

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL**

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

No:

COMITÉ ANTI-POLLUTION DES AVIONS
– **LONGUEUIL**, personne morale sans but lucratif, ayant son siège social situé au 3672, rue Perras, dans les ville et district de Longueuil, province de Québec, J3Y 7W1;

-et-

CHANTAL NICOLE, personne désignée, résidant et domiciliée au 3458, rue Paul-Prevost, dans les ville et district de Longueuil, province de Québec, J3Y 9J2;

Partie demanderesse

c.

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL, personne morale sans but lucratif, ayant son siège social sis au 5700, route de l'Aéroport, dans les ville et district de Longueuil, province de Québec, J3Y 8Y9;

-et-

CANADA JETLINES LTD., personne morale ayant son siège social situé au 1140, rue Pender Ouest, suite 1240, à Vancouver, en Colombie-Britannique, V6E 4G1;

-et-

CANADA JETLINES OPERATIONS LTD., personne morale ayant son siège social situé au 1140, rue Pender Ouest, suite 1240, à Vancouver, en Colombie-Britannique, V6E 4G1;

-et-

LES INVESTISSEMENTS NOLINOR INC., personne morale ayant son siège social situé au 11600, rue Louis-Bisson, à Mirabel, province de Québec, J7N 1G9;

-et-

CHRONO AVIATION INC., personne morale ayant son siège social situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

CHRONO JET INC., personne morale ayant son siège social situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

9266-4325 QUÉBEC INC., personne morale ayant son siège social situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

CHRONO AVIATION NUNAVIK INC., personne morale ayant son siège social situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

CHRONO AVIATION NEMASKA INC. personne morale ayant son domicile élu situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

CHRONO AVIATION WEMINDJI INC., personne morale ayant son siège social au 21, route Hiltop, à Wemindji, district judiciaire de l'Abitibi, province de Québec, J0M 1L0;

-et-

CHRONO AVIATION WASWANIPI INC., personne morale ayant son domicile élu situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

-et-

WAASHESHKUN CHRONO AVIATION INC., personne morale ayant son domicile élu situé au 706A, 7^e avenue de l'Aéroport, dans les ville et district de Québec, province de Québec, G2G 2T6;

Parties défenderesses

-et-

VILLE DE LONGUEUIL, 4250, chemin de la Savane, dans les ville et district de Longueuil, province de Québec, J3Y 9G4;

-et-

NAV CANADA, personne morale sans but lucratif, ayant son domicile élu au siège social de Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., sis au 1, Place Ville-Marie, 37^e étage, dans les ville et district de Montréal, province de Québec, H3B 3P4;

-et-

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA, dont le Bureau régional du Québec est sis au 200, boulevard René-Lévesque Ouest, 9^e étage, dans les ville et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1X4;

Mis-en-cause



**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
EN INJONCTION INTERLOCUTOIRE ET PERMANENTE**
(Articles 509 et suivants du *Code de procédure civile*)

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE, LA PARTIE DEMANDERESSE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

I. LES ENTITÉS IMPLIQUÉES

1. La demanderesse, Comité Anti-Pollution des Avions – Longueuil (ci-après « **CAPA-L** ») est une personne morale sans but lucratif dûment incorporée sous la Partie III de la *Loi sur les compagnies (RLR1, c. C-38)*, ayant comme activité principale de sensibiliser la population et de rallier l'ensemble de la collectivité, le tout tel qu'il appert d'un extrait du Registre des entreprises, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-1**;
2. CAPA-L est actuellement composée d'approximativement 320 membres ayant leur résidence principale dans l'une des villes de l'agglomération de Longueuil, qui adhèrent aux objectifs de CAPA-L et qui ont complété une demande d'adhésion;
3. Les buts et objectifs de CAPA-L sont les suivants:
 - a) Améliorer la qualité de vie des citoyens de l'agglomération de Longueuil et diminuer les impacts de la pollution des avions sur la santé;
 - b) Dénoncer toute nuisance sonore excessive produite par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert;
 - c) Unir dans la réflexion et l'action tous les citoyens ou organismes;
 - d) Sensibiliser la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit;
 - e) Exiger l'application rapide et efficace de solutions afin de résoudre ce problème de nuisances sonores excessives;
 - f) Exiger que les projets de développement de l'aéroport soient soumis à des consultations publiques;

4. La défenderesse Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil (ci-après « **DASHL** ») est une personne morale à but non lucratif dûment incorporée en vertu de la Partie III de la *Loi sur les compagnies (RLR1, c. C-38)*, ayant comme activités principales de promouvoir, favoriser et assurer le développement culturel, commercial et économique, le tout tel qu'il appert du Registre des entreprises, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-2**;
5. Le conseil d'administration de DASHL est composé de M. Charles Vaillancourt, M. Jacques Saada, M. Patrick Savard, Mme Nathalie Boisclair, M. Denis Chagnon et M. Alain Chevrier;
6. Plus précisément, les activités de DASHL se concentrent autour de l'Aéroport de Saint-Hubert sis au 5700, route de l'Aéroport, à Saint-Hubert (ci-après l'« **Aéroport** »);
7. Plusieurs entreprises ont des activités à l'Aéroport, dont principalement des entreprises exploitant des petits et moyens aéronefs;
8. La situation géographique de l'Aéroport est spécifique en ce qu'elle avoisine des zones à haute densité résidentielle de l'Agglomération de Longueuil, dont Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Hubert, le tout tel qu'il appert d'une copie d'écran de la situation géographique de l'Aéroport sur *Google map*, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-3**;
9. La demanderesse, Mme Chantal Nicole, réside dans l'arrondissement de Saint-Hubert, à approximativement 1.5km en ligne droite de l'extrémité de la piste 06G/24D ainsi que de la piste 06D/24G de l'Aéroport, et est également secrétaire de CAPA-L;
10. La défenderesse, Les Investissements Nolinor inc. (ci-après « **Nolinor Aviation** »), opère une compagnie de transport aérien, vols réguliers ou nolisés, le tout tel qu'il appert de sa fiche du Registre des entreprises du Québec, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-4**;
11. La défenderesse, Chrono Aviation inc., est la société mère des codéfenderesses, Chrono Jet inc., Chrono Aviation Nunavik inc., Chrono Aviation Waswanipi inc., Chrono Aviation Wemindji inc., Chrono Aviation Nemaska inc. et Waasheshkun Chrono Aviation inc. (ci-après collectivement appelés « **Chrono Aviation** »), le tout tel qu'il appert de leurs fiches du Registre des entreprises du Québec, communiquées en liasse au soutien des présentes sous la cote **P-5**;

12. Les demanderesses n'ont pas de moyen à ce stade-ci de départager la responsabilité des filiales de Chrono Aviation eu égard aux vols opérés à l'Aéroport, ce pourquoi elles sont nommées défenderesses solidaires aux termes des présentes;
13. 9266-4325 Québec inc. (ci-après « **4325** ») est une compagnie de gestion d'avions et de location de véhicules de luxe ayant comme administrateurs principaux Vincent Gagnon-Pouliot et Dany Gagnon, également administrateurs de Chrono Aviation, le tout tel qu'il appert de la fiche du Registre des entreprises, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-6**;
14. Arctic Co-Operatives Limited (ci-après « **Arctic Co-Op** ») est une coopérative des Territoires du Nord-Ouest ayant comme activité principale le commerce, la gestion et la comptabilité, le tout tel qu'il appert de la fiche de l'Office des compagnies du Manitoba, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-7**;
15. Baffinland Iron Mines Corporation (ci-après « **Baffinland** ») est une compagnie canadienne ayant comme principale activité l'extraction de minerai de fer à Mary River, au Nunavut, le tout tel qu'il appert d'un extrait du site internet de Baffinland, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-8**;
16. Chrono Aviation est une compagnie d'aviation s'étant tout récemment installée à l'Aéroport relativement à un contrat obtenu en collaboration avec Arctic Co-Op, dont Baffinland est la cocontractante;
17. Canada Jetlines Operations Ltd. et Canada Jetlines Ltd. (ci-après « **Jetlines** ») sont des compagnies d'aviation de vols à rabais canadiennes exploitant de gros aéronefs, le tout tel qu'il appert du registre de Corporation Canada et des communiquées de presses de Jetlines, communiqués au soutien des présentes sous la cote **P-9**;
18. La mise en cause, NAV CANADA, est une personne morale sans but lucratif dûment constituée en vertu de la *Loi sur les Corporations canadiennes (S.R.C.1970, c.- C-32)* en 1995, ayant reçu de Transports Canada la gestion du système de navigation aérienne civile, ainsi que la responsabilité du contrôle et de la surveillance du trafic aérien, le tout tel qu'il appert du Registre des entreprises, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-10**;
19. Le Procureur général du Canada, représentant les intérêts de Transports Canada est mis en cause dans la présente action vu les conclusions demandées relatives à des restrictions demandées sur les activités de l'Aéroport;

20. La Ville de Longueuil est l'autorité locale qui réglemente certaines normes de bon voisinage et un de ses élus siège aujourd'hui au conseil d'administration de DASHL;

