenance à telle catégorie de personnes, à exercer, sous réserve des restrictions et conditions qu'il précise, les pouvoirs et fonctions que la présente partie lui confère, sauf le pouvoir de prendre des règlements, arrêtés, mesures de sûreté ou directives d'urgence.

[Je souligne]

[66] Bref, en vertu de ces dispositions, le ministre peut préciser des procédures d'atténuation de bruit et des exigences de contrôle de bruit applicables dans le *Supplément de vol-Canada*, ce qui inclut des restrictions aux heures d'utilisation et aux vols d'entraînement mises en place par l'exploitant d'un aéroport. La Résolution P-23 le démontre sans ambages.

[67] En appel, les appelantes avancent maintenant que DASH-L n'avait pas le pouvoir d'adopter des mesures d'atténuation de bruit en raison d'une circulaire d'information relative à l'application de l'article 602.105 du *RAC*, soit la Circulaire d'information n° 302-002 intitulée « Mise en place de procédures nouvelles ou modifiées d'atténuation du bruit ». Cette circulaire prévoit onze étapes à suivre avant l'adoption

d'une procédure d'atténuation du bruit. Selon les appelantes, DASH-L ne les aurait pas suivies avant d'adopter la Résolution P-1.

[68] Les appelantes n'ont ni produit ni allégué cette circulaire d'information en première instance. Elles soutiennent que la Cour peut néanmoins en prendre connaissance d'office. Elles n'offrent par contre aucune autorité doctrinale ou jurisprudentielle convaincante à l'appui de leur assertion.

[69] Je suis en désaccord avec cette prétention.

[70] La règle applicable codifiée à l'article 2807 *C.c.Q.* est la suivante :

2807. Le tribunal doit prendre connaissance d'office du droit en vigueur au Québec.

2807. Judicial notice shall be taken of the law in force in Québec.

Doivent cependant être allégués les textes d'application des lois en vigueur au Québec, qui ne sont pas publiés à la Gazette officielle du Québec ou d'une autre manière prévue par la loi, les traités et accords internationaux s'appliquant au Québec qui ne sont pas intégrés dans un texte de loi, ainsi que le droit international coutumier.

However, statutory instruments in force in Québec but not published in the *Gazette officielle du Québec* or in any other manner prescribed by law, international treaties and agreements applicable to Québec but not contained in a text of law, and customary international law, shall be pleaded.

[Je souligne]

[71] D'une part, comme les auteurs Issalys et Lemieux le confirment, une circulaire n'a pas de caractère normatif; elle ne fait donc pas partie du droit en vigueur au Québec¹¹ :

2.24 Les circulaires administratives

[...]

Le plus souvent adressées aux fonctionnaires, les circulaires décrivent de manière détaillée la tâche des divers agents publics chargés de l'application d'une loi ou d'un règlement. En ce sens, elles s'apparenteraient davantage aux directives sans avoir un caractère normatif aussi marqué. [...].

¹¹ Pierre Issalys et Denis Lemieux, *L'action gouvernementale : précis de droit des institutions gouvernementales*, 3^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2009, p. 119.

On a parfois critiqué l'absence de publicité autour des circulaires. Celles-ci sont en effet rarement connues des usagers de services gouvernementaux. [...]

[72] Plus loin dans leur ouvrage, ces auteurs précisent ceci¹² :

3.27 Les circulaires d'application

[...] des circulaires administratives ont pour but d'informer les agents publics concernés, et parfois le public en général, de la manière dont une norme sera appliquée. La circulaire pourra vulgariser le contenu de cette norme et décrire les modalités de son application.

[...]

La circulaire n'ajoute donc pas à la loi et aux règlements. Elle n'est pas non plus une décision à effet normatif et n'est pas opposable aux contribuables. Prise conformément au pouvoir inhérent de gestion que possède le ministre, elle devra cependant être observée par les fonctionnaires et employés du ministère [...].

[Je souligne]

[73] D'autre part, cette circulaire n'est pas publiée dans la Gazette officielle du Québec ni d'une autre manière prévue dans une loi fédérale ou provinciale. Ce n'est ni un texte ou document réglementaire, ni un fait législatif. Elle n'éclaire pas le décideur sur l'intention du législateur.

[74] Cette circulaire devait donc être alléguée et mise en preuve en première instance¹³. Les appelantes ne l'ont pas fait. Cela n'est pas sans conséquence. Les intimés expliquent que si elles l'avaient fait, des témoins de Transports Canada auraient alors expliqué que les procédures prévues à cette circulaire ne sont ni contraignantes ni obligatoires. Son libellé en témoignerait; le processus de mise en place de procédures d'atténuation du bruit en plusieurs étapes ne serait qu'une suggestion¹⁴ :

1.0 INTRODUCTION

La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle peut servir à décrire un moyen acceptable parmi d'autres de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes. Elle ne peut en elle-même modifier ni créer une exigence réglementaire, ni autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

[Je souligne]

¹² *Ibid.*, p. 205 et 206.

¹³ Voir, à ce sujet, *Québec (Sous-ministre du Revenu) c. Vêtements de sport Chapter One inc.*, [2008] R.J.Q. 892, 2008 QCCA 598, paragr. 29 à 31; *Les Équipements Lefco inc. c. Roche Limitée*, [1993] R.D.J. 234, J.E. 93-48, p. 2 et 3 (C.A.).

¹⁴ Selon DASH-L, les extraits mis en preuve du *Supplément de vol-Canada* pour d'autres aéroports le confirmeraient aussi.

[75] Dans ce contexte, j'estime que les appelantes ne peuvent invoquer cette circulaire en appel. Elles n'ont d'ailleurs pas déposé une requête pour être autorisées à présenter une preuve nouvelle devant la Cour. Si elles l'avaient fait, cette requête aurait vraisemblablement été rejetée¹⁵. Cette preuve qu'elles tentent d'invoquer était disponible en première instance. En outre, elle ne semble pas indispensable ou exceptionnelle au point de justifier l'application de l'alinéa 509 (2) *C.p.c.*

[76] Cet argument de dernier ressort des appelantes doit donc échouer.

