

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE SAINT-MAURICE

NO : 410-06-000005-114

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectifs)

COALITION CONTRE LE BRUIT;

Demanderesse

-et-

LILIANE GUAY;

Personne désignée

c.

VILLE DE SHAWINIGAN;

-et-

3845443 Canada inc. faisant affaires
sous le nom d'**AVIATION MAURICIE**;

-et-

**BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION
INC.;**

Défenderesses

-et-

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU
QUÉBEC;**

(...)

Intervenante(...)

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
EN RECOURS COLLECTIF AMENDÉE ET PRÉCISÉE

À L'HONORABLE ÉTIENNE PARENT, JUGE DE LA COUR SUPÉRIEURE DU DISTRICT DE ST-MAURICE DÉSIGNÉ POUR ENTENDRE LE PRÉSENT RECOURS COLLECTIF, LA DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

Le jugement d'autorisation et la définition du groupe

1. Le 28 août 2012, l'Honorable Juge Étienne Parent de la Cour supérieure a autorisé l'exercice du présent recours collectif, tel qu'il appert du jugement d'autorisation, **pièce P-1**;
2. Le jugement d'autorisation accorde également à la demanderesse le statut de représentante des membres du groupe suivant :

Toutes les personnes physiques résidant ou ayant résidé, à temps plein ou partiel, à 200 mètres ou moins de la ligne des hautes-eaux du Lac-à-la-Tortue en Mauricie et ce, après le 21 juin 2008.

3. La demanderesse Coalition contre le bruit est un organisme à but non lucratif qui a été constitué le 15 décembre 2007 afin de lutter contre la pollution sonore, favoriser des environnements sonores sains et sensibiliser la population au problème de la pollution sonore, tel qu'il appert de ses lettres patentes, **Pièce P-2**;
4. La demanderesse a été constituée à l'initiative des riverains du Lac-à-la-Tortue qui subissent des dommages causés par les vols commerciaux touristiques et d'entraînement de pilotes d'hydravions sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
5. Conformément à l'article 1048 du *Code de procédure civile* (L.R.Q., c. C-25), la demanderesse a désigné une de ses membres, en l'occurrence, Madame Liliane Guay, à titre de personne désignée dont l'intérêt est relié aux objets pour lesquels la corporation a été constituée;
6. Le statut de Mme Liliane Guay à titre de personne désignée a été confirmé par le jugement d'autorisation, pièce P-1;
7. La personne désignée réside dans le secteur visé par le recours collectif, plus précisément au 5076, avenue du Tour du Lac, sa résidence étant située du côté sud du lac, environ au milieu, tel qu'il appert du dernier acte de transfert de propriété pour cette résidence, **pièce P-3** et d'une carte du lac indiquant l'emplacement de cette résidence, **pièce P-4**;
8. Le Lac-à-la-Tortue mesure environ deux milles marin (12 000 pieds) de longueur par 4 000 pieds de largeur en moyenne. Il est orienté nord-est / sud-ouest, tel qu'il appert d'une carte de la région, **pièce P-5**;

9. Deux municipalités se partagent le territoire aux abords du lac, soit Hérouxville et Shawinigan, secteur des Boisés, anciennement secteur Lac-à-la-Tortue;
10. À l'intérieur d'un périmètre de 200 mètres du bord du lac, on dénombre 740 habitations où résident à temps plein ou partiel environ 2 072 personnes, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue indiquant le périmètre visé par le recours collectif, **pièce P-6**;
11. Par ailleurs, selon le mémoire de la Ville de Shawinigan, en 2008, on dénombrait environ 950 résidences à proximité du Lac-à-la-Tortue, dans lesquelles résident environ 2500 personnes à l'année ou d'une façon saisonnière, tel qu'il appert du mémoire de la Ville de Shawinigan déposé dans le cadre d'un processus de consultation publique en 2008 initié par Transport Canada, **pièce P-7** à la page 2;
12. Ainsi, on estime le nombre de membres du groupe entre 2 000 et 2 500 personnes;

L'avis aux membres et le délai d'exclusion

13. Entre le 13 octobre et le 24 octobre 2012, un Avis aux membres a été publié dans les journaux et aux dates suivantes, tel qu'il appert d'une copie de ces publications, en liasse, **pièce P-8** :
 - a. Dans le journal l'Hebdo du St-Maurice les 17 et 24 octobre 2012;
 - b. Dans le journal Le Nouvelliste les 13 et 20 octobre 2012;
 - c. Dans le Journal de Montréal le 20 octobre 2012;
 - d. Dans le Journal de Québec le 20 octobre 2012;
14. Cet Avis aux membres était également diffusé sur les sites Internet des parties pendant la période d'exclusion;
15. Le délai d'exclusion a été fixé à 90 jours suivants la dernière publication, soit jusqu'au 25 janvier 2013, tel qu'il appert d'un jugement de l'honorable Juge Étienne Parent daté du 5 octobre 2012 dans ce dossier, **pièce P-9**;
16. Pendant la période d'exclusion, 1035 membres se seraient exclus, tel qu'il appert du plumitif en date du 20 février 2013, **pièce P-10**;
17. Pendant cette même période, neuf personnes ont cependant déposé des avis de retrait de leur exclusion, tel qu'il appert du plumitif, pièce P-9;