II. HISTORIQUE

21. En 1994, le gouvernement canadien adopte la Politique nationale des aéroports (PNA) qui prévoit la dévolution des plus petits aéroports à des villes ou à des sociétés privées;
22. Le ou vers le 1^{er} septembre 2004, DASHL se voit céder par Transports Canada la responsabilité de gérer, entretenir et exploiter l'Aéroport pour une période de dix (10) ans;
23. À ce moment, le conseil d'administration de DASHL était composé de onze (11) membres dont :
- a. Cinq (5) membres nommés par la Ville de Longueuil;
 - b. Quatre (4) membres nommés par la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud;
 - c. Deux (2) membres réguliers élus lors d'une assemblée générale;
24. En 2006, DASHL se donne comme mission d'agrandir l'Aéroport;
25. Ainsi, de 2007 à 2009, les citoyens subissent une augmentation de 25% du trafic aérien survolant les quartiers résidentiels de l'arrondissement de Saint-hubert du Vieux-Longueuil, passant de 81 858 vols à 109 085 vols locaux en 2009;
26. En 2009, en réaction aux plaintes formulées par les citoyens, la Ville de Longueuil retient les services de DESSAU, une société canadienne d'ingénierie, d'environnement et de construction, et ce afin d'effectuer une étude sur le bruit engendré par le trafic aérien;
27. Le ou vers le 6 juillet 2009, DASHL adopte une résolution politique de gestion de bruit pour les « posés-décollés », c'est-à-dire les manœuvres propres aux écoles de pilotage, prévoyant une interdiction d'effectuer ladite manœuvre avant 7h00 du lundi au dimanche, après 23h00 du lundi au vendredi et après 18h00 le samedi et dimanche, ainsi qu'une obligation d'atteindre une altitude de mille pieds (1000pi) avant de quitter le cap de la piste;

28. En avril 2010, ladite résolution fait l'objet d'un avis *NOTAM* de NAV CANADA, puis est publiée dans les Suppléments de Vol-Canada, ce qui a conduit au caractère normatif de ladite résolution, le tout tel qu'il appert de la publication dans les Suppléments de Vol-Canada, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-11**;
29. Le ou vers le 21 octobre 2009, DESSAU publiait un sommaire de son étude sur la nuisance subie par les citoyens de la Ville de Longueuil, lequel est communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-12**, dans lequel on retrouve les données suivantes :
- a. Il y avait en moyenne 800 à 900 mouvements d'avions par jour, ce qui représente 1 avion à toutes les 45 secondes entre 7h00 et 23h00 la semaine et 7h00 et 18h00 la fin de semaine;
 - b. « *au point C situé dans le secteur résidentiel le plus proche de l'aéroport (axe de la piste 24G), le nombre d'événements dépassant 70dBA se situe entre 208 et 343 selon la journée (mis à part la journée du 17 août 2009) ce qui représente une moyenne d'un avion (excédant 70 dBA) toutes les 3 minutes* » (p. 13);
 - c. « *un survol d'avion toutes les 3 minutes en moyenne, dont le niveau excède 70 dBA, représente une gêne notable* » (p.13);
30. En 2010, la Ville de Longueuil organise une consultation publique, ce qui mène à la prise de conscience des impacts du trafic aérien sur la santé des citoyens à travers certains documents clés communiqués à la Ville :
- a. Les directives de l'Organisation mondiale de la santé, communiquées au soutien des présentes sous la cote **P-13**;
 - b. Le Mémoire de CAPA-L communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-14**;
 - c. Le Mémoire de l'ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-15**;
 - d. L'Analyse des impacts potentiels du bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens vivant à proximité de la Direction de santé publique Montérégie, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-16**;
31. Le 20 avril 2010, le rapport Flanagan est publié, lequel prévoit quarante-cinq (45) recommandations pour atténuer le bruit, le tout tel qu'il appert dudit rapport, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-17**;

32. Essentiellement, il y a été répertorié que :

- a. des taux élevés de décibels provoquent des effets négatifs sur la santé physique et mentale, notamment du stress, des problèmes cardiovasculaires, de l'hypertension, la perturbation du sommeil, la dépression, l'agressivité et l'aggravation des troubles mentaux, en plus de nuire au développement de l'enfant (P-15, pp. 10-13) (P-16, pp. 13-18);
- b. le bruit généré par l'Aéroport occasionne une gêne sonore de modérée à sérieuse (P-16, p. 30);
- c. sur la base des niveaux de bruit mesurés et des calculs effectués, on peut conclure à la présence de risques réels pour la santé et le bien-être des personnes habitant aux abords de l'Aéroport (P-16, p. 30);
- d. il n'y a pas d'adaptation physiologique complète au bruit (P-15, p. 4);

33. Le 3 juin 2010, suivant la consultation publique, DASHL forme un comité chargé d'analyser les recommandations du rapport Flanagan, d'en évaluer la faisabilité, l'impact et le délai de mise en œuvre;

34. Le même jour, le conseil d'administration de DASHL adopte une résolution comportant des restrictions supplémentaires des heures d'utilisation de la piste 24G valable jusqu'au 9 août 2010, soit de restreindre les posés-décollés à partir de 20h00 la semaine et en tout temps la fin de semaine, sauf de 8h00 à 13h00 le samedi;

35. Le 17 juin 2010, les écoles de pilotage faisant affaires à l'Aéroport, soit Max Aviation inc., Cargair Ltée, Pascan Aviation inc., Les Structures & Composantes Avtech inc., Transvalair-Express inc., 3971830 Canada inc. et Aéroclub de Montréal inc., intentent une demande introductive d'instance afin de faire annuler ladite résolution (ci-après le « **Recours des écoles de pilotage** »), tel qu'il appert du dossier de la Cour supérieure portant le numéro 505-17-004845-105;

36. Les arguments invoqués au soutien du Recours des écoles de pilotage étaient les suivants :

- a. La modification de l'horaire de vol de l'Aéroport emporte une violation aux éléments essentiels des baux;
- b. La modification de l'horaire de vol de l'Aéroport emporte une atteinte à la jouissance paisible des lieux loués;

- c. La résolution est nulle en ce que, en votant pour la résolution du 3 juin 2010, les membres du conseil d'administration de DASHL ont contrevenu à leur obligation d'agir dans l'intérêt de DASHL;
 - d. La résolution est nulle en ce que le conseil d'administration de DASHL a outrepassé les pouvoirs cédés par Transports Canada;
37. Le 23 juin 2010, les Écoles de pilotage obtiennent une injonction interlocutoire provisoire pour empêcher DASHL de mettre en vigueur sa résolution, laquelle sera reconduite par ordonnance de sauvegarde jusqu'au prononcé du jugement, le tout tel qu'il appert du jugement de l'honorable Richard Nadeau, J.C.S. daté du 28 juin 2010, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-18**;
38. Finalement, le 15 février 2011, la Cour supérieure déboute l'action des Écoles de pilotage et conclut que l'altération des horaires de vols ne porte pas atteinte à la jouissance paisible des locataires de l'Aéroport au point de les empêcher d'exploiter leurs entreprises, le tout tel qu'il appert du jugement de l'honorable Claude Bouchard, J.C.S. daté du 15 février 2011, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-19**;
39. Au surplus, la Cour supérieure précise que DASHL a l'obligation de considérer l'intérêt du public dans ses décisions et d'agir de bonne foi parce qu'elle est constituée dans le but d'agir comme un organisme public relevant de Transports Canada;
40. Cependant, le 28 février 2011, les Écoles de pilotage portent en appel le jugement du 15 février 2011 (P-19), tel qu'il appert du dossier de la Cour d'appel portant le numéro 500-09-021473-111;
41. Le 18 novembre 2011, CAPA-L et Mme Johanne Domingue, une citoyenne de Longueuil également membre du CAPA-L, déposent une requête pour l'autorisation d'exercer un recours collectif au nom des membres du groupe suivant, tel qu'il appert du dossier de Cour supérieure portant le numéro 505-06-000015-110 (ci-après l'« **Action collective** ») :

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

42. Le 26 mars 2013, la Cour d'appel rend sa décision et confirme le jugement de la Cour supérieure rendu le 15 février 2011 (P-19), le tout tel qu'il appert du jugement de la Cour d'appel daté du 26 mars 2013, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-20**;
43. Le 7 juillet 2015, les parties au recours collectif, CAPA-L, Johanne Domingue, la Ville de Longueuil, DASHL, NAV Canada, Transports Canada et les Écoles de pilotage, concluent une entente de principe suivant cinq (5) rencontres de conférence de règlement à l'amiable, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite transaction, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-21**;
44. Le 15 octobre 2015, la Cour supérieure homologue l'entente de principe prévoyant les modalités suivantes :
- Mise en place d'un programme de subvention par la Ville de Longueuil pour toutes les Écoles de pilotage pour l'installation de silencieux;
 - Engagement des Écoles de pilotage d'installer des silencieux sur 90% des avions dans un délai de 3 ans;
 - Instauration d'un horaire pour les manœuvres posé-décollé sur la piste 24 G du 1^e mai au 30 septembre de chaque année. Les posés-décollés, pour les aéronefs munis de silencieux homologués, sont autorisés du lundi au vendredi, de 8h00 à 23h00 et au samedi de 8h00 à 15h00, en excluant tous les dimanches et les jours fériés. Les posés-décollés, pour les aéronefs ne disposant pas de silencieux homologués, sont autorisés du lundi au vendredi, de 8h00 à 20h00 et le samedi de 8h00 à 15h00, en excluant tous les dimanches et les jours fériés;
 - Mise en place d'un comité sonore au sein du DASHL ayant pour mission de favoriser l'échange d'informations et de procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore à l'Aéroport;
- le tout tel qu'il appert du jugement de l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., daté du 15 octobre 2015, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-22**;
45. Le 14 février 2017, la Ville de Longueuil prend le contrôle du conseil d'administration de DASHL devenant majoritaire, le tout tel qu'il appert du communiqué du 14 février 2017 publié sur le site internet de DASHL, dont un extrait est communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-23**;