[77] Aussi, peu importe l'angle sous lequel on aborde ce premier moyen d'appel, il ne résiste pas à l'analyse.

2. Les obligations de DASH-L comme locatrice

[78] À l'appui de leur deuxième moyen, les appelantes invoquent quatre articles du *Code civil du Québec* :

1851. Le louage, aussi appelé bail, est le contrat par lequel une personne, le locateur, s'engage envers une autre personne, le locataire, à lui procurer, moyennant un loyer, la jouissance d'un bien, meuble ou immeuble, pendant un certain temps.

Le bail est à durée fixe ou indéterminée.

1854. Le locateur est tenu de délivrer au locataire le bien loué en bon état de réparation de toute espèce et de lui en procurer la jouissance paisible pendant toute la durée du bail.

Il est aussi tenu de garantir au locataire que le bien peut servir à l'usage pour lequel il est loué, et de l'entretenir à cette fin pendant toute la durée du bail.

1851. Lease is a contract by which a person, the lessor, undertakes to provide another person, the lessee, in return for a rent, with the enjoyment of a movable or immovable property for a certain time.

The term of a lease is fixed or indeterminate.

1854. The lessor is bound to deliver the leased property to the lessee in a good state of repair in all respects and to provide him with peaceable enjoyment of the property throughout the term of the lease.

He is also bound to warrant the lessee that the property may be used for the purpose for which it was leased and to maintain the property for that purpose throughout the term of the lease.

¹⁵ Voir, sur les critères applicables, *Droit de la famille-111934*, 2011 QCCA 1237; *Goumbarak c. Québec (Procureur général)*, 2008 QCCA 1701; *Droit de la famille-07717*, 2007 QCCA 490; *Fillion c. Chiasson*, J.E. 2006-24, 2005 QCCA 1154.

1856. Ni le locateur ni le locataire ne peuvent, au cours du bail, changer la forme ou la destination du bien loué.

1858. Le locateur est tenu de garantir le locataire des troubles de droit apportés à la jouissance du bien loué.

Le locataire, avant d'exercer ses recours, doit d'abord dénoncer le trouble au locateur.

1856. Neither the lessor nor the lessee may change the form or destination of the leased property during the term of the lease.

1858. The lessor is bound to warrant the lessee against legal disturbances of enjoyment of the leased property.

Before pursuing his remedies, the lessee shall notify the lessor of the disturbance.

[Je souligne]

[79] Elles plaident que, par l'adoption de la Résolution P-1, DASH-L viole ses obligations comme locatrice en vertu des baux qui la lient aux appelantes. Selon ces dernières, l'effet inacceptable de cette résolution serait triple : elle affecterait leur droit à la jouissance paisible des lieux loués; elle constituerait un trouble de droit apporté à cette jouissance; elle changerait la destination de ces lieux.

[80] Le premier juge a écarté cet argument principalement pour deux raisons. D'abord, il a estimé que les baux commerciaux liant les parties permettaient justement à DASH-L d'imposer valablement des limites à la jouissance des lieux loués. Ensuite, il a conclu que le préjudice allégué par les appelantes n'était pas établi et demeurait pour l'instant spéculatif et simplement appréhendé. À ses yeux, la preuve prépondérante n'appuyait pas l'affirmation voulant que la Résolution P-1 change la destination des lieux loués ou en affecte la jouissance paisible.

[81] Encore une fois, je considère qu'il a raison. Les appelantes n'établissent pas en quoi le juge a commis des erreurs manifestes et déterminantes sur ces questions de fait ou, au mieux, mixtes de droit et de fait.

[82] Les parties de la Résolution P-1 qui posent problème aux appelantes concernent la mise en œuvre immédiate de certaines recommandations du rapport Flanagan et les restrictions aux heures des posés-décollés sur la piste 24G.

[83] En première instance et devant nous, les appelantes ont soutenu que la Résolution P-1 avalise toutes les recommandations du rapport Flanagan. Ce n'est pas exact. Le texte déjà reproduit de la résolution n'est pas ambiguë : il ne traite que des recommandations qui font l'objet d'un avis favorable du comité technique formé par DASH-L pour étudier le rapport.

[84] Or, sur cet aspect de la Résolution P-1 qu'elles attaquent, les appelantes n'établissent pas que l'une ou l'autre de ces recommandations favorablement reçues par le comité technique affecte leur jouissance paisible des lieux loués, en change la destination ou constitue un trouble de droit. Les appelantes ne démontrent pas une quelconque erreur décisive du premier juge dans le constat qu'il fait à ce sujet (paragr. [65] à [67]).

[85] En première instance et devant nous, les appelantes ont aussi soutenu que cette même Résolution P-1 prévoyait des limites aux heures de vol pour les posés-décollés sur toutes les pistes de l'aéroport, pas seulement sur la piste 24G. Sur la foi d'une preuve non équivoque, le premier juge n'a pas retenu cette prétention (paragr. [73]). Il suffit de lire le procès-verbal du conseil d'administration du 3 juin 2010 et la demande d'émission de NOTAM qui a suivi la Résolution P-1 pour se convaincre de la justesse de cette conclusion. Du reste, les témoins entendus à l'audience conviennent que les restrictions aux heures de vol prévues à la Résolution P-1 ne concernent que la piste 24G. NAV Canada comprend d'ailleurs la résolution de cette manière.

[86] Il est plutôt étonnant de voir les appelantes insister jusqu'en appel sur ce point qui ne sert pas leurs intérêts. Leur entêtement à vouloir faire dire à la Résolution P-1 plus que ce qu'elle énonce, dans le seul but, semble-t-il, de servir leurs arguments de contestation, surprend. Ceci n'aide pas la crédibilité de leur position.