18. De plus, une vingtaine d'inscriptions au plumitif semblent indiquer que certaines personnes se seraient exclues plus d'une fois, tel qu'il appert du plumitif, pièce P-9;
19. À ce jour, la demanderesse n'est pas en mesure de confirmer si les personnes qui se sont excluent du recours se trouvent toutes dans le secteur visé par le recours collectif, ni si toutes ces exclusions sont valides;
20. D'ailleurs, la demanderesse réserve tous ses droits de contester la validité de ces avis d'exclusion;
21. En effet, certains membres du groupe ont subi des pressions importantes de la part des représentants des défenderesses afin qu'ils signent un avis d'exclusion;
22. Plusieurs membres ont rapporté que ces représentants se sont présentés jusqu'à quatre fois à leur résidence en l'espace de quelques jours en les invitant à chaque fois de manière agressive et intimidante à signer un avis d'exclusion;
23. D'autres pourront témoigner qu'on les incitait à signer en leur fournissant de fausses informations, notamment en leur indiquant que s'ils ne s'excluaient pas, ils devraient payer les frais d'avocats des défenderesses, en plus de ceux des procureurs de la demanderesse et qu'il y aurait une augmentation importante des taxes municipales, laquelle serait payable uniquement par les membres du recours collectif;
24. D'autres encore viendront dire qu'ils ont trouvé la période d'exclusion très éprouvante et stressante en raison des nombreuses pressions reçues pour les inviter à s'exclure du recours collectif;
25. De plus, les informations véhiculées par l'importante publicité entourant le présent recours a pu inciter des membres à s'exclure pour plusieurs motifs n'ayant aucun lien avec la présence ou l'absence d'inconvénients subis par ces derniers, tel qu'il appert d'exemples d'articles de journaux et de dépliants publiés ou diffusés pendant la période d'exclusion, en liasse, **pièce P-11**;
26. Ainsi, on ne peut conclure de ces exclusions que les personnes résidant dans la zone de 200 mètres autour du Lac-à-la-Tortue ne subissent pas de dommages et d'inconvénients sérieux causés par les vols d'hydravions touristiques commerciaux et d'entraînement de pilotes au Lac-à-la-Tortue;

Interventions des procureurs généraux dans le dossier

27. Suite à la transmission d'un avis selon l'article 95 du *Code de procédure civile* par la défenderesse Bel-Air Laurentien Aviation Ltée [ci-après Bel-Air Aviation], le Procureur général du Québec est intervenu dans le dossier (...), tel qu'il appert du dossier de la Cour;
28. (...) Suite à la transmission dudit avis, le Procureur général du Canada a informé le Tribunal qu'il n'interviendrait pas au dossier, tel qu'il appert du dossier de la Cour, au procès-verbal du 16 décembre 2013 ;

L'historique des mouvements d'hydravions au Lac-à-la-Tortue

29. Le Lac-à-la-Tortue est fréquenté par des hydravions depuis de nombreuses années;
30. En effet, c'est le site d'implantation du premier hydroaéroport ou hydrobase d'aviation commerciale de brousse au Canada [ci-après hydrobase];
31. Cette hydrobase se situe dans le coin nord-ouest du lac, plus précisément au 1340, avenue du Tour du Lac à Shawinigan, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue de Shawinigan, pièce P-5;
32. Le Lac-à-la-Tortue est utilisé pour différents types de vols, soit : les vols commerciaux touristiques, les vols récréatifs ou privés, les vols taxis ou d'affaires, les vols pour fin de maintenance, les vols de formation de pilotes et les tests en vol;
33. En raison des vents dominants et de la situation géographique, les décollages de cette hydrobase se font généralement vers le nord-est et les amerrissages se font généralement sur le même axe;
34. Cette hydrobase appartient actuellement à la défenderesse Bel-Air Aviation;
35. Bel-Air Aviation a été constituée en 1985, tel qu'il appert du Registre des entreprises, **pièce P-12**;
36. Bel-Air Aviation œuvre dans la vente et la réparation d'avions et opère des installations aéroportuaires ainsi que l'hydrobase ci-haut mentionnée;
37. De plus, depuis 2008, elle opère des vols touristiques commerciaux à partir de cette hydrobase et de 1995 à 2007, elle louait ses installations pour l'exploitation de tels vols touristiques commerciaux par des tiers;