46. Le 26 avril 2018, CAPA-L intente une requête en outrage au tribunal à la Cour supérieure du Québec vu le défaut des Écoles de pilotage de respecter l'horaire de nuit, le tout tel qu'il appert du dossier de Cour de l'Action collective;
47. Le ou vers le mois de mai 2018, DASHL suspend les réunions du comité du climat sonore;
48. Le 28 novembre 2018, DASHL déclare que tous les avions qui effectuent des « posés-décollés » sur la piste 24G sont maintenant équipés de silencieux, le tout tel qu'il appert du communiqué du 28 novembre 2018 publié sur le site internet de DASHL, dont un extrait est communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-24**;
49. Un recours en outrage au tribunal suit actuellement son cours relativement aux Écoles de pilotage;

III. L'ARRIVÉE DES OPERATEURS DE GROS AERONEFS

50. Le 30 août 2018, DASHL inaugure une nouvelle piste permettant d'accueillir de gros aéronefs, soit un aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers, tels que l'Airbus A220/320 et le Boeing 737-200 (ci-après la « **Piste des gros porteurs** »), le tout tel qu'il appert d'un article paru sur Radio-Canada.ca le 30 août 2018, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-25**;
51. Dans les faits, il s'agit plutôt d'une rénovation de la piste 24D;
52. Cette annonce fut pour le moins surprenante puisque le 27 mars 2015, DASHL confirmait dans un communiqué de presse émis par son directeur général que la subvention reçue par l'Aéroport pour la rénovation de la piste en question, notamment, ne « [Permettraient] pas à l'aéroport d'accueillir de plus gros transporteurs dans le futur, mais plutôt de préserver ceux qui atterrissent présentement », tel qu'il appert d'une copie du communiqué de presse en question, produite au soutien des présentes sous la cote **P-26**;
53. La Piste des gros porteurs, soit la piste Piste 06G (063°) / 24D (243°) est longue de 7801 pieds (2 377.75 mètres) et large de 150 pieds (45.72 mètres) et son extrémité ouest est située à moins de 400 mètres de l'intersection des routes 112 et 116;
54. Cette extrémité de la Piste des gros aéronefs est ceinturée par des quartiers densément peuplés de Longueuil, de Saint-Hubert et de Greenfield Park, incluant notamment, sans s'y limiter, le Boisé-du-Tremblay, Georges-D'Or, Vieux-Saint-Hubert-la-Savane, Laflèche, Parc-de-la-Cité et Maraîchers;

55. Les villes de Saint-Lambert, Brossard se trouvent également dans cet axe de la Piste des gros aéronef ;
56. À l'est de la Piste des gros aéronef se trouve des terres agricoles et la ville de Saint-Bruno-de-Montarville ;
57. Grâce à cette piste, DASHL entrevoit plusieurs axes de développement pour l'Aéroport impliquant l'arrivée des opérateurs de gros aéronefs, dont « *devenir une plaque tournante pour les vols régionaux vers des destinations comme l'Abitibi, la Côte-Nord ou la Gaspésie, par exemple, à moindre coût que les départs de Montréal* » et devenir « *l'aéroport de transporteurs à rabais* » (pièce P-19);
58. Le même jour, Chrono Aviation annonce l'ajout à sa flotte de son tout premier gros aéronef, un Boeing 737-200, lequel est exploité par la défenderesse Chrono Jet Inc., tel qu'il appert d'un article publié sur le blogue de Chrono Aviation le 30 août 2018, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-27**;
59. Toujours le 30 août 2018, un article est paru dans Le journal de Montréal, intitulé : « *Des compagnies aériennes à rabais à partir de la Rive-Sud ?* », où la photo d'un Boeing 737 de Nolinor Aviation y paraît avec la mention : « *Un des 10 Boeing 737 de l'entreprise Nolinor a survolé jeudi la métropole avec des invités et des journalistes pour souligner l'inauguration de la nouvelle piste de l'Aéroport de Saint-Hubert, qui pourra mieux accueillir des avions de ce calibre* », le tout tel qu'il appert de la copie dudit article, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-28**;
60. Ce n'est que le 10 octobre 2018 que Chrono Jet inc. reçoit la délivrance du certificat d'immatriculation dudit Boeing 737-200, le tout tel qu'il appert de la fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-29**;
61. Le 11 décembre 2018, les défenderesses Chrono Jet inc. et 4325 procèdent à l'enregistrement d'un second Boeing 737-200 au Registre des aéronefs civils canadiens, le tout tel qu'il appert de la fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-30**;
62. Le 14 décembre 2018, DASHL modifie ses règlement internes de gouvernance, réduisant ainsi le nombre d'administrateur de la Ville à 3, les 8 autres à être nommés par autant d'entités différentes, le tout tel qu'il appert du communiqué du 18 décembre 2018 publié sur le site internet de DASHL, dont un extrait est produit au soutien des présentes sous la cote **P-31**;

63. Le 11 février 2019, Jetlines confirme son intention de s'installer à l'aéroport de Saint-Hubert, le tout tel qu'il appert d'un article paru sur le site web de Jetlines le 12 février 2019, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-32**;
64. Tel qu'il appert des communiqués de presse datée le 23 octobre 2018, Jetlines aurait un contrat de formation de ses pilotes avec CAE sur les simulateurs Airbus A320, en prévision de ses plans d'être « *Canada's first true Ultra-Low Cost Carrier (ULCC) airline* » le tout tel qu'il appert de la pièce P-9;
65. Le 1^{er} mars 2019, CAPA-L adresse une lettre à M. Charles Vaillancourt, président du conseil d'administration de DASHL, afin de relancer le comité consultatif sur le climat sonore et lui faire part des inquiétudes des citoyens par rapport à la présence de Chrono Aviation à l'aéroport, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-33**;
66. Le 16 mars 2019, n'ayant obtenu aucun suivi de M. Vaillancourt ou de quelque autre représentant de DASHL, CAPA-L adresse cette fois une lettre à Madame Nathalie Boisclair, élue municipale à l'agglomération de Longueuil et Présidente de l'arrondissement de Saint-Hubert, le tout dans l'optique de l'informer de la situation et lui demander de rendre des comptes quant au fait d'autoriser les gros porteurs à l'Aéroport, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre, communiquée au soutien des présentes sous la cote **P-34**;
67. Le 16 mars 2019, Chrono Aviation décroche un important contrat avec Baffinland en partenariat avec Arctic Co-Op, le tout tel qu'il appert d'un article publié le même jour dans Les Ailes du Québec, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-35**;
68. Aux termes du contrat en question, « *Chrono Aviation devra fournir cinq vols aller-retour par semaine entre Mary-River et l'aéroport de Saint-Hubert servant au transport des employés du cargo* », dont un pendant la nuit, à 1h45;
69. Le 19 mars 2019, CAPA-L et plus de 50 de ses membres sont présents à la séance du conseil de Ville de Longueuil afin de dénoncer la décision de DASHL d'accepter les vols de jour et de nuit qu'effectueront Chrono Aviation dès le 1^{er} avril 2019 avec ses Boeings 737-200, le tout tel qu'il appert d'un article publié dans Le Courrier du Sud le 21 mars 2019, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-36**;

70. Le 19 mars 2019, les représentants de Chrono Aviation s'adressent aux citoyens inquiets afin de tenter de les rassurer, le tout tel qu'il appert de l'article paru le 19 mars 2019 sur Radio-Canada.ca, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-37**;
71. Malgré les inquiétudes légitimes des citoyens, DASHL a répliqué à leur demande en affirmant que plusieurs autres opérateurs de gros aéronefs s'installeraient éventuellement à l'Aéroport;
72. Alors que DASHL accélérât le pas vers l'arrivée des gros aéronefs et le développement irréfléchi de l'Aéroport, la Partie demanderesse a multiplié les interventions auprès des élus, municipaux, provinciaux et fédéraux en plus de la direction de la santé publique de la Montérégie, le tout dans l'optique de les sensibiliser aux problématiques reliées aux gros aéronefs et leur demander d'intervenir afin de trouver une solution qui aurait pu permettre d'éviter le présent litige, le tout tel qu'il appert notamment de copies de lettres adressées à la Mairesse de la Ville de Longueuil, Madame Sylvie Parent, au Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'Honorable Marc Garneau, la Ministre de l'Environnement et des changements climatiques, l'Honorable Catherine McKenna, la Ministre de la Santé, l'Honorable Ginette Petitpas Taylor et la Directrice de la Direction de la santé publique de la Montérégie, Madame Julie Loslier, communiquées en liasse au soutien des présentes sous la cote **P-38**;
73. La quasi-totalité des lettres susmentionnées sont restées sans réponse;
74. Malgré ces interventions, le 10 mai 2019, on apprend même la nomination du vice-président de Chrono Aviation à titre de représentant des transporteurs aériens au sein du comité sonore ainsi que du remplacement de Johanne Domingue à titre de représentante pour les citoyens, le tout tel qu'il appert du communiqué du 13 mai 2019 publié sur le site internet de DASHL, dont un extrait est communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-39**;
75. Ainsi, malgré les importants préjudices subis par les citoyens, il appert que l'intention de DASHL est d'ouvrir la porte aux opérateurs de gros aéronefs sans chercher à imposer un horaire de nuit et sans suivre les enseignements de l'honorable Claude Bouchard, J.C.S. dans son jugement daté du 15 février 2011, P-18 (maintenu par la Cour d'appel), à l'effet que DASHL a l'obligation de considérer l'intérêt du public dans ses décisions et d'agir de bonne foi à l'égard de tous les citoyens, notamment en raison du fait qu'elle est un organisme public relevant de Transports Canada;
76. Il appert malheureusement de ce qui précède que seule la voie judiciaire s'offre à la Partie demanderesse afin de faire cesser les préjudices que les citoyens demeurant aux alentours de l'Aéroport subissent;