[87] Cela dit, les obligations du locateur de procurer la jouissance des lieux loués, de garantir le locataire contre les troubles de droit et de ne pas changer la destination des lieux sont prévues au *Code civil*. Toutefois, en matière de bail commercial, ces obligations ne sont pas d'ordre public; il est permis d'y déroger.

[88] De ce point de vue, pour un bail commercial, il y a une latitude qui n'existe pas dans le louage résidentiel. L'article 1893 *C.c.Q.* confère un statut d'ordre public à certaines dispositions en matière de louage pour les logements résidentiels uniquement :

1893. Est sans effet la clause d'un bail portant sur un logement, qui déroge aux dispositions de la présente section, à celles du deuxième alinéa de l'article 1854 ou à celles des articles 1856 à 1858, 1860 à 1863, 1865, 1866, 1868 à 1872, 1875, 1876 et 1883.

1893. Est sans effet la clause d'un bail portant sur un logement, qui déroge aux dispositions de la présente section, à celles du deuxième alinéa de l'article 1854 ou à celles des articles 1856 à 1858, 1860 à 1863, 1865, 1866, 1868 à 1872, 1875, 1876 et 1883.

[89] La jurisprudence de la Cour est claire sur ce point :

[35] Il importe de rappeler ici que les articles 1854, 1858, 1859, 1861, 1863 C.c.Q. qui régissent l'obligation du locateur de fournir au locataire la paisible jouissance des lieux loués, ne sont pas d'ordre public : les parties à un bail commercial peuvent donc, comme elles l'ont fait ici librement, limiter, même de façon draconienne, les obligations du locateur (contrairement à ce qui se produit en matière de bail de logement, selon l'article 1893 C.c.Q.). [...] ¹⁶.

[25] Malgré que cette obligation de procurer la jouissance tiende de l'essence même du contrat de louage et qu'elle en soit une de résultat, il se trouve que les parties à un bail commercial peuvent néanmoins y déroger, car les dispositions de l'article 1854 C.c.Q. ne sont pas d'ordre public¹⁷.

[Je souligne]

[90] Or, dans les baux liant directement ou indirectement les appelantes à DASH-L, le droit à la jouissance paisible est prévu, mais sous réserve des règles et règlements établis par le bailleur pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport. À preuve, dans le bail qui concerne l'appelante Les Structures & Composantes Avtech Inc., on retrouve les clauses suivantes :

ARTICLE 11
ACCÈS ET JOUISSANCE PAISIBLE DU TERRAIN

[...]

11.02 JOUISSANCE PAISIBLE DU TERRAIN

Tel qu'il est stipulé au présent bail, le bailleur accorde au locataire, pendant toute la durée initiale du présent bail et toute période de renouvellement de celui-ci, la jouissance paisible du terrain et le droit d'accès aux routes de l'aéroport, sous réserve des règles et règlements pouvant être établis par le bailleur à l'égard de ce droit d'accès.

ARTICLE 26
RESPECT DES LOIS ET RÈGLEMENTS

[...]

(2) Le locataire doit se conformer à tous les règlements relatifs au contrôle de la circulation, à la sécurité aéroportuaire et à l'hygiène ainsi qu'à tous les autres règlements et directives portant sur la gestion et l'exploitation de l'aéroport.

[Je souligne]

¹⁶ *Karrum Realities Inc. c. Ama Investments Inc.*, J.E. 2007-1287, 2007 QCCA 880, paragr. 35.

¹⁷ *Société de Gestion Complan (1980) inc. c. Bell Distribution inc.*, J.E. 2011-425, 2011 QCCA 320, paragr. 25.

[91] Les baux qui lient les appelantes comportent tous des dispositions similaires. Une limitation à la jouissance paisible y est expressément prévue. En somme, ces baux prévoient le libre accès aux pistes par les locataires sous réserve des règles et règlements établis par le bailleur. Le libre accès aux pistes est donc assujéti au libre exercice du pouvoir de gestion de l'organisme qui en a le pouvoir, soit DASH-L.

[92] En d'autres mots, les parties ont expressément prévu des clauses permettant à DASH-L d'adopter la Résolution P-1 comme elle en a le pouvoir. Les appelantes ont convenu de s'y soumettre. Dans l'affaire *Jetall Airways*¹⁸, la Cour supérieure a reconnu la validité de clauses analogues.

[93] L'insertion de ces clauses n'a rien d'étonnant. Elles visent à justement assurer le bon fonctionnement et la libre gestion et exploitation de l'aéroport par DASH-L. Aux termes de l'acte de cession intervenu avec les autorités fédérales, DASH-L est libre d'exercer ce pouvoir de gestion et d'exploitation comme bon lui semble, tant qu'il respecte la *Loi* et les règlements en vigueur.

[94] La restriction de l'accès aux pistes durant certaines heures pour des raisons d'atténuation du bruit pour le voisinage tombe précisément dans ce pouvoir de gestion. La Cour l'a déjà dit. La saine gestion d'un aéroport peut justifier une certaine sensibilité envers l'intérêt du public environnant¹⁹.

[95] D'ailleurs, les baux de certaines appelantes prévoient l'interdiction pour le locataire d'exercer toute activité nuisible aux occupants des terrains adjacents aux lieux loués, aux environs ou simplement au public en général :

ARTICLE 17
NUISANCE

Le locataire ne peut faire ou tolérer ni permettre aucun acte ou aucune chose sur le terrain et dans le bâtiment ou au-dessus de ceux-ci constituant ou pouvant constituer une nuisance pour les occupants des terrains ou lieux adjacents au terrain et au bâtiment ou dans leurs environs ou pour le public en général.