38. La cohabitation entre les hydravions et les autres utilisateurs et riverains du lac n'a pas posé de réels problèmes jusqu'en 1995, alors que des hydravions ont commencé à être utilisés pour des vols commerciaux touristiques à partir de l'hydrobase de Bel-Air Aviation qui la louait à des opérateurs commerciaux;
39. Les vols commerciaux touristiques desservent essentiellement une clientèle de touristes européens qui arrivent en grand nombre à bord d'autobus-voyageurs afin de survoler le panorama du secteur pendant une vingtaine de minutes. En raison du nombre importants de touristes à bord de ces autobus, ces vols sont donc caractérisés par leur nombre important avec départs à de courts intervalles;
40. Aviation Mauricie (3845443 Canada inc.) a été constituée en personne morale en 2000 et a commencé ses activités la même année, tel qu'il appert du registre des entreprises, **pièce P-13**;
41. Aviation Mauricie exploite une entreprise de transport aérien par hydravions à des fins récréatives et touristiques au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert notamment de son site web, **pièce P-14**;
42. Cette entreprise offre également des programmes de formation pour les pilotes, tel qu'il appert de son site web, pièce P-14;
43. De 2002 à 2007, Aviation Mauricie a loué des espaces à Bel-Air Aviation afin d'exploiter son commerce de vols commerciaux touristiques en hydravions et de formation de pilotes;
44. Par ailleurs, depuis 2008, Aviation Mauricie opère à partir d'une seconde hydrobase sur la rive sud est du lac, située au 5460 avenue du Tour du Lac [ci-après deuxième hydrobase] et ce, suite à un conflit avec Bel-Air Aviation, tel qu'il appert de jugements rendus dans le cadre de ce litige, en liasse, **pièce P-15**, et tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue, pièce P-5;
45. L'opération d'une nouvelle hydrobase augmente d'autant les mouvements d'hydravions effectuant des vols commerciaux touristiques;
46. En effet, Bel-Air Aviation continue tout de même de permettre l'exploitation de vols commerciaux touristiques d'hydravions à partir de son hydrobase par d'autres compagnies en plus d'opérer elle-même depuis 2008 ses propres vols commerciaux touristiques d'hydravions, tel qu'il appert notamment d'une publicité à cet égard, **pièce P-16**;
47. Dès l'installation du premier opérateur de vols commerciaux touristiques d'hydravions en 1995, la situation est devenue intolérable pour les personnes résidant à proximité du Lac-à-la-Tortue, dont la personne désignée;

48. Par exemple, dans le seul mois de septembre 1996, 937 mouvements d'hydravions ont été enregistrés, tel qu'il appert d'un éditorial du journal Le Nouvelliste en date du 23 avril 1997, **pièce P-17**;
49. Dans la seule journée du 25 octobre 1996, un résident a compté 132 mouvements, tel qu'il appert d'un article du journal Le Nouvelliste en date du 25 octobre 1996, **pièce P-18**;
50. En 1997, suite aux plaintes de plusieurs riverains découlant de l'exploitation de ces vols commerciaux touristiques, Transport Canada a effectué une étude sur le bruit au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une copie de son rapport, **pièce P-19**;
51. Après avoir pris des mesures du bruit généré par les hydravions, Transport Canada conclut à la page 10 de ce rapport que:
- «Le bruit des hydravions semblait être tolérable lorsque ceux-ci opéraient dans un régime irrégulier et intermittent soit, de façon artisanale. Mais lorsque ceux-ci ont commencé à opérer de façon continue et régulière, la coexistence a perdu son équilibre parce que les opérations sont devenues plutôt industrielles qu'artisanales»;
52. Puis, à la page 11 de ce même rapport, Transport Canada ajoute qu'il *«reconnait la situation problématique du bruit qui existe au Lac-à-la-Tortue»*;
53. En 2003, afin de tenter de limiter l'impact sonore des hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue, à la suite d'une rencontre entre divers intervenants animée par la mairesse de la Ville de Shawinigan, la défenderesse Aviation Mauricie s'est engagée à mettre en place sept mesures d'atténuation du bruit, notamment de circuler à basse vitesse jusqu'au centre du lac afin d'y décoller et d'y amerrir et d'opérer un maximum de quatre appareils, tel qu'il appert de la Procédure d'opération pour le Lac-à-la-Tortue de Aviation Mauricie pour l'été 2003, **pièce P-20**;
54. Suite à la réception de plusieurs plaintes de riverains relatives au non-respect de ces mesures atténuation du bruit, Transport Canada a procédé à des vérifications sur place les 29 août, 5 et 17 septembre 2003, tel qu'il appert d'un rapport rédigé suite à ces observations daté du 6 octobre 2003, **pièce P-21**;
55. Lors de la troisième journée d'observation, les représentants de Transport Canada ont pu constater que les mesures d'atténuation du bruit n'étaient pas respectées par Aviation Mauricie, tel qu'il est mentionné à la page 3 du rapport, pièce P-21;
56. Lors de cette même journée d'observation des mesures des niveaux sonores ont été prises. En voici les grandes lignes qui résument le tableau présenté à la page 3 de ce rapport, pièce P-21:

- a. 23 prises de mesures ont été faites entre 10h59 et 11h30 le 17 septembre 2003;
 - b. Les niveaux maximum de bruit pour les vols individuels enregistrés (L_{AMAX}) pour les décollages et amerrissage varient entre 53,8 et 98,5 dB(A);
 - c. Les niveaux d'exposition sonores (SEL) varient entre 60,9 et 105,2 dB(A);
57. Le 19 juillet 2004, dans une lettre, la Direction de la santé publique du Québec analyse les mesures de bruit enregistrées le 17 septembre 2003 au Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une copie de cette lettre, **pièce P-22**, et conclut comme suit à la troisième page :

«force est de constater que la grande majorité des niveaux sonores mesurés (extérieur et intérieur) lors des décollages et amerrissages ayant eu lieu entre 10h58 et 15h38 le 17 septembre 2003 franchissent largement les limites à ne pas dépasser proposées par divers organismes cités précédemment [*dont Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Environmental Protection Agency (EPA) américaine, le Comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail et la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)*]. Même en prenant une valeur référence plus élevée comme le niveau de bruit ambiant mesuré 60,9 dB(A) on arrive au même constat.

Durant la période d'observation (approximativement 4,5 heures) on enregistre une moyenne d'un événement (décollage ou amerrissage) toutes les 14 minutes. En tenant compte de la durée inhérente de chaque événement, une telle fréquence laisse bien peu de périodes de calmes pour les résidents à une période de l'année où les activités à l'extérieur sont les plus intenses.

En prenant en compte les niveaux de bruit mesurés, les limites à ne pas dépasser généralement recommandées par les organismes réglementaires, le nombre et la fréquence des événements générateurs de bruit, l'époque de l'année où il se produisent et le type de densité d'occupation de la zone environnant le Lac-à-la-Tortue, nous venons à la conclusion que le décollage et amerrissage d'hydravions touristes constituent une nuisance pour la qualité des riverains»;

58. De plus, le 31 juillet 2007, la Direction générale de la santé publique transmettait à Transport Canada une lettre à l'appui des démarches de la Coalition en disant partager les *«préoccupations exprimées par les citoyens à l'égard de la qualité de vie des familles riveraines de ce lac»* et en concluant que *«cette situation, compromettant le bien-être de la population riveraine, est intolérable et ne peut plus durer indéfiniment»*, tel qu'il appert de cette lettre, **pièce P-23**;

Le processus de consultation publique et la responsabilité de la Ville de Shawinigan

59. C'est dans ce contexte que le 12 novembre 2007, la défenderesse Ville de Shawinigan a fait la demande à Transport Canada de faire interdire les vols d'hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue dans les termes suivants, tel qu'il appert d'une résolution portant le numéro 559-12-11-07, **pièce P-24** :

«Que le Conseil municipal de la Ville de Shawinigan appuie les revendications des citoyens du secteur Lac-à-la-Tortue et demande à Transport Canada d'interdire d'effectuer des vols touristiques ou toute partie de ceux-ci, dans la zone connue et désignée comme étant le Lac-à-la-Tortue»;

60. Suite à cette demande, Transport Canada a mis sur pied *«un processus de consultation publique afin de déterminer s'il est approprié d'accéder à cette demande»*, tel qu'il appert d'une lettre de Transport Canada en date du 23 janvier 2008, **pièce P-25** ;
61. Dans le cadre de ce processus de détermination de l'intérêt public, la Ville de Shawinigan a soumis un mémoire d'une vingtaine de pages dans lequel elle recommande l'interdiction totale des hydravions touristiques au Lac-à-la-Tortue et ce, dans l'intérêt public, le tout après avoir fait état des nombreuses tentatives infructueuses de conciliation pour diminuer les effets néfastes de ces vols avec les compagnies défenderesses et pris en compte les incidences du bruit des hydravions touristiques sur la santé des riverains et les répercussions économiques d'une telle interdiction, tel qu'il appert de ce mémoire, **pièce P-7** ;
62. Ces constats vont dans le même sens que ceux faits par la demanderesse dans le mémoire qu'elle a elle-même déposée dans le cadre de cette consultation, tel qu'il appert d'une copie de ce mémoire, **pièce P-26** ainsi que dans son mémoire-réplique, **pièce P-27**;