77. Il appert également que les décisions de développement de l'Aéroport sont prises sans consultation publique, sans recommandation du comité consultatif sur le climat sonore et sans étude d'impacts sur la santé de la population, en particulier celle qui avoisine l'Aéroport ;

IV. LA NUISANCE DÉRAISONNABLE

78. Les vols de nuit des gros avions constituent une nuisance excessive et déraisonnable et nécessitent l'intervention de cette Honorable Cour;

79. Les avions Boeing 737-200 sont reconnus pour être excessivement bruyants;

80. En fait, les Boeing 737-200 ont été écartés de l'aéroport international de la région de Waterloo en raison de plaintes répétées de citoyens, le tout tel qu'expliqué dans un article publié sur le site internet de LA PRESSE le 18 mars 2019, communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-40**;

81. Ils ont également été interdits de décollage la nuit à l'aéroport de Dorval ainsi que dans plusieurs autres aéroports situés en zone urbaines, et ce, un peu partout en occident;

82. D'ailleurs, dans tous les plus gros aéroports situés à proximité de zones résidentielles, il y a une interdiction de vol pendant la nuit, tel qu'il sera démontré lors de l'audition des présentes;

83. Depuis l'arrivée de Chrono Aviation, le 1^{er} avril 2019, les plaintes des citoyens se multiplient;

84. Plusieurs similitudes reviennent également dans les plaintes comptabilisées par la Partie demanderesse, à savoir :

- a. La perte de sommeil et l'insomnie;
- b. Le fait de se voir réveiller en pleine nuit;
- c. L'importance et le caractère insupportable du bruit;
- d. L'exaspération;
- e. Le découragement;
- f. L'anxiété;
- g. Le sentiment de se faire manquer de respect;
- h. La colère;
- i. L'envie de déménager

le tout tel qu'il sera plus amplement démontré lors de l'audition des présentes;

85. Les plaintes des citoyens sont justifiées en ce que l'impact sonore des vols de nuit et de jour correspond à un niveau sonore bien au-delà du seuil de tolérance désigné par l'Organisation Mondiale de la Santé (« **OMS** »), le tout tel qu'il sera plus amplement démontré par expertise lors de l'audition des présentes;

86. La littérature est claire quant à l'impact dommageable sur les résidents exposés à de telles vibrations sonores;

87. En plus de gêner les conversations, empêcher les citoyens de laisser leurs fenêtres ouvertes ou de profiter de leur cour extérieure et de les empêcher de dormir la nuit, les vibrations sonores entraînent notamment des troubles de concentration, de sommeil, d'anxiété, de dépression, tel qu'il appert des pièces P-13 à P-17;

88. Les effets ressentis par la demanderesse et les autres citoyens demeurant à proximité de l'Aéroport, se résume de la manière suivante :

i) Atteinte à la personne

- a. Perte de jouissance de la vie;
- b. Perte de jouissance des biens;
- c. Perte de quiétude;
- d. Difficulté de communication;
- e. Perte de tranquillité et perturbation à toute heure du jour et du soir;
- f. 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;
- g. Perturbation de la vie familiale;
- h. Stress, fatigue, anxiété, perte de concentration;
- i. Risque accru de surdité;
- j. Consultation de professionnels de la santé;
- k. Consommation de médicaments;

ii) Atteinte aux biens :

- a. Coût des mesures de contrôle de l'environnement sonore pour mitiger le bruit des avions tels que :
 - i. Perte de valeur foncière et locative des immeubles d'habitation;
 - ii. Fonctionnement des appareils ménagers de manière à limiter les désagréments causés par le bruit des avions;
 - iii. Nécessité d'accroître l'isolement sonore des bâtiments;
 - iv. Perte de locataires, perte de qualité des locataires, fréquence élevée de changement de locataires;

89. Avant la réfection de la Piste des gros porteurs en août 2018, les citoyens de la Ville de Longueuil ne pouvaient s'attendre à de tels niveaux de vibrations sonores qui ne se prêtent qu'aux activités des opérateurs de gros aéronefs;

90. Ainsi, le volume actuel de vols correspond à une nuisance déraisonnable pour les demanderesse et tous les citoyens habitant dans les quartiers avoisinant l'Aéroport ;

91. À la lumière de ce qui précède, nous vous soumettons respectueusement que les demanderesse sont bien fondées de demander à cette honorable Cour d'accorder les injonctions recherchées pour imposer aux défenderesses de cesser de troubler la jouissance paisible des lieux de manière déraisonnable, notamment en respectant les restrictions suivantes :

- a. Installer des silencieux sur tous les avions qui décollent de l'Aéroport ou qui y atterrissent ;
- b. Exploiter les aéronefs dont ils ont la propriété ou le droit d'exploitation de manière à ne jamais dépasser 50 dBa sur une période de 16 heures ;
- c. Exploiter les aéronefs dont ils ont la propriété ou le droit d'exploitation de manière à ne jamais dépasser 70 dBA par période de 60 secondes ;
- d. Respecter un horaire de nuit interdisant les vols de moyens et de gros aéronefs avant 8h00 chaque matin, à partir de 20h00 du lundi au vendredi, à partir de 15h00 le samedi et en tout temps les dimanches et les jours fériés ;

- e. Interdire l'exploitation d'avions de type Boeing 737-200;
- f. Imposer une obligation de faire une consultation publique et de faire une étude acoustique avant chaque décision ayant trait au développement de l'Aéroport ;
- g. Obligation pour les opérateurs de gros aéronefs de décoller vers les terres agricoles situées à l'est de la Piste des gros porteurs, et d'atterrir en survolant ces mêmes terres, lorsque les vents le permettent de façon sécuritaire ;

V. VIOLATION DES DROITS

- 92. En plus de correspondre à une nuisance excessive et déraisonnable, il appert de ce qui précède que DASHL et Chrono Aviation portent atteinte aux droits fondamentaux soit, entre autres, au droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de biens de la partie demanderesse et de toute personne qui vit autour de l'Aéroport;
- 93. De plus, il appert de ce qui précède que les vols de nuit permis par DASHL et opérés par Chrono Aviation portent atteinte au droit de propriété des demanderesse;
- 94. Or, c'est en toute connaissance de cause que DASHL et Chrono Aviation ont choisi de permettre des vols de nuit, alors qu'ils savaient ou devaient savoir que cela occasionnerait des inconvénients excessifs aux voisins de l'Aéroport;
- 95. L'historique énoncé ci-haut est public;
- 96. Malgré ce qui précède, les contrats entre DASHL, Chrono Aviation, Nolinor Aviation et Jetlines ont été signés sans consultation publique préliminaire et sans faire l'objet d'une rencontre du comité sonore;
- 97. Dès le 30 août 2018, le préjudice subi par les citoyens et les plaintes étaient prévisibles : « *L'arrivée de plus gros avions sur les pistes de l'aéroport de Saint-Hubert et l'augmentation anticipée du trafic aérien pourrait cependant relancer un vieux litige qui a opposé pendant des années les résidents du secteur, excédés par le bruit, et les écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert* », le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada du 30 août 2018;
- 98. Malgré cela, les défenderesses ont choisi de conclure des ententes sans considérer l'opinion, l'intérêt et l'impact de leur décision sur les citoyens résidant aux alentours de l'Aéroport;

99. Il appert de ce qui précède que l'atteinte aux droits fondamentaux des citoyens de la Ville de Longueuil, incluant les demanderesse, est illicite et intentionnelle;

VI. INJONCTION INTERLOCUTOIRE ET PERMANENTE

100. La présente situation est telle qu'elle ne peut être tolérée davantage par les demanderesse sans leur causer un préjudice irréparable;

101. Devant le refus de DASHL d'imposer des normes aux opérateurs de gros aéronefs venant s'installer à l'Aéroport, les demanderesse n'ont d'autre choix que de demander l'intervention du Tribunal afin d'obtenir une injonction interlocutoire et permanente;

102. Ainsi, pour la durée de l'instance et jusqu'à ce que jugement final soit rendu, les demanderesse demandent au Tribunal d'accorder une injonction interlocutoire prohibant tous les vols de nuit de moyens et de gros aéronefs de 20h00 à 8h00 la semaine et les jours de fins de semaine du vendredi à 20h00 au lundi à 8h00, le tout du 15 mai au 21 septembre inclusivement de chaque année;

103. Pour la période du 22 septembre au 14 mai, les demanderesse demandent au Tribunal d'accorder une injonction interlocutoire prohibant tous les vols de nuit de moyens et de gros aéronefs, notamment les avions de type Boeing 737-200, de 23h00 à 8h00 la semaine et les jours de fins de semaine du vendredi à 20h00 au lundi à 8h00;

A) APPARENCE DE DROIT

104. En tant que voisins de l'Aéroport, les demanderesse ont le droit de s'attendre à un environnement dépourvu de nuisance déraisonnable dans leur voisinage

105. En l'espèce, les préjudices subis par les citoyens résidant aux alentours de l'Aéroport, incluant la représentante de la Demanderesse, démontrent que DASHL, Nolinor Aviation et Chrono Aviation ne respectent pas :

- a. Les principes prévus à l'article 1457 C.c.Q.;
- b. Les principes prévus à l'article 976 C.c.Q.;
- c. Les articles 19.1 et 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;
- d. Les règlements internes de DASHL entérinant la mission du comité sonore ;

e. Le *règlement municipal de la Ville de Longueuil* ;

f. Les articles 1, 6, 46.1 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne* ;

106. Sans restriction sur les heures et les fréquences de vols, tout porte à croire que Jetlines ne respectera pas les mêmes principes;

107. Le comportement de DASHL, laquelle ne souhaite de toute évidence pas respecter les obligations qui lui incombent à titre de voisin, et par conséquent celui des autres défendeurs, rend impérative l'intervention de cette Honorable Cour;