[96] Bref, certains locataires sont même explicitement avertis que les activités nuisibles pour le voisinage sont une des préoccupations de l'exploitant de l'aéroport.

[97] Les dispositions des baux qui lient les appelantes indiquent donc qu'elles étaient informées de la volonté de DASH-L de tenir compte des intérêts des résidents des municipalités avoisinantes, de son pouvoir de limiter l'accès aux pistes, de son pouvoir de gérer la répartition des vols, et de leur obligation de s'y conformer en toutes circonstances.

¹⁸ *Aéroports de Montréal c. Jetall Airways Inc.*, *supra*, note 8, 3, 4 et 18.

¹⁹ *Aéroports de Montréal c. Meilleur*, *supra*, note 9, 34.

[98] Malgré cela, les appelantes soutiennent que DASH-L avait une obligation implicite de leur garantir le libre accès aux pistes en tout temps. Dans leur mémoire, elles vont jusqu'à affirmer que toute restriction apportée au libre accès aux pistes porte nécessairement atteinte à leur jouissance paisible des lieux loués.

[99] À mon avis, elles ont tort. Leurs engagements contractuels et leur comportement font échec à cet argument.

[100] D'abord, les baux qui les lient prévoient plutôt explicitement le contraire, soit l'obligation de se conformer aux règles et directives portant sur la gestion et l'exploitation de l'aéroport. En outre, certains de ces baux excluent expressément toute obligation implicite en faveur du locataire :

33.07
AUCUNE OBLIGATION IMPLICITE

Aucune modalité ou obligation implicite de quelque nature que ce soit souscrites par le bailleur ou en son nom ne doivent résulter des présentes. Les modalités et obligations formelles prévues au présent bail et souscrites par le bailleur sont les seules donnant au locataire le droit de s'en prévaloir.

[101] Ensuite, cette assertion se heurte à leur comportement face à la Résolution P-23. Ce comportement témoigne d'une compréhension contraire à ce qu'elles avancent²⁰. L'acceptation des appelantes de la Résolution P-23 confirme que, dans l'exercice de son pouvoir de gestion de l'aéroport et de ses droits en vertu des baux, DASH-L peut adopter des restrictions aux heures d'utilisation des pistes sans que cela interfère avec leur jouissance paisible des lieux ou en change la destination.

[102] Au-delà de ce qui précède, d'autres considérations justifient tout autant d'écarter ce deuxième moyen. En effet, outre le fait que les baux qui lient les appelantes et DASH-L l'autorisent à adopter une mesure semblable à la Résolution P-1, le premier juge conclut que, de toute manière, le préjudice allégué reste appréhendé, et non réel.

[103] En l'absence d'une erreur manifeste et déterminante, la Cour ne doit pas intervenir dans cette appréciation factuelle du juge qui a eu le privilège d'entendre la preuve²¹. Les appelantes ne me convainquent pas qu'il a erré en écartant leur recours devant la preuve incomplète dont il disposait.

²⁰ Voir, sur ce point, *Sobeys Québec inc. c. Coopérative des consommateurs de Ste-Foy*, [2006] R.J.Q. 100, 2005 QCCA 1172, paragr. 93; *Richer c. Mutuelle du Canada (La)*, [1987] R.J.Q. 1703, 1714 (C.A.)

²¹ *St-Jean c. Mercier*, [2002] 1 R.C.S. 491, 2002 CSC 15; *Housen c. Nikolaisen*, [2002] 2 R.C.S. 235; 2002 CSC 33; *Prud'homme c. Prud'homme*, [2002] 4 R.C.S. 663, 2002 CSC 85.

[104] Le juge considère que la preuve offerte ne permet pas d'affirmer que les modifications envisagées aux heures de vol par la Résolution P-1 mettront un terme aux opérations des appelantes. Selon lui, la démonstration de l'ampleur des conséquences de cette mesure sur les appelantes n'est pas concluante. À ses yeux, elles tentent de dépeindre un scénario catastrophe que la preuve ne confirme pas.

[105] Ses propos sur le sujet sont révélateurs :

[76] D'abord, les écoles de pilotage et les entreprises d'aviation peuvent continuer à utiliser les pistes durant la semaine et la fin de semaine, sous réserve de certaines restrictions relatives aux posés-décollés après 20 heures la semaine et après 13 heures le samedi et toute la journée du dimanche. Ces restrictions vont sans doute occasionner une plus grande affluence pendant les autres heures de la journée et toute autre période de l'année où il n'y a pas de restrictions, mais la destination de l'immeuble et sa jouissance paisible ne sont pas affectées pour autant.

[77] Certes, les demanderesses devront adapter leur mode d'exploitation pour tenir compte de ces restrictions, comme emprunter la piste 24 droite au besoin pour y effectuer des posés-décollés, selon les disponibilités et les instructions des contrôleurs aériens quant à l'utilisation de l'espace aérien. Toutefois, le tribunal n'est pas convaincu que les écoles de pilotage ne seront plus en mesure de compléter la formation de leurs élèves pilotes, dans les délais prévus et conformément à leurs engagements, d'autant plus qu'à ce titre, certaines ententes prévoient un délai supplémentaire avant d'encourir des pénalités.

[78] Bien qu'elles aient exprimé des appréhensions à ce sujet, dans l'hypothèse où la Résolution P-1 serait mise en application, il faut reconnaître qu'il leur est difficile de présenter une preuve concluante sur cet aspect, que ce soit par des statistiques ou autres données, vu qu'elles n'ont pu bénéficier d'une période d'essai de cette mesure restrictive.

[...]

[96] Il faut reconnaître par ailleurs que, d'un côté comme de l'autre, des inconnues demeurent puisque la Résolution P-1, qui vise notamment à imposer des restrictions aux posés-décollés, n'a pas été mise en application.