63. Aussi, le 14 janvier 2008, la Direction de la santé publique de la Mauricie et du Centre-du-Québec a présenté un Mémoire à Transport Canada dans le cadre de ce processus de détermination d'intérêt public concernant les vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue dans lequel elle fait état des effets néfastes du bruit dit « communautaire », tant au niveau psychosocial que de la santé, tel qu'il appert du Mémoire, **pièce P-28** ;
64. Qui plus est, tant Bel-Air Aviation que Aviation Mauricie, dans leurs mémoires respectifs déposés dans le cadre de la consultation publique, concluent que le nombre d'hydravions commerciaux effectuant des vols touristiques au Lac-à-la-Tortue devrait être restreint à quatre hydravions, tel qu'il appert de la **pièce P-29** à la page 25 et **pièce P-30** à la page 78;
65. Aussi, le 12 mai 2008, par sa Résolution R 260-12-05-08, **pièce P-31**, la Ville de Shawinigan réitérait sa demande d'interdiction des vols commerciaux touristiques au Ministre des transports, du moins jusqu'à la conclusion du processus de consultation publique;
66. Par ailleurs, le 7 juillet 2008, par sa Résolution R 350-07-07-08, **pièce P-32**, la Ville de Shawinigan indiquait ne pas s'opposer au maintien des activités des vols commerciaux touristiques dans la mesure où certaines restrictions, assorties de moyens coercitifs, s'appliquaient, dont celles qu'elle commente dans une lettre jointe à la résolution, à défaut de quoi, la Ville de Shawinigan dit vouloir maintenir sa demande d'interdiction des vols commerciaux touristiques;
67. Les restrictions dont il est question dans la lettre jointe à cette résolution sont les suivantes:
- Le suivi des procédures de réduction du bruit;
 - Une limite au nombre de mouvements à un maximum quotidien de 48 mouvements; la limite de 120 mouvements par jour proposée étant jugée beaucoup trop élevée;
 - Un nombre maximal de quatre aéronefs au moment d'effectuer les vols commerciaux touristiques;
 - Des créneaux d'heures de vols de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00;
 - L'interdiction des vols les samedis, dimanches et jours fériés au cours des mois de juin, juillet et août;
68. Le 15 juin 2009, pour conclure le processus de consultation de détermination de l'intérêt public, la Ville de Shawinigan a accepté de devenir l'exploitante de l'hydrobase du Lac-à-la-Tortue et a adopté une résolution demandant au Ministre des transports l'émission d'un certificat d'hydroaéroport, autorisant la préparation d'un manuel d'exploitation et la formation d'un comité sur le bruit, tel qu'il appert de la résolution portant le numéro R 316-15-06-09, **pièce P-33**;

69. À la même date, Transport Canada et la Ville de Shawinigan annonçaient publiquement que cette dernière allait devenir la première municipalité exploitante d'une hydrobase, tel qu'il appert des communiqués de presse y relatifs, **pièce P-34** pour la Ville de Shawinigan et, **pièce P-35** pour Transport Canada.

70. Dans son communiqué, pièce P-35, Transport Canada précise que :

«Aux termes du processus de consultation publique et de détermination de l'intérêt public, la Ville de Shawinigan s'est montrée favorable à la proposition de Transports Canada de devenir l'exploitant de l'hydroaérodrome certifié du Lac-à-la-Tortue.

Cette approche s'inscrit dans la même logique que la Politique nationale des aéroports de Transports Canada qui vise à redonner aux autorités locales l'exploitation des aéroports locaux et régionaux. L'exploitation locale d'aéroports a fait ses preuves. Il s'agit d'une solution optimale pour bien comprendre les enjeux locaux et prendre les mesures qui s'imposent pour répondre aux exigences et particularités d'une région. Cette approche permettra ainsi à la Ville de Shawinigan d'exercer un contrôle sur les opérations aériennes et sur la gestion du climat sonore.»

[nos soulignements]

71. Dans son communiqué, pièce P-34, la Ville de Shawinigan confirme que :

«Certaines recommandations du Comité réglementaire de l'aviation civile seront mises en application, à compter d'aujourd'hui :

- Les heures d'opération des vols touristiques sont de 9 h à midi et de 14 à 17h;
- Aucun vol touristique les samedis, dimanches et jours fériés en juin, juillet et août.

De plus, en devenant l'exploitant de l'hydroaérodrome du lac à la Tortue, la Ville de Shawinigan devra désigner le ou les transporteurs aériens qui pourront opérer des vols touristiques à partir de la piste balisée sur le lac à la Tortue.

Enfin, la certification d'hydroaérodrome nécessite la création d'un comité consultatif sur le bruit. Une initiative favorablement accueillie par le Conseil.

«Nous allons adopter, dès aujourd'hui, une résolution pour constituer un comité consultatif sur le bruit», explique la

conseillère France Beaulieu. «Nous allons y inviter tous les intervenants intéressés par la question des vols touristiques au lac à la Tortue. Et nous allons tenir compte de leurs suggestions pour améliorer la situation.»

[nos soulignements]

72. Effectivement, à cette époque, des restrictions aux heures de vols ont été édictées par le Supplément de vol canada, **pièce P-36**, qui prévoit que :

«Considération d'atténuation du bruit :

- a. Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux bouées rouges (voir croquis).
- b. Appliquer la puissance progressivement.
- c. Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable).
- d. Éviter de survoler à basse altitude les résidences.