108. Les gros aéronefs entraînent un bruit excédant les normes de l'OMS pour la nuit, soit de 45 dBA pour un bruit isolé et de 30 dBA pour un bruit constant la nuit;

B) PRÉJUDICE IRRÉPARABLE ET BALANCE DES INCONVÉNIENTS

109. Le fait pour les demanderessees d'être privées d'un sommeil paisible, d'être exposées à des risques de problèmes d'anxiété, de dépression, de concentration et de troubles mentaux leur cause un préjudice sérieux et irréparable à moins que les conclusions qu'elles recherchent ne soient accordées;

110. La volonté de DASHL de développer l'Aéroport ne peut se faire à tout prix et au risque et péril de ses voisins;

111. La mission de DASHL comprend des obligations de bonne foi et de considérer les intérêts du public dans ses décisions vu son chapeau de cessionnaire des pouvoirs d'un organisme public;

112. Par ailleurs, l'imposition d'un horaire de nuit pour l'opération des gros aéronefs ne saurait empêcher le développement de l'Aéroport;

113. Les plus grands aéroports du Canada, notamment l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau (YUL), ont adopté ces mesures et rien ne justifie le retard de DASHL en la matière;

114. Quant à Chrono Aviation, si préjudice il y a, il serait causé par le fait qu'elle ait volontairement ignoré les préoccupations des nombreux citoyens résidant autour de l'Aéroport;

115. Quant à Jetlines, celle-ci n'a pas encore affiché de vols à l'intérieur de l'horaire de restriction demandé et ne peut souffrir de préjudice;

116. Par contre, il est fort intéressant de constater que Nolinor Aviation, semble vouloir changer la vocation de ses activités à l'Aéroport en indiquant dans un article publié dans *informeaffaires.com*, le 2 avril 2019 : « *Selon nous, le développement de l'aéroport de Saint-Hubert peut également se faire en tenant compte des sensibilités des résidents des environs. Nous souhaitons donner un coup de pouce à la relève et ainsi contribuer au développement de la région de façon responsable* » a indiqué le président de Nolinor Aviation, Jacques Prud'Homme, tel qu'il appert d'une copie dudit article communiqué au soutien des présentes sous la cote **P-41**;
117. Vu ce qui précède, il est donc clair que la balance des inconvénients penche nettement en faveur des demanderesses ;
118. Par ailleurs, il importe de préciser que les demanderesses ont tenté de communiquer avec les représentants de DASHL pour régler la situation à l'amiable ou avec l'aide de la Ville de Longueuil, à plusieurs reprises, mais sans succès ;
119. Devant l'impossibilité de trouver une solution et vu l'arrivée imminente de Jetlines à l'Aéroport, il est impératif d'agir avant que la situation devienne encore plus grave, voire irréversible ;
120. La présente demande introductive d'instance est bien fondée en faits et en droit;

PAR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:

AU NIVEAU INTERLOCUTOIRE :

ACCORDER une injonction interlocutoire, le tout pour valoir jusqu'à ce que jugement final soit rendu sur la demande d'injonction permanente, prohibant aux défenderesses d'opérer ou de permettre que soient opérés des vols de nuit de moyens et de gros aéronefs, incluant les appareils de type Boeing 737-200 et Airbus A320/A330, de 20h00 à 8h00 les jours de semaine, ainsi que les jours de la fin de semaine du vendredi à 20h00 au lundi à 8h00, et ce pour la période du 15 mai au 21 septembre inclusivement;

ACCORDER une injonction interlocutoire, le tout pour valoir jusqu'à ce que jugement final soit rendu sur la demande d'injonction permanente, prohibant aux défenderesses d'opérer ou de permettre que soient opérés des vols de nuit de moyens et de gros aéronefs, incluant les appareils de type Boeing 737-200 et Airbus A320/A330, de 23h00 à 8h00 la semaine et les jours de fins de semaine du vendredi à 20h00 au lundi à 8h00, pour la période du 22 septembre au 14 mai inclusivement;

ACCORDER une injonction interlocutoire, le tout pour valoir jusqu'à ce que jugement final soit rendu sur la demande d'injonction permanente, prohibant à la défenderesse DASHL de procéder à tout agrandissement de l'Aéroport, à tout augmentation du trafic aérien de gros aéronefs à l'Aéroport ou encore à l'ajout de Boeing 737-200 ayant la permission de décoller et d'atterrir à l'aéroport;

ACCORDER une injonction interlocutoire, le tout pour valoir jusqu'à ce que jugement final soit rendu sur la demande d'injonction permanente, prohibant aux défenderesses d'augmenter le nombre de Boeing 737-200 et d'Airbus A320/A330 ayant la permission de décoller et/ou atterrir à l'Aéroport;

ACCORDER une injonction interlocutoire, le tout pour valoir jusqu'à ce que jugement final soit rendu sur la demande d'injonction permanente, prohibant à la Ville de Longueuil d'autoriser tout projet d'agrandissement de l'Aéroport;

PERMETTRE la signification du jugement à intervenir en dehors des heures légales, durant les jours non-judiciaires et par tous moyens technologiques permettant de prouver l'envoi, tel que par courriel ou télécopieur aux procureurs des défenderesses;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant appel;

EXEMPTER les demanderesses du paiement d'une caution;

AU FOND

ACCUEILLIR la présente demande introductive d'instance;

PRONONCER une ordonnance d'injonction permanente comportant les conclusions qui suivent :

ORDONNER aux défenderesses de cesser de troubler la jouissance paisible du voisinage des demanderesses de manière déraisonnable, notamment en respectant les restrictions suivantes :

- a. Installer des silencieux sur tous les avions qui décollent de l'Aéroport ou qui y atterrissent ;

- b. Exploiter les aéronefs dont ils ont la propriété ou le droit d'exploitation de manière à ne jamais dépasser 50dBa sur une période de 16 heures ;
- c. Exploiter les aéronefs dont ils ont la propriété ou le droit d'exploitation de manière à ne jamais dépasser 70dBA par période de 60 secondes ;
- d. Respecter un horaire de nuit interdisant les vols de moyens et de gros aéronefs avant 8h00 chaque matin, à partir de 20h00 du lundi au vendredi, à partir de 15h00 le samedi et en tout temps tous les dimanches et tous les jours fériés ;
- e. Interdire l'opération de Boeing 737-200 au départ ou à l'arrivée de l'Aéroport ;
- f. Faire une consultation publique et une étude acoustique avant chaque décision visant le développement de l'Aéroport ;
- g. S'assurer que les gros aéronefs volent en direction des champs avoisinant l'Aéroport si les conditions météorologiques le permettent ;

ACCORDER une injonction permanente prohibant à la Ville de Longueuil d'autoriser tout projet d'agrandissement de l'Aéroport sans étude d'impact préalable confirmant l'absence d'impact significatif d'un tel projet sur la vie des citoyens résidant à proximité de l'Aéroport;

LE TOUT, avec frais de justice

MONTREAL, le 31 juillet 2019



Me David Banon

SPIEGEL SOHMER INC.

Avocats de la Partie Demanderesse

1255, rue Peel, bureau 1000

Montréal, Québec, H3B 2T9

Téléphone : 514-875-8952

Télécopieur : 514-875-7888

Courriel : dbanon@spiegelsohmer.com

N/Dossier : 420114-1

AVIS D'ASSIGNATION
(Articles 145 et suivants C.p.c.)

Dépôt d'une demande en justice

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

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au Palais de justice de Longueuil, situé au 1111, boul. Jacques-Cartier E., Longueuil (Québec) J4M 2J6, dans les **15 jours de la signification de la présente** demande ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat du demandeur ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-même.

Défaut de répondre

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

Contenu de la réponse

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

- de convenir du règlement de l'affaire ;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend ;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec. Dans les trois mois de cette signification ;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

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

Changement de district judiciaire

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

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

Transfert de la demande à la Division des petites créances

Si le montant qui vous est réclamé est égal ou n'excède pas 15 000 \$, sans tenir compte des intérêts et si vous avez la capacité d'agir comme demandeur suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

Convocation à une conférence de gestion

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

Pièces au soutien de la demande

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

P-1 : Extrait du Registre des entreprises pour CAPA-L;

P-2 : Extrait du Registre des entreprises pour DASHL;

P-3 : Copie d'écran de la situation géographique de l'Aéroport sur *Google map*;

P-4 : Fiche du Registre des entreprises de Les Investissements Nolinor Inc.;

- P-5 : Extrait du Registre des entreprises pour Chrono aviation inc., Chrono Jet inc., Chrono aviation Nunavik inc., Chrono aviation Nemaska inc., Chrono aviation Wemindji inc., Chrono aviation Waswanipi inc. et Waasheshkun Chrono aviation inc.;
- P-6 : Fiche du Registre des entreprises de 9266-4325 Québec inc.;
- P-7 : Fiche de l'Office des compagnies du Manitoba de Arctic Co-Operatives Limited;
- P-8 : Extrait du site internet de Baffinland;
- P-9 : Extrait du registre de Corporation Canada pour Jetlines et de la communiquée de presse de Jetlines;
- P-10 : Registre des entreprises pour NAV CANADA;
- P-11 : Publication dans les Suppléments de Vol-Canada;
- P-12 : Sommaire du rapport Dessau;
- P-13 : Directives 2008 de l'Organisation mondiale de la santé;
- P-14 : Mémoire de CAPA-L du 10 mars 2010;
- P-15 : Le Mémoire de l'ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec du 10 mars 2010;
- P-16 : L'Analyse des impacts potentiels du bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens vivant à proximité de la Direction de santé publique Montérégie du 10 mars 2010;
- P-17 : Rapport Flanagan;
- P-18 : Jugement de l'honorable Richard Nadeau, J.C.S. daté du 28 juin 2010;
- P-19 : Jugement de l'honorable Claude Bouchard, J.C.S. daté du 15 février 2011;
- P-20 : Jugement de la Cour d'Appel daté du 26 mars 2013;
- P-21 : Transaction du 7 juillet 2015;
- P-22 : Jugement de l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., daté du 15 octobre 2015;