[106] Il ressort du jugement entrepris et des arguments de chacun qu'en réalité, le préjudice allégué des appelantes n'est pas soutenu par une preuve financière ou statistique quelconque.

[107] Il n'y a pas de preuve concluante sur le nombre de posés-décollés que la Résolution P-1 empêchera dorénavant d'effectuer. Il n'y a pas de preuve concluante de

l'impact de la mesure sur la formation des élèves-pilotes ou sur le nombre d'heures de cours qui ne seront plus disponibles. Il n'y a pas de preuve concluante sur les baisses anticipées de revenus ou de profits des appelantes.

[108] Bien que la Résolution P-1 risque de causer de forts désagréments aux appelantes, il n'y a, en somme, pas de preuve concluante démontrant que l'application des restrictions entraînera des conséquences telles à l'exploitation de leurs entreprises qu'il s'ensuivra une perte de jouissance paisible des lieux ou un changement permanent et substantiel de destination de ceux-ci.

[109] De fait, au moment du procès, tout comme actuellement d'ailleurs, la Résolution P-1 n'avait pas été mise en application. Le processus de NOTAM qui la concerne n'était même pas entamé. L'impact réel de la mesure était donc inconnu. La preuve d'un engorgement problématique, d'une sécurité amoindrie ou d'un danger véritable était absente. Il en allait de même de la preuve d'un empêchement de fonctionner des appelantes dans les circonstances.

[110] Certes, on ne peut nier que la Résolution P-1, si elle est appliquée, occasionnera des changements à l'utilisation des pistes, à l'affluence et à l'utilisation de l'espace aérien. Il est vrai que ces nouvelles restrictions pour les écoles de pilotage rendront plus difficile la complétion de leurs curriculums de cours. Huit heures de posés-décollés de nuit par élève sont nécessaires pour obtenir une certification et la majorité de ces opérations s'effectuent entre les mois d'avril et novembre puisque le type d'aéronef utilisé pour ces manœuvres ne peut voler lorsque la température s'abaisse sous 15°C. Il se peut que cette modification leur complique la tâche et diminue la quantité d'élèves en formation qu'elles pourront accueillir.

[111] Il est aussi vrai que de nouvelles questions de sécurité risquent de se poser en raison de l'adoption de la Résolution P-1, alors qu'elles ne se posaient pas autrefois. Bien que les autres pistes pourront être utilisées – dans la mesure où le trafic aérien le permet – et que la piste 24G pourra encore être utilisée durant la majeure partie de la journée, les jours de semaine, des inconnus demeurent, à n'en pas douter.

[112] Comme le premier juge, je constate que NAV Canada exprime des préoccupations légitimes pour la sécurité des opérations à l'aéroport de Saint-Hubert en raison des mesures proposées. NAV Canada estime pour le moment que les contrôleurs aériens ne seront pas en mesure d'intégrer plus d'un ou deux aéronefs des écoles de pilotage à la fois à la piste 24D pour effectuer des manœuvres de posés-décollés lorsque la piste 24G ne sera pas disponible. Bien qu'il y ait désaccord entre les parties sur ce sujet, tous concèdent que NAV Canada est l'autorité suprême et finale sur ces questions. Elle a la compétence exclusive et reconnue pour gérer et répartir le trafic aérien en fonction des horaires prévus et des restrictions imposées.

[113] Toutefois, si la cohabitation du trafic entre les usagers habituels des pistes 24D et 24G peut s'avérer difficile si les mesures envisagées sont éventuellement mises en

place, tout reste pour l'heure hautement spéculatif. On ne saisira la portée exacte de la mesure qu'à l'usage. En d'autres mots, toutes légitimes que soient ces préoccupations, elles ne transforment pas le préjudice appréhendé des appelantes en un préjudice réel ou probable.

[114] À ce chapitre, la jurisprudence sur laquelle les appelantes insistent est circonscrite à un contexte bien particulier, soit la décision de l'organisme de gestion des aéroports de Montréal, ADM, de transférer tous les vols de passagers de Mirabel à Dorval. Sans surprise, cette décision unilatérale avait eu un impact majeur sur les locateurs d'espaces commerciaux dans l'affaire *Leasehold Construction Corporation c. Aéroports de Montréal*, ou sur les complexes hôteliers dans l'affaire *Aéroports de Montréal c. Hôtel de l'Aéroport de Mirabel inc.*

[115] Dans *Leasehold*²², la Cour supérieure avait statué que les faits démontraient qu'il y avait ainsi eu un changement de destination important :

[39] Il est clair de la preuve que le Bail a été conclu dans un contexte où Mirabel devait devenir l'aéroport dédié aux vols passagers internationaux pour Montréal et, éventuellement, le principal aéroport passagers de Montréal. Or, les vols passagers internationaux représentent – et rien n'indique que ce n'était pas le cas en 1975 – la grande majorité du fret aérien qui est lui-même la seule raison de la présence des locataires de Leasehold à Mirabel qui sont eux-mêmes la seule raison de la construction de l'immeuble de Leasehold sur les terrains faisant l'objet du Bail.

[40] Peut-on sérieusement soutenir que Leasehold aurait construit en 1975 littéralement au milieu des champs un immeuble spécialement adapté au traitement du fret aérien, si ce n'était de l'engagement implicite de l'auteur d'ADM d'exploiter un aéroport international de passagers à Mirabel pendant la durée du Bail?

[41] Le Tribunal estime que poser la question c'est y répondre.

[116] Dans *Hôtel de l'Aéroport de Montréal*²³, la Cour soulignait ceci :

[33] Le contrat est la loi des parties et il est exact que dans le bail du 26 juin 1975 on ne retrouve pas de clause qui garantit expressément au locataire l'approvisionnement de l'hôtel par le maintien des vols. Toutefois, ce contrat d'ailleurs non négocié, mais unilatéralement imposé par le locateur en 1975, comme tous les autres contrats, s'étend non seulement à ce qui y est

²² *Leasehold Construction Corporation c. Aéroports de Montréal*, [2005] R.J.Q. 2071, J.E. 2005-1449, paragr. 39-41 (C.S.).