Conformément au RAC 602,105, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT : de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique commercial ne sera autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés.»;

73. Il appert clairement de deux communiqués de presse émis à cette époque, pièces P-34 et P-35, que ces restrictions d'application immédiate devaient être temporaires, en attendant que d'autres mesures soient mises en place par la Ville de Shawinigan, notamment suite à la mise sur pied du comité sur le bruit prévu à la résolution du 15 juin 2009, pièce P-33.

74. Ainsi, jusqu'au 15 juin 2009, aucune mesure obligatoire d'atténuation de bruit n'était en vigueur au Lac-à-la-Tortue;

75. Depuis l'entrée en vigueur de ces mesures d'atténuation du bruit, les défenderesses Bel-Air aviation et Aviation Mauricie ne les respectent pas;

- 75.1 Au moment de l'entrée en vigueur de ces mesures d'atténuation du bruit, Bel-Air Aviation possédait déjà trois hydravions qu'elle utilisait pour des vols touristiques et elle en a acquis deux autres par la suite, tel qu'il appert du Registre des aéronefs civils canadiens, **pièce P-41**;

- 75.2 À certains moments, Bel-Air a également fait appel à d'autres pilotes ayant leur propre hydravion en cas de demandes supplémentaires pour des vols touristiques;

76. Par ailleurs, ces mesures sont loin d'être suffisantes pour réduire d'une manière significative les dommages et inconvénients causés aux membres du groupe et à la personne désignée;
77. De plus, le processus de plainte mis en place par Transport Canada est inefficace et inadéquat;
78. Au surplus, la défenderesse Aviation Mauricie profite des périodes d'interdiction des vols commerciaux touristiques pour effectuer à répétition des vols d'entraînement de pilotes en formation, pour lesquels aucune restriction n'est applicable;
79. À compter de novembre 2007, date à laquelle la Ville de Shawinigan a adopté une première résolution demandant à Transport Canada d'interdire les vols commerciaux touristiques au Lac-à-la-Tortue, pièce P-24, plusieurs résolutions de la Ville de Shawinigan sur cette question vont dans le sens de demander l'interdiction des vols touristiques ou de les restreindre d'une manière importante, dont les résolutions déposées comme pièces P-31 et P-32, et ce, jusqu'à ce qu'elle devienne exploitante de l'hydrobase, le 15 juin 2009;
80. Des résolutions vont dans le même sens que celles adoptées par la Municipalité régionale de comté de Mékinas, de la Municipalité d'Hérouxville et de nombreuses autres entités, tel qu'il est rapporté dans le Mémoire de la demanderesse, pièce P-26 aux pages 24 et 25;
81. Le statut d'exploitante de l'hydrobase permettait à la Ville de Shawinigan d'édicter des restrictions pour les vols commerciaux touristiques et d'entraînement d'hydravions sur et à partir du Lac-à-la-Tortue et de les adapter, au besoin, en faisant un suivi par l'entremise d'un comité sur le bruit;
82. Selon les communiqués de presse, pièce P-34 et P-35, c'est d'ailleurs essentiellement pour cette raison que la Ville de Shawinigan est devenue exploitante de l'hydrobase;
83. N'eût été de sa négligence à faire un suivi adéquat dans la mise en œuvre de sa décision de devenir exploitante de l'hydrobase, des mesures d'atténuation du bruit plus importantes, voire même l'interdiction des vols commerciaux touristiques au Lac-à-la-Tortue, seraient probablement actuellement en vigueur;
84. Par ailleurs, afin de devenir effectivement l'exploitante de l'hydrobase du Lac-à-la-Tortue, la Ville de Shawinigan devait non seulement mettre sur pied un comité sur le bruit, mais aussi soumettre à Transport Canada un manuel d'exploitation de l'hydrobase, le tout pour obtenir un certificat d'exploitation pour l'hydrobase, ce qu'elle a négligé de faire;