- P-23 : Communiqué du 14 février 2017 publié sur le site internet de DASHL;
- P-24 : Communiqué du 28 novembre 2018 publié sur le site internet de DASHL;
- P-25 : Article paru sur Radio-Canada.ca le 30 août 2018;
- P-26 : Communiqué de presse du 27 mars 2015 de DASHL;
- P-27 : Article publié sur le blogue de Chrono Aviation le 30 août 2018;
- P-28 : Article publié sur Le journal de Montréal, intitulé *Des compagnies aériennes à rabais à partir de la Rive-Sud ?* le 30 août 2018;
- P-29 : Fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens pour le premier Boeing de Chrono Jet inc;
- P-30 : Fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens pour le deuxième Boeing de Chrono Jet inc;
- P-31 : Communiqué du 18 décembre 2018 publié sur le site internet de DASHL;
- P-32 : Article paru sur le site web de Jetlines le 12 février 2019;
- P-33 : Lettre du 1^{er} mars 2019 de CAPA-L;
- P-34 : Lettre du 16 mars de CAPA-L à M. Charles Vaillancourt, président du conseil d'administration de DASH-L;
- P-35 : Article publié dans Les Ailes du Québec le 16 mars 2019;
- P-36 : Article publié dans Le Courrier du Sud le 21 mars 2019;
- P-37 : Article paru le 19 mars 2019 sur Radio-Canada.ca;
- P-38 : *En liasse*, lettres adressées à la Mairesse de la Ville de Longueuil, Madame Sylvie Parent, au Ministre des transports des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'Honorable Marc Garneau, la Ministre de l'Environnement et des changements climatiques, l'Honorable Catherine McKenna, la Ministre de la Santé, l'Honorable Ginette Petitpas Taylor et la Directrice de la Direction de la santé publique de la Montérégie, Madame Julie Loslierl

P-39 : Communiqué du 13 mai 2019 publié sur le site internet de DASHL;

P-40 : Article publié sur le site internet de LA PRESSE le 18 mars 2019;

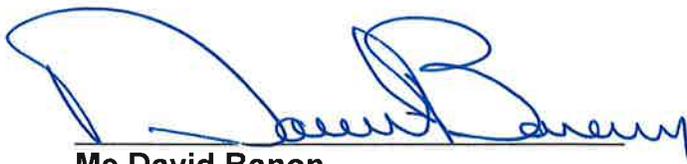
P-41 : Article publié sur le site internet de Informeaffaires.com le 2 avril 2019;

Une copie des pièces est disponible sur demande.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

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

MONTREAL, le 31 juillet 2019



Me David Banon

SPIEGEL SOHMER INC.

Avocats de la Partie Demanderesse

1255, rue Peel, bureau 1000

Montréal, Québec, H3B 2T9

Téléphone : 514-875-8952

Télécopieur : 514-875-7888

Courriel : dbanon@spiegelsohmer.com

N/Dossier : 420114-1

<p style="text-align: center;">SUMMONS (articles 145 and following C.C.P.)</p>

Take notice that the plaintiff has filed this originating application in the office of the Superior Court of Quebec in the judicial district of Longueuil.

You must answer the application in writing, personally or through a lawyer, at the courthouse of Longueuil situated at 1111, Jacques-Cartier Blvd. East Longueuil (Québec) J4M 2J6 within 15 days of service of the application or, if you have no domicile, residence or establishment in Québec, within 30 days. The answer must be notified to the plaintiff's lawyer or, if the plaintiff is not represented, to the plaintiff.

If you fail to answer within the time limit of 15 or 30 days, as applicable, a default judgement may be rendered against you without further notice and you may, according to the circumstances, be required to pay the legal costs.

In your answer, you must state your intention to:

- negotiate a settlement;
- propose mediation to resolve the dispute;
- defend the application and, in the cases required by the Code, cooperate with the plaintiff in preparing the case protocol that is to govern the conduct of the proceeding. The protocol must be filed with the court office in the district specified above within 45 days after service of the summons or, in family matters or if you have no domicile, residence or establishment in Québec, within 3 months after service;
- propose a settlement conference.

The answer to the summons must include your contact information and, if you are represented by a lawyer, the lawyer's name and contact information.

You may ask the court to refer the originating application to the district of your domicile or residence, or of your elected domicile or the district designated by an agreement with the plaintiff.

If the application pertains to an employment contract, consumer contract or insurance contract, or to the exercise of a hypothecary right on an immovable serving as your main residence, and if you are the employee, consumer, insured person, beneficiary of the insurance contract or hypothecary debtor, you may ask for a referral to the district of your domicile or residence or the district where

the immovable is situated or the loss occurred. The request must be filed with the special clerk of the district of territorial jurisdiction after it has been notified to the other parties and to the office of the court already seized of the originating application.

If you qualify to act as a plaintiff under the rules governing the recovery of small claims, you may also contact the clerk of the court to request that the application be processed according to those rules. If you make this request, the plaintiff's legal costs will not exceed those prescribed for the recovery of small claims.

Within 20 days after the case protocol mentioned above is filed, the court may call you to a case management conference to ensure the orderly progress of the proceeding. Failing this, the protocol is presumed to be accepted. In support of the originating application, the plaintiff intends to use the following exhibits:

- P-1 : Extrait du Registre des entreprises pour CAPA-L;
- P-2 : Extrait du Registre des entreprises pour DASHL;
- P-3 : Copie d'écran de la situation géographique de l'Aéroport sur *Google map*;
- P-4 : Fiche du Registre des entreprises de Les Investissements Nolinor Inc.;
- P-5 : Extrait du Registre des entreprises pour Chrono aviation inc., Chrono Jet inc., Chrono aviation Nunavik inc., Chrono aviation Nemaska inc., Chrono aviation Wemindji inc., Chrono aviation Waswanipi inc. et Waasheshkun Chrono aviation inc.;
- P-6 : Fiche du Registre des entreprises de 9266-4325 Québec inc.;
- P-7 : Fiche de l'Office des compagnies du Manitoba de Arctic Co-Operatives Limited;
- P-8 : Extrait du site internet de Baffinland;
- P-9 : Extrait du registre de Corporation Canada pour Jetlines et de la communiquée de presse de Jetlines;
- P-10 : Registre des entreprises pour NAV CANADA;
- P-11 : Publication dans les Suppléments de Vol-Canada;
- P-12 : Sommaire du rapport Dessau;

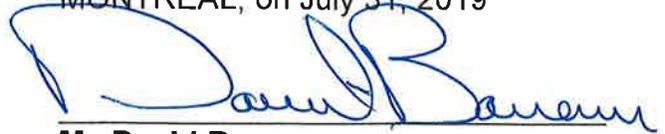
- P-13 : Directives 2008 de l'Organisation mondiale de la santé;
- P-14 : Mémoire de CAPA-L du 10 mars 2010;
- P-15 : Le Mémoire de l'ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec du 10 mars 2010;
- P-16 : L'Analyse des impacts potentiels du bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens vivant à proximité de la Direction de santé publique Montérégie du 10 mars 2010;
- P-17 : Rapport Flanagan;
- P-18 : Jugement de l'honorable Richard Nadeau, J.C.S. daté du 28 juin 2010;
- P-19 : Jugement de l'honorable Claude Bouchard, J.C.S. daté du 15 février 2011;
- P-20 : Jugement de la Cour d'Appel daté du 26 mars 2013;
- P-21 : Transaction du 7 juillet 2015;
- P-22 : Jugement de l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., daté du 15 octobre 2015;
- P-23 : Communiqué du 14 février 2017 publié sur le site internet de DASHL;
- P-24 : Communiqué du 28 novembre 2018 publié sur le site internet de DASHL;
- P-25 : Article paru sur Radio-Canada.ca le 30 août 2018;
- P-26 : Communiqué de presse du 27 mars 2015 de DASHL;
- P-27 : Article publié sur le blogue de Chrono Aviation le 30 août 2018;
- P-28 : Article publié sur Le journal de Montréal, intitulé *Des compagnies aériennes à rabais à partir de la Rive-Sud ?* le 30 août 2018;
- P-29 : Fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens pour le premier Boeing de Chrono Jet inc;

- P-30 : Fiche d'information sur l'aéronef du Registre des aéronefs civils canadiens pour le deuxième Boeing de Chrono Jet inc;
- P-31 : Communiqué du 18 décembre 2018 publié sur le site internet de DASHL;
- P-32 : Article paru sur le site web de Jetlines le 12 février 2019;
- P-33 : Lettre du 1^{er} mars 2019 de CAPA-L;
- P-34 : Lettre du 16 mars de CAPA-L à M. Charles Vaillancourt, président du conseil d'administration de DASH-L;
- P-35 : Article publié dans Les Ailes du Québec le 16 mars 2019;
- P-36 : Article publié dans Le Courrier du Sud le 21 mars 2019;
- P-37 : Article paru le 19 mars 2019 sur Radio-Canada.ca;
- P-38 : *En liasse*, lettres adressées à la Mairesse de la Ville de Longueuil, Madame Sylvie Parent, au Ministre des transports des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'Honorable Marc Garneau, la Ministre de l'Environnement et des changements climatiques, l'Honorable Catherine McKenna, la Ministre de la Santé, l'Honorable Ginette Petitpas Taylor et la Directrice de la Direction de la santé publique de la Montérégie, Madame Julie Loslierl
- P-39 : Communiqué du 13 mai 2019 publié sur le site internet de DASHL;
- P-40 : Article publié sur le site internet de LA PRESSE le 18 mars 2019;
- P-41 : Article publié sur le site internet de Informeaffaires.com le 2 avril 2019;

These exhibits are available on request.