²³ *Aéroports de Montréal c. Hôtel de l'aéroport de Mirabel inc.*, [2003] R.J.Q. 2479, J.E. 2003-1606, paragr. 33-36 (C.S.).

spécifiquement prévu, mais aussi à tout ce qui en découle d'après sa nature et suivant les usages, l'équité ou la loi.

[34] Il me semble évident que l'une des considérations principales du bail est l'existence d'un achalandage à Mirabel suffisant pour couvrir l'investissement et faire un profit raisonnable. On ne peut, sans friser la pure argutie, sérieusement soutenir que quelqu'un accepterait d'exploiter un hôtel dans une zone inhabitée tout en pensant que, du jour au lendemain, son locateur peut impunément concentrer à Dorval les vols sur lesquels il compte pour rentabiliser son entreprise.

[35] La lecture des termes mêmes du bail révèle clairement le lien nécessaire entre le trafic aéroportuaire et la disponibilité de l'hôtel. En effet, il impose une disponibilité prioritaire des chambres pour les passagers (art. 18b). C'est de plus le directeur de l'aéroport qui fixe les tarifs hôteliers (art. 18c). On oblige, en outre, le locataire à mentionner l'aéroport dans toute représentation promotionnelle (art. 39), etc.

[36] En résumé, l'existence d'un achalandage suffisant à Mirabel constituait, sinon une considération principale de l'engagement du locataire, du moins une condition implicite mais claire du bail. [Références omises]

[117] Ces affaires se distinguent aisément. La décision unilatérale d'un organisme de gestion de déplacer tous les vols de transport de passagers d'un aéroport à un autre ne peut se comparer à celle de limiter les posés-décollés sur une piste, les soirs de semaine après 20 h et le samedi après 13 h.

[118] Ces précédents invoqués par les appelantes concernent de fait des recours visant à obtenir compensation financière pour les pertes subies une fois l'implantation de la décision de l'organisme de gestion. À l'opposé, ici, les appelantes cherchent à empêcher DASH-L d'exercer les pouvoirs qui lui sont propres avant même la constatation d'un préjudice.

3. La mauvaise foi alléguée

[119] Comme troisième moyen, les appelantes plaident la mauvaise foi des intimés. Elles font valoir qu'ils auraient agi dans le seul but de favoriser les intérêts de la Ville afin de l'appuyer dans ses moyens détournés pour les évincer de l'aéroport. Autrement dit, que la Résolution P-1 aurait été adoptée pour des motifs étrangers à la problématique invoquée du bruit.

[120] Ces affirmations des appelantes sont lourdes de conséquences. Le fardeau de les établir repose sur leurs épaules. Or, au-delà de vagues allégations et de spéculations sur les intentions des intimés, le premier juge conclut que la preuve n'appuie par leur assertion.

[121] Ici encore, j'estime qu'il n'y a pas lieu d'intervenir.

[122] D'une part, le juge est d'avis que la preuve n'établit pas l'allégation centrale des appelantes voulant que la Ville ait un intérêt autre que le développement de l'aéroport de Saint-Hubert en harmonie avec le bien-être de ses citoyens. Les constats qu'il tire de la preuve entendue sont étayés avec précision dans son jugement. On y lit entre autres ceci :

[106] Ces préoccupations municipales ne datent pas d'hier, puisque le maire à l'époque, M. Jacques Olivier, écrivait au président de Pascan Aviation le 14 septembre 2004, pour le féliciter de son implication dans le développement de l'Aéroport de Saint-Hubert et de la zone aéroportuaire de la Ville de Longueuil (pièce P-8). Il terminait sa lettre en insistant sur l'atteinte du principal objectif, à savoir «développer le poumon économique du nouveau Longueuil en harmonie avec le bien-être de nos concitoyens».

[107] Cet objectif demeure d'actualité et continue de guider sans doute les autorités municipales dans la gestion de ce dossier. Il ne faut donc pas s'étonner des prises de positions de ces autorités et de l'intérêt qu'elles portent au dossier de l'aéroport.

[...]

[112] Par ces actions, les autorités de la Ville de Longueuil manifestent clairement leur intention d'assurer un leadership dans la gestion de ce dossier, qui implique tant le développement de l'aéroport que la sérénité des citoyens qui habitent à proximité de celui-ci, ce qui ne peut lui être reproché puisque c'est son rôle comme organisme public. La question à laquelle doit cependant répondre le tribunal est de déterminer si ces interventions ont pu influencer les administrateurs de DASH-L, au point qu'ils ont agi pour des fins impropres et en violation de leur devoir de loyauté envers DASH-L, comme le prétendent les demandereses.

[...]

[114] En l'espèce, l'on sait que les interventions des autorités municipales concernent le développement de l'Aéroport de Saint-Hubert et la problématique du bruit des avions aux abords de cet aéroport. Soulignons que ces questions sont aussi des préoccupations de DASH-L qui, en vertu de ses lettres patentes (pièce D-4), a notamment pour objet:

«À des fins de promotion et de développement culturel, commercial, économique et social et sans intention pécuniaire pour ses membres:

1. Gérer, exploiter et développer l'aéroport de Saint-Hubert et ce de manière sûre, efficiente, économique et viable au plan financier».

[...]

[116] Cette résolution, adoptée sur division, certains administrateurs désignés par le Conseil d'agglomération de la Ville de Longueuil ayant voté contre et d'autres désignés par les membres, dont Madame Josée Prud'homme, ayant voté en faveur de celle-ci, est encore en vigueur au moment de l'introduction des procédures. Il n'apparaît pas que cette résolution ait été adoptée sous la dictée de la Ville de Longueuil ou qu'elle aille à l'encontre des intérêts de DASH-L.