85. Le 6 juillet 2009, une conseillère a été désignée comme représentante de la Ville de Shawinigan *«pour siéger sur le comité consultatif sur le bruit formé dans le cadre de la mise en place du processus de règlementation des vols touristiques commerciaux au lac à la Tortue»*, tel qu'il appert de la résolution R 355-06-07-09, **pièce P-37**;
86. En fait, le comité consultatif sur le bruit a été mis sur pied, mais ne s'est jamais rencontré;
87. De plus, la Ville de Shawinigan a négligé de soumettre son manuel de l'exploitant et n'a jamais obtenu son certificat d'hydroaéropport pour l'exploitation de l'hydroaéropport du Lac-à-la-Tortue;
88. Pourtant, ce n'est que le 6 mars 2012, que la Ville de Shawinigan a décidé de ne pas devenir l'exploitante de l'hydrobase en adoptant une résolution en ce sens, soit bien après l'institution de la requête en autorisation d'exercer un recours collectif dans le présent dossier et près de trois ans après avoir accepté cette charge et responsabilité, tel qu'il appert d'une copie de cette résolution R 123-06-03-12, **pièce P-38**;
89. La Ville de Shawinigan a été fautive et/ou négligente en ne prenant pas les mesures nécessaires à la mise en œuvre de sa décision de requérir l'interdiction des vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue et/ou de mettre en place des mesures restrictives suffisantes pour éviter que des dommages soient causés aux membres du groupe;
90. En effet, les mesures d'atténuation du bruit actuellement en vigueur sont clairement insuffisantes comme l'a reconnu la Ville de Shawinigan dans plusieurs résolutions, pièces P-24, P-31 et P-32, et dans son mémoire, pièce P-7;
91. Par contre, aucune autre mesure n'a été mise en place, malgré les engagements de la Ville de Shawinigan de ce faire en acceptant de devenir l'exploitante de l'hydrobase;
92. Aussi, la Ville de Shawinigan a été fautive et/ou négligente en ne faisant pas appliquer ses propres règlements, notamment celui concernant le bruit auquel contreviennent les deux autres défenderesses et celui sur le zonage auquel contrevient Aviation Mauricie;
- 92.1 Les dispositions dont il est question au paragraphe précédent sont les articles 9.5.1 et 9.5.2 du Règlement général de la Ville de Shawinigan numéro SH-1 (règlement sur les nuisances) et le Règlement de zonage numéro SH-550 en ce qui concerne la zone C-9522;

93. De surcroît, la Ville de Shawinigan est propriétaire du lit du Lac-à-la-Tortue depuis 1967, tel qu'il appert de l'acte de cession intervenu entre la Corporation municipale de St-Théophile du Lac (la Ville de Shawinigan depuis la fusion en 2002) et Canadian Pacific Airlines Ltd en date du 15 décembre 1967, tel qu'il appert d'une copie de cet acte de cession, **pièce P-39** ;

94. Cette cession a été faite :

«en considération de ce que la principale source de revenus de la Corporation Municipale acquéreur est constituée des villégiateurs ou touristes qui se sont établis sur les rives du Lac; et par les présentes la Corporation Municipale acquéreur présume être mieux que la Compagnie vendeuse en état de préserver les intérêts des riverains du Lac»,

tel qu'il appert de la pièce P-39;

95. La Ville de Shawinigan par sa faute et/ou sa négligence a permis aux autres défenderesses de causer des dommages et des inconvénients anormaux à la personne désignée et aux membres du groupe;

96. Elle est responsable des dommages ainsi causés à la personne désignée et aux membres du groupe, solidairement avec les autres défenderesses;

La responsabilité des défenderesses Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie découlant du non-respect des mesures d'atténuation du bruit en vigueur et de la législation en matière d'aéronautique

97. Les vols d'hydravions à des fins touristiques et d'entraînement effectués par les défenderesses Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie causent un préjudice sérieux aux membres du groupe;

98. Ce préjudice découle notamment du non-respect par ces défenderesses des mesures d'atténuation minimale du bruit et de la législation en matière d'aéronautique;

99. En effet, lors de vols commerciaux touristiques et/ou d'entraînement effectués par les hydravions exploités par les défenderesses Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie :

a. les trajectoires de décollage prévues dans le Supplément de vol Canada ne sont pas toujours respectées;

b. des vols sont effectués à trop basse altitude;

- c. certains hydravions effectuent des manœuvres dangereuses en vol ou sur le lac;
 - d. des vols sont effectués en dehors des heures et des journées prescrites;
100. Plusieurs lettres de membres du groupe font état de ces contraventions, tel qu'il appert de ces lettres, en liasse, **Pièce P-40**;
101. De surcroît, dans son mémoire rédigé en 2008 dans le cadre d'un processus de consultation publique initié par Transport Canada, pièce P-29 à la page 15, Bel Air Aviation fait état des nombreux manquements d'Aviation Mauricie aux mesures d'atténuation de bruit, dont les décollages sur le bord des rives nord et sud du lac plutôt que du centre, la circulation à grande vitesse en partant et en revenant aux quais, l'opération de six appareils en même temps, les décollages dans les deux sens du lac en même temps et sans respecter la direction des vents et l'acceptation d'un grand nombre d'autobus en même temps;
102. Aviation Mauricie n'a pas changé depuis ses manières de faire à ces égards et continue de contrevenir à la réglementation en vigueur et aux mesures d'atténuation du bruit et ce, même si les restrictions sont désormais intégrées à la réglementation applicable;
103. De plus, Bel-Air Aviation qui a débuté son exploitation commerciale de vols touristiques postérieurement, soit en 2008, contrevient également aux normes applicables;
- 103.1 D'ailleurs, dès l'automne 2010, Bel-Air Aviation possédait déjà cinq hydravions qu'elle utilisait pour des vols touristiques, tel qu'il appert du Registre des aéronefs civils canadiens, **pièce P-41**;
- 103.2 De plus, à certains moments, Bel-Air a également fait appel à d'autres pilotes ayant leur propre hydravion en cas de demandes supplémentaires pour des vols touristiques.
104. Dans les circonstances du présent dossier, ces contraventions à la réglementation en vigueur témoignent d'agissements qui s'éloignent de la norme de la personne raisonnable et constituent des fautes qui causent des dommages à la personne désignée et aux membres du groupe.