If the application is an application in the course of a proceeding or an application under Book III, V, excepting an application in family matters mentioned in article 409, or VI of the Code, the establishment of a case protocol is not required; however, the application must be accompanied by a notice stating the date and time it is to be presented.

MONTRÉAL, on July 31, 2019



Me David Banon

SPIEGEL SOHMER INC.

Attorneys for the Plaintiffs

1255, Peel street, office 1000

Montreal, Quebec, H3B 2T9

Telephone : 514-875-8952

Fax : 514-875-7888

Email : dbanon@spiegelsohmer.com

O/File : 420114-1



**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL**

**COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)**

No:

**COMITÉ ANTI-POLLUTION DES AVIONS
- LONGUEUIL**

-et-

CHANTAL NICOLE

Partie demanderesse

c.

**DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT
SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL**

-et-

CANADA JETLINES LTD.

-et-

CANADA JETLINES OPERATIONS LTD.

-et-

LES INVESTISSEMENTS NOLINOR INC.

-et-

CHRONO AVIATION INC.

-et-

CHRONO JET INC.

-et-

9266-4325 QUÉBEC INC.

-et-

CHRONO AVIATION NUNAVIK INC.

2

-et-

CHRONO AVIATION NEMASKA INC.

-et-

CHRONO AVIATION WEMINDJI INC.

-et-

CHRONO AVIATION WASWANAPI INC.

-et-

**WAASHESHKUN CHRONO AVIATION
INC.**

Parties défenderesses

-et-

VILLE DE LONGUEUIL

-et-

NAV CANADA

-et-

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA,

Mis-en-cause

**DÉCLARATION SOUS SERMENT DE CHANTAL NICOLE
CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 106 DU *CODE DE PROCÉDURE CIVILE***

Je, soussignée, Mme Chantal Nicole, domiciliée et résidant au 3458, rue Paul-
Provost, Longueuil, province de Québec, J3Y 9J2, déclare solennellement ce qui
suit :

I. INTRODUCTION

1. Je suis l'une des demanderesses en la présente instance;



2. Je suis également administratrice et personne désignée par la codemanderesse en la présente instance, le Comité anti-pollution des avions – Longueuil (ci-après « **CAPA-L** »);
3. Je réitère ici comme si elles y avaient été récitées au long les allégations contenues aux paragraphes 1 à 120 de la demande introductive d'instance en injonction interlocutoire (ci-après la « **Demande** »), et ce, pour éviter de les répéter intégralement;

ET D'ABONDANT, JE RAJOUTE CE QUI SUIT :

II. HISTORIQUE

4. J'habite dans l'arrondissement de Saint-Hubert depuis l'âge de 1 an, soit depuis 1974;
5. J'ai grandi dans le quadrilatère formé des Boulevards Kimber, Gareau, Cousineau et de la Montée Saint-Hubert;
6. Le 28 juin 2004, j'ai acheté une maison sur la rue Paul-Provost, laquelle est sise au 3458 rue Paul-Provost, également située dans ce quadrilatère, sachant qu'elle se situait dans une zone aéroportuaire;
7. Cependant, à ce moment, le trafic aérien n'y était pas dense et le niveau sonore émis par les avions étaient tolérable : il s'agissait d'un petit aéroport;
8. Le ou vers le 1^{er} septembre 2004, DASHL a obtenu la responsabilité de gérer, entretenir et exploiter l'Aéroport pour une période de dix (10) ans;
9. Le ou vers l'an 2006, DASHL s'est donnée comme mission d'agrandir l'Aéroport;
10. À compter de l'été 2008, j'ai observé une augmentation très importante du trafic aérien, essentiellement due à l'augmentation des activités des Écoles de pilotage;
11. Je me suis alors joint au CAPA-L à titre d'administratrice, et ce, depuis sa fondation;
12. En octobre 2010, CAPA-L s'est portée intervenante dans un premier litige en lien avec l'Aéroport (No C.S. : 505-17-004845-105), lequel portait sur la cohabitation avec les différentes écoles de pilotage, ces dernières contestant une résolution de DASHL interdisant les posés-décollés entre 23h00 et 7h00;

13. Ce dossier s'est soldé par un rejet de la demande des écoles de pilotage, et ce, autant devant cette Honorable Cour (Pièce P-19) que devant la Cour d'appel (Pièce P-20);
14. En 2011, CAPA-L représentée par l'une de ses membres, Madame Johanne Domingue, a entrepris un recours collectif contre DASHL et les écoles de pilotage, notamment (No C.S. : 505-06-000015-110) (ci-après l' « **Action collective** »);
15. En Octobre 2015, la Cour supérieure a homologué une entente de principe intervenue entre les parties (Pièce P-22) au mois de juillet 2015, réduisant encore davantage les heures au cours desquelles les posés-décollés étaient autorisés, prévoyant l'installation de silencieux sur 90% des avions dans un délai de 3 ans et surtout prévoyant la mise en place d'un comité sonore au sein du DASHL ayant pour mission de favoriser l'échange d'informations et de procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore à l'Aéroport;
16. À ce moment, j'étais rassurée et croyait sincèrement que les citoyens demeurant aux alentours de l'Aéroport pourraient enfin vivre en paix;
17. Au surplus, le 14 février 2017, la Ville de Longueuil a pris le contrôle du conseil d'administration de DASHL (Pièce P-23);
18. J'étais soulagée d'apprendre que la Ville aurait le contrôle qu'elle alléguait avoir sur les activités de DASHL;
19. Or, cela ne fut pas le cas;
20. Le 26 avril 2018, CAPA-L a même été contrainte d'intenter une requête en outrage au tribunal à la Cour supérieure du Québec vu le défaut des Écoles de pilotage de respecter l'horaire de nuit et, vers le mois de mai 2018, DASHL a suspendu les réunions du comité du climat sonore;
21. À ce jour, ce dossier n'a toujours pas fait l'objet d'un jugement final ou d'un règlement à l'amiable;
22. En effet, bien que les écoles de pilotage n'effectuent plus de posés-décollés la nuit, il appert que DASHL n'a jamais réellement eu l'intention de trouver une solution plus large au problème de bruit engendré par les activités de l'Aéroport;

23. En effet, des décollages d'aéronefs moyens ont toujours eu lieu à Saint-Hubert, et ce, en pleine nuit;
24. Ainsi, depuis quelques années, je suis réveillée occasionnellement par le réchauffement des moteurs vers 4h00;
25. Également, un avion transportant du courrier vers Québec décolle régulièrement, sur semaine, vers 4h05, suivi de plusieurs autres aéronefs moyens entre 4h30 et 6h30;
26. Bien qu'il s'agisse d'un aéronef moyen, le départ de l'avion du courrier me réveille quasi systématiquement, entre 4h05 et 4h15, depuis plusieurs années, que les fenêtres de ma résidence soient ouvertes ou fermées;
27. Je me mets donc généralement au lit avant 22h00, pour avoir le temps de compléter une relative bonne nuit de sommeil, entre 22h00 et 4h00;

III. L'ARRIVÉE DES GROS AÉRONEFS

28. Le 30 août 2018, DASHL a inauguré une nouvelle piste permettant d'accueillir de gros aéronefs (Pièce P-25);
29. Dans les faits, il s'agit plutôt d'une rénovation de la piste 24D;
30. J'ai été très surprise par cette nouvelle puisqu'en 2015, alors que nous étions à négocier les termes d'une entente dans l'Action collective, DASHL avait expressément indiqué que les travaux à réaliser sur la piste 24D ne permettraient pas l'arrivée des opérateurs de gros aéronefs (Pièce P-26);
31. Dès ce moment, le CAPA-L a tenté de joindre les intervenants dans le domaine de l'aviation afin de comprendre la situation et lui faire part de ses appréhensions;
32. Le 16 mars 2019, on apprend que Chrono Aviation a décroché un important contrat avec Baffinland en partenariat avec Arctic Co-Op (Pièce P-33);
33. C'est à ce moment qu'on apprend que « Chrono Aviation devra fournir cinq vols aller-retour par semaine entre Mary-River et l'aéroport de Saint-Hubert servant au transport des employés du cargo » dont un vol pendant la nuit, à 1h45;
34. Cette annonce a fait en sorte que moi-même et plusieurs citoyens avons décidé de nous rassembler afin de présenter nos inquiétudes au Conseil de la Ville de Longueuil;

35. Le 19 mars 2019, CAPA-L et plus de cinquante (50) de ses membres se sont présentés à la séance du conseil de Ville de Longueuil afin de dénoncer la décision de DASHL d'accepter les vols de jour et de nuit qu'effectueraient Chrono Aviation dès le 1^{er} avril 2019 avec ses aéronefs Boeing 737-200, le tout tel qu'il appert d'un article publié dans Le Courrier du Sud le 21 mars 2019 (pièce P-34);
36. En réponse aux inquiétudes des citoyens, DASHL a plutôt répliqué que plusieurs autres gros aéronefs s'installeraient à l'Aéroport et que le bruit dégagé par ces avions serait moins pire que la situation des Écoles de pilotage ayant de plus petits aéronefs;
37. Le vice-président de Chrono aviation s'est également présenté afin de confirmer que depuis janvier 2019, il y a eu des vols de nuit sans aucune plainte de quiconque et de rassurer les citoyens qu'il allait les rencontrer pour leur expliquer les moyens pris pour réduire le plus possible le bruit émanant de ses avions;
38. Ainsi donc, nous avons attendu le lancement du 1^{er} avril 2019 sur la base des représentations du vice-président de Chrono aviation;