[123] Les appelantes ne démontrent pas d'erreur manifeste et déterminante de sa part dans ces constats.

[124] Je rappelle que l'assertion voulant que la problématique du bruit ne soit qu'un prétexte à l'adoption de la Résolution P-1 ne s'accorde pas avec l'adoption antérieure et l'application sans contestation de la Résolution P-23. Dans les deux cas, les résolutions visent à traiter d'une problématique relative au bruit; elles imposent chacune des limites et une forme d'encadrement aux heures d'exploitation de l'aéroport et à l'utilisation des pistes, notamment pour des manœuvres de posé-décollé. Ce qui les différencie se mesure en termes de degré et d'intensité.

[125] La négation des appelantes de cette problématique du bruit se heurte d'ailleurs à la constatation factuelle du premier juge qui estime que celle-ci est établie de façon prépondérante. Plusieurs paragraphes de son jugement en font foi²⁴.

[126] D'autre part, une conclusion identique vaut pour le constat du juge sur l'influence alléguée de la Ville envers les administrateurs intimés qu'elle a désignés sur le conseil de DASH-L. Sur ce sujet, le juge écrit ceci :

[119] Une réalité s'impose. On ne peut évacuer de ce débat la problématique du bruit engendré par l'exploitation de l'Aéroport de Saint-Hubert, les plaintes de citoyens qui résident aux abords de celui-ci, les interventions des autorités municipales préoccupées par le bien-être de leurs citoyens et le développement de l'aéroport préconisé par les entreprises qui y sont installées et encouragé par la Ville de Longueuil, ce qui contribue d'ailleurs au développement économique de cette région. Ce sont là des éléments avec lesquels le conseil d'administration de DASH-L doit composer.

[120] Dans la même veine, le tribunal estime que pour les membres du conseil d'administration de DASH-L, il n'est pas incompatible avec leur mandat ni

²⁴ Paragraphes [16], [23] à [28], [115], [119] et [124].

contraire aux intérêts de cet organisme, d'être préoccupés par le développement de l'aéroport en harmonie avec le bien-être des citoyens qui vivent aux abords de celui-ci, préoccupations qui rejoignent aussi les objectifs de la Ville de Longueuil. Ces administrateurs peuvent appuyer des mesures en ce sens, malgré qu'elles puissent être contraignantes pour les usagers de l'aéroport, sans pour autant agir à l'encontre de l'intérêt de leur mandant et manquer de loyauté à son égard.

[...]

[124] Les questions en cause sont d'intérêt public, elles concernent tant le développement de l'Aéroport de Saint-Hubert que le bien-être des citoyens de la Ville de Longueuil et à ce titre, elles transcendent les questions d'intérêt privé qui auraient pu préoccuper certains membres du conseil d'administration de DASH-L, qu'ils aient voté pour ou contre la Résolution P-1.

[127] Il ne commet pas d'erreur manifeste et déterminante en signalant qu'il est sain pour un organisme qui remplit une tâche propre à un corps public de tenir compte de l'intérêt public dans sa prise de décision. De même, l'absence de connaissances en aéronautique de certains des membres du conseil d'administration de DASH-L n'équivaut pas en soi à mauvaise foi de leur part. Pas plus que leur nomination à ce poste comme représentants de la Ville ne les prédispose nécessairement à faire primer les intérêts de celle-ci sur ceux de DASH-L.

[128] Somme toute, le juge considère qu'il ne peut raisonnablement conclure à la mauvaise foi des membres du conseil d'administration de DASH-L. Il a vu et entendu les témoins. Les appelantes nous demandent en quelque sorte de refaire son exercice d'évaluation. Ce n'est pas le rôle d'une cour d'appel.

[129] Les appelantes insistent néanmoins.

[130] Elles arguent que le libellé de la Résolution P-1 émane de la Ville et que, au moment de l'audience en Cour supérieure, aucune étude de bruit n'avait été complétée, y compris l'obtention de courbes d'environnement sonores.

[131] L'on ne peut, à mon avis, en tirer une inférence négative au stade actuel. Dans un contexte où la Résolution P-1 n'a jamais été mise en place en raison des procédures pendantes, l'on peut difficilement reprocher à la Ville et aux intimés de ne pas avoir complété les relevés de niveau de bruit prévus à la résolution. Cette dernière prévoit que la Ville doit faire ces relevés; il va de soi qu'elle devra y procéder en temps opportun.

[132] De la même manière, l'on ne peut taxer les intimés ou la Ville de mauvaise foi en raison de leur inaction face au préjudice appréhendé des appelantes que la preuve n'appuie pas pour l'instant.

[133] Certes, cela n'implique pas que les intimés ou la Ville soient dorénavant libres d'agir comme ils l'entendent. L'impact réel des mesures prévues à la Résolution P-1 sur les appelantes reste difficile à cerner. Seul l'avenir le précisera.

[134] À l'audience, tout en invoquant que le recours est prématuré, les intimés reconnaissent qu'ils doivent faire preuve de bonne foi en regard de l'application de la Résolution P-1 et de ses conséquences potentielles envers les appelantes. Ils concèdent que, le cas échéant, il serait abusif de leur part de ne pas apporter les ajustements qui s'imposent si, par exemple, la jouissance paisible des lieux est sérieusement affectée ou l'opération des écoles de pilotage, mise en péril par les mesures instaurées.

4. Les conclusions recherchées

[135] En terminant, un mot s'impose sur les conclusions recherchées par les appelantes en première instance et en appel. L'étendue de ce qu'elles demandent étonne et reste à mon avis injustifiée. Même en assumant pour les fins du débat, comme les parties l'ont requis, que la Résolution P-1 était permanente, alors que ce n'est toujours pas le cas, les conclusions que recherchent les appelantes débordent largement l'objet de la problématique qui oppose les parties sur cette résolution.