IV. LA NUISANCE DÉRAISONNABLE

39. Depuis avril 2019, en plus des nombreux décollages de moyens aéronefs réalisés après 4h05, de gros aéronefs effectuent maintenant des décollages et des atterrissages en plein milieu de la nuit;
40. Le bruit émis par ces gros aéronefs étant bien plus important que celui des aéronefs moyens, je me réveille en sursaut pratiquement chaque fois que ces aéronefs survolent mon domicile;
41. Le 10 mai 2019, on apprend même la nomination du vice-président de Chrono Aviation à titre de représentant des transporteurs aériens au sein du comité sonore ainsi que du remplacement de Madame Johanne Domingue à titre de représentante pour les citoyens, le tout tel qu'il appert du communiqué du 13 mai 2019, publié sur le site internet de DASHL (pièce P-36);
42. Généralement, l'aéronef de Chrono Aviation décolle vers 2h25, soit en plein milieu de la nuit;
43. Le stress occasionné par ce bruit intense fait en sorte qu'il m'est souvent impossible de me rendormir, du moins pas avant le décollage de l'aéronef suivant, généralement un aéronef moyen, par exemple, l'avion du courrier, qui met un terme à mes tentatives de me rendormir;

44. De plus, il arrive que d'autres aéronefs décollent vers 3h00, puis un autre vers 3h30;
45. La différence entre la situation avant et après le 1^{er} avril 2019 réside essentiellement dans la durée de mes nuits de sommeil;
46. Avant le 1^{er} avril 2019, j'avais la plupart du temps l'occasion de profiter d'un sommeil réparateur entre 22h00 et 4h00, ce qui n'est déjà pas suffisant et sous réserve des effets du bruit environnemental sur le corps humain;
47. Plus le temps passe, plus le trafic aérien semble augmenter et plus les effets négatifs que je ressens s'amplifient;
48. Les avions Boeing 737-200 sont reconnus pour être excessivement bruyants;
49. En fait, les Boeing 737-200 ont été chassés de l'aéroport international de la région de Waterloo à cause des plaintes répétées des citoyens;
50. Les Boeing 737-200 n'ont également pas le droit de décoller de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau à Dorval ainsi que dans bon nombre d'aéroports situés en milieu urbains en occident;
51. J'ai donc le sentiment qu'en tant que citoyens de Saint-Hubert, nous sommes traités comme des citoyens de deuxième classe;
52. Par ailleurs, en décembre 2018, j'ai consulté un médecin pour une grande fatigue;
53. Le médecin ne m'a pas diagnostiqué quelconque problème physique qui pourrait être la source de ce problème;
54. Or, depuis avril 2019, certaines de mes nuits de sommeil se résument à peine plus de quatre (4) heures de sommeil, ce qui est encore plus intolérable;
55. Par ailleurs, les déclarations de DASHL et la croissance grandissante du trafic aérien que je perçois me causent beaucoup de stress et d'anxiété, ce qui affecte grandement mon bonheur, ma quiétude et mes nuits de sommeil, et ce, même les nuits où l'avion de Chrono aviation ne survole pas mon domicile;
56. J'occupe un emploi à plein temps et chaque jour je dois débiter mes journées en étant déjà épuisée;

57. Lorsque les avions décollent et me réveillent en sursaut au milieu de la nuit, je ressens les symptômes physiques suivants :
- Stress intense;
 - Battements de cœur très rapides et parfois irréguliers ;
 - Forte transpiration, chaleur;
58. Parmi les symptômes physiques ressentis le reste de la journée, mentionnons :
- Constante et incontrôlable envie de bâiller;
 - Mal de cœur;
 - Battements cardiaques irréguliers, trop forts ou trop rapides ;
 - Difficulté à me concentrer;
 - Irritabilité;
 - Sentiment d'épuisement constant;
59. Par ailleurs, depuis le mois de janvier, je remarque que j'ai pris un gain de poids, soit environ dix (10) livres, ce que je n'avais jamais subi auparavant;
60. Je tente par tous les moyens de combattre cette prise de poids, sans succès;
61. Auparavant, je m'entraînais à une bonne intensité et j'avais également l'habitude de faire plusieurs milliers de kilomètres à vélo chaque année;
62. Or, en particulier cette année, mes sorties à vélo m'épuisent complètement;
63. Dans les circonstances, il est clair que l'intention de DASHL est d'ouvrir la porte aux gros aéronefs, sans se soucier des impacts négatifs et irréparables sur les voisins, sans imposer un horaire de nuit et sans suivre les enseignements de l'honorable Claude Bouchard, J.C.S. dans son jugement daté du 15 février 2011 (pièce P-18), à l'effet que DASHL a l'obligation de considérer l'intérêt du public dans ses décisions et d'agir de bonne foi parce qu'elle est constituée dans le but d'agir comme un organisme public sous le contrôle de Transports Canada;

64. Il appert également que les décisions de développement de l'Aéroport sont prises sans consultation publique, sans recommandation du comité consultatif sur le climat sonore et sans étude d'impacts sur la santé de la population;
65. Avant la construction de la nouvelle piste en août 2018, je ne pouvais m'attendre à de tels niveaux de vibrations sonores qui ne se prêtent qu'aux activités des gros aéronefs;
66. Ainsi, le volume actuel de vols correspond à une nuisance déraisonnable, abusive et téméraire, dans le présent contexte de voisinage;

V. INJONCTION INTERLOCUTOIRE ET PROVISOIRE

67. Avant d'en arriver à entamer des démarches juridiques, je me suis adressée, à deux reprises, aux élus qui me représentent sur le Conseil d'administration de DASH-L, à l'occasion des séances du Conseil de Ville de Longueuil des 19 mars et 16 avril 2019. À ces deux occasions, les élus ont ignoré mes questions et je n'ai obtenu aucune réponse;
68. Le 19 mars 2019, M. Robert Gignac, Mme Jacinthe Gravel, Mme Johanne Domingue et M. Jean Goulet ont également pris la parole pour expliquer leur mécontentement;
69. De plus, j'ai formulé plusieurs plaintes à l'endroit de DASHL en complétant le formulaire de plainte se trouvant sur leur site internet, lesquelles se résument ainsi :

Date	Heure	Texte de la plainte
3 avril 2019	4h07 AM	Pas encore complètement rendormie après le décollage de l'avion de 3h26, voilà que l'avion du courrier met définitivement un terme à ma nuit de sommeil.
12 juin 2019	2h48 AM	Encore une fois, réveillée en sursaut par un bruit très intense en plein milieu de la nuit! <u>Renseignements supplémentaires</u> : Comment pouvez-vous continuer de permettre une telle aberration! Les citoyens, pour qui vous ne semblez avoir aucune considération, avons parfois besoin de dormir afin d'être en mesure d'assumer leurs obligations professionnelles et autres.

13 juin 2019	2h33 AM	<p>Réveillée en sursaut en pleine nuit par un bruit très intense</p> <p><u>Renseignements supplémentaires</u> : Je sais que vous ne me répondrez pas, car vous ne répondez jamais, mais je vous pose tout de même la question: ces décollages de nuit ne devaient-ils pas avoir lieu une seule fois par semaine, le mercredi? Je vous rappelle que nous sommes jeudi et que c'est la deuxième nuit consécutive de sommeil gâchée par les activités que vous autorisez, activités qui ne sont d'ailleurs permises nulle part ailleurs (c.f. couvre-feux). Pensez-vous que les citoyens de Saint-Hubert sont des citoyens de seconde classe? Des assistés sociaux sans travail pour qui ce n'est pas grave de détruire le sommeil?</p>
1 ^{er} juillet 2019	3h32 et 4h38	<p>Encore deux décollages en pleine nuit!</p> <p><u>Renseignements supplémentaires</u> : Quand pourrions-nous enfin dormir à Saint-Hubert? Je suis épuisée</p>
14 juillet 2019	2h43	<p>Encore une nuit de sommeil abruptement écourtée par un bruit inacceptable, dans un pays civilisé.</p> <p><u>Renseignements supplémentaires</u> : J'espère au moins que d'ainsi pourrir et gâcher la vie de citoyens qui ne demandent qu'à vivre normalement vous procure une certaine satisfaction, parce que de notre point de vue, ce n'est pas le cas!</p>

70. On nous avait informé qu'un seul vol de nuit par semaine serait effectué par Chrono aviation, à savoir le mercredi;
71. Or, ce n'est pas le cas : deux nuits consécutives de sommeil ont été gâchées par des décollages en plein milieu de la nuit des aéronefs de Chrono Aviation;

72. Ces vols, combinés avec les vols des autres aéronefs pendant la nuit et aux déclarations de DASHL quant au développement de l'Aéroport, font en sorte que le stress relié à cette situation de voisinage est maintenant omniprésent et intolérable;
73. La présente situation est telle qu'elle ne peut être tolérée plus longtemps sans me causer un préjudice irréparable;
74. Devant le refus de DASHL d'imposer des normes aux opérateurs de gros aéronefs venant s'installer à l'Aéroport et vu l'absence de réaction de DASHL suivant les plaintes et les interventions du CAPA-L, les demanderessees n'ont d'autres choix que de demander l'intervention du Tribunal afin d'obtenir une injonction interlocutoire;
75. Tous les faits contenus à la présente déclaration sous serment sont vrais;

EN FOI DE QUOI J'AI SIGNÉ
À Montréal, le 31 juillet 2019



CHANTAL NICOLE

Déclaré solennellement devant moi
À Montréal, le 31 juillet 2019



Commissaire à l'assermentation pour le Québec