[136] Dans leur mémoire, les appelantes disent rechercher les conclusions suivantes :

[...]

ORDONNER à DASH-L, ses administrateurs, dirigeants, employés, représentants et ayants droit de s'abstenir et de cesser, directement ou indirectement (a) de donner suite ou de mettre en oeuvre la Résolution, en tout ou en partie, ou (b) de restreindre les manœuvres de posé-décollé à l'Aéroport de quelque façon que ce soit, notamment en limitant les plages horaires au cours desquelles ces manœuvres sont autorisées;

ORDONNER à la mise en cause NAV Canada, ses administrateurs, dirigeants, employés et représentants, de s'abstenir de donner suite, directement ou indirectement, à toute demande de DASH-L relative à l'implantation totale ou partielle de la Résolution, incluant toute demande visant l'émission d'un NOTAM aux fins de limiter les manœuvres de posé-décollé à l'Aéroport;

ORDONNER à DASH-L, ses administrateurs, dirigeants, employés, représentants et ayants droit, ainsi qu'aux défendeurs individuels, de s'abstenir et de cesser, sauf pour des raisons de sécurité, d'adopter, de prendre et/ou d'émettre quelque autre résolution, directive, décision ou mesure de quelque nature que ce soit, incluant une demande d'émission d'un NOTAM, ayant pour but, pour objet ou pour effet de limiter, de restreindre, de contingenter, ou d'arrêter, en tout ou en partie, de façon permanente ou temporaire, l'usage, les

manoeuvres ou les activités des appelantes à l'Aéroport, incluant, mais sans restreindre la portée de ce qui précède, toutes manoeuvres d'atterrissage, de décollage et/ou de posé-décollé, ainsi que l'usage libre et sans restriction à cet égard de toutes et chacune des pistes situées l'Aéroport, dont les pistes 24 Gauche et 24 Droite;

ALTERNATIVEMENT AUX CONCLUSIONS EN INJONCTION PERMANENTE :

DÉCLARER que DASH-L ne peut, directement ou indirectement, donner suite ou mettre en oeuvre la Résolution, ni ne peut demande l'émission d'un NOTAM qui aurait pour effet de restreindre les manoeuvres de posé-décollé à l'Aéroport, notamment, en limitant les plages horaires au cours desquelles ces manoeuvres sont autorisées;

DÉCLARER que la mise en cause NAV Canada ne peut donner suite à toute demande de DASH-L relative à l'implantation totale ou partielle de la Résolution, incluant, mais sans restreindre la portée de ce qui précède, toute demande visant l'émission d'un NOTAM aux fins de limiter les manoeuvres de posé-décollé à l'Aéroport;

DÉCLARER que DASH-L ne peut, sauf pour des raisons de sécurité, adopter, prendre ou émettre quelque autre résolution, directive, décision ou mesure, incluant une demande d'émission d'un NOTAM, ayant pour but, pour objet ou pour effet de limiter, de restreindre, de contingentier, ou d'arrêter, de quelque façon que ce soit, en tout ou en partie, de façon permanente ou temporaire, l'usage, les manoeuvres ou les activités des appelantes à l'Aéroport, incluant toutes manoeuvres d'atterrissage, de décollage et/ou de posé-décollé, ainsi que l'usage libre et sans restriction à cet égard de toutes et chacune des pistes situées l'Aéroport, dont les pistes 24 Gauche et 24 Droite;

[...]

[Je souligne]

[137] D'un côté, ce libellé annihilerait l'effet d'une résolution comme la Résolution P-23 à laquelle elles consentent. De l'autre côté, limiter aux seules « raisons de sécurité » les pouvoirs de DASH-L en matière d'adoption de résolutions relatives aux heures d'exploitation des pistes de l'aéroport ferait fi des pouvoirs de gestion que la *Loi* et l'acte de cession lui reconnaissent. Enfin, accorder ces conclusions aurait pour effet de bâillonner les administrateurs de DASH-L et de les rendre passibles d'outrage chaque fois où ils prendraient une décision moins populaire pour la gestion de l'aéroport. Les intimés ont raison de soutenir que cela paralyserait la gouvernance de DASH-L.

[138] Pour tout dire, ces conclusions trahissent les intentions réelles des appelantes qui transpirent de leur positionnement en l'espèce. Soit, semble-t-il, d'empêcher DASH-L d'encadrer de quelque manière que ce soit les manoeuvres de posé-décollé à

l'aéroport, les heures d'exploitation de celui-ci ou les plages horaires de l'utilisation des pistes. Il est inutile d'épiloguer longuement sur le sujet. Si c'est ce que recherchent en réalité les appelantes, elles font fausse route. Il semble assez manifeste que ce ne peut être le cas.

[139] Par contre, je suis conscient que le rejet du recours des appelantes ne met pas nécessairement un point final à la problématique qui divise les parties. Quitte à le répéter, ce rejet n'implique pas que les intimés ou la Ville peuvent, par exemple, faire abstraction de leur volonté de procéder à des relevés des niveaux de bruit tel que promis. Il ne signifie pas non plus que les intimés peuvent imposer impunément toute mesure d'atténuation du bruit sans tenir compte, le cas échéant, du préjudice ou de l'impact réel de son application sur les appelantes.

[140] À ce chapitre, il est souhaitable que les décisions de NAV Canada, dans son rôle de gestionnaire de dernier ressort de la circulation aérienne à l'aéroport, puissent inspirer les parties dans la recherche d'une solution adéquate qui tienne compte des intérêts de chacun.

[141] Pour l'instant cependant, j'estime que le débat juridique qui se soulève devant la Cour doit se résoudre par le rejet de l'appel, avec dépens contre les appelantes.



CLÉMENT GASCON, J.C.A.