L'exploitation fautive et abusive de leurs commerces par les défenderesses Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie

105. Par ailleurs, même si toutes les mesures d'atténuation du bruit et la réglementation en vigueur étaient respectées, l'exploitation fautive et abusive de leur commerce respectif par Bel Air Aviation et Aviation Mauricie, sans égard aux

droits de la personne désignée et des membres du groupe, entraînerait tout de même leur responsabilité extracontractuelle pour les dommages qu'elles ont causés et qu'elles continuent de causer à la personne désignée et aux membres du groupe;

106. Effectivement, leurs activités créent des risques importants d'accidents, en plus d'avoir des impacts significatifs sur la santé des riverains;
107. De plus, de par leurs fautes et négligence, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie portent atteinte à la qualité de l'environnement des membres du groupe;
108. Également, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie ne respectent aucunement la réglementation municipale en matière de bruit;
109. Aussi, Aviation Mauricie ne respecte pas la réglementation en matière de zonage;
110. Qui plus est, Bel Air Aviation et Aviation Mauricie ont toujours fautivement ou négligemment refusé de mettre en place des mesures d'atténuation de bruit suffisantes pour rendre tolérables les inconvénients qu'elles causent à la personne désignée et aux membres du groupe et ce, même si elles admettent que leurs activités leurs causent des inconvénients importants;
111. Tant Bel-Air Aviation que Aviation Mauricie, dans leurs mémoires respectifs dans le cadre de la consultation publique, concluent que le nombre d'hydravions commerciaux effectuant des vols commerciaux touristiques au Lac-à-la-Tortue devrait être restreint à quatre hydravions, tel qu'il appert de la pièce P-29 à la page 25 et pièce P-30 à la page 78;
112. Une telle restriction ne permettrait pas, à elle seule, de réduire à un niveau acceptable les inconvénients causés par l'exploitation des vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue, mais elle permettrait tout de même de les diminuer sensiblement si elle était assortie d'une restriction raisonnable quant au nombre de mouvements par jour;
113. À tout évènement, dans son mémoire, pièce P-30, aux pages 79 et 80, Aviation Mauricie fait état que le 30 septembre 2007, il y avait neuf hydravions affectés aux vols commerciaux touristiques en même temps sur le Lac-à-la-Tortue;
114. D'ailleurs, en 2010, Bel-Air exploitait au moins cinq hydravions, tel qu'il appert d'une liste des aéronefs répertoriés au registre des aéronefs civils canadiens en date du 18 novembre 2010 au nom de cette compagnie, **pièce P-41**;
115. Par ailleurs, à la même date, Aviation Mauricie en exploitait au moins six, notamment sur le Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une liste des aéronefs répertoriés au registre des aéronefs civils canadiens en date du 18 novembre 2010 au nom de cette compagnie, pièce P-41 et au moins cinq en 2011, tel qu'il appert de son site web, pièce P-14;

Dans son mémoire, pièce P-29 à la page 25, Bel-Air Aviation conclut qu' :

«il est assez facile d'acheminer les touristes à d'autres sites tels le lac Blanc, le lac à l'Eau Claire et le lac à Beauce. Il suffit que les opérateurs s'entendent et démontrent du respect entre eux et les différents intervenants touristiques afin de répartir les vols sur divers plans d'eau, au lieu de s'acharner à vouloir tous les faire au même endroit; ce qui cause la problématique actuelle au Lac-à-la-Tortue»;

116. Bref, malgré qu'Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation reconnaissent toutes les deux que l'exploitation actuelle des vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue causent des inconvénients qui dépassent les limites acceptables et qu'il existe des mesures qui permettraient d'atténuer ces inconvénients, elles persistent dans leurs activités sans faire de compromis, se renvoyant la balle, l'une et l'autre, sans aucun égard pour la personne désignée et les membres du groupe, tel qu'il appert de leur mémoire respectif, pièce P-29 et pièce P-30;
117. Le bruit engendré par ces vols commerciaux d'hydravions touristiques causent des dommages importants tant à la personne désignée qu'aux membres du groupe, d'autant plus qu'en raison du fait que ces vols sont plus lourds et/ou du type d'hydravion utilisé, les vols touristiques sont généralement plus bruyants que les autres types de vols d'hydravions;
118. Toutes les défenderesses sont solidairement responsables des dommages causés aux membres du groupe;

Les dommages et inconvénients sérieux et anormaux subis par la personne désignée et les membres du groupe

119. Plus généralement, même si les défenderesses n'avaient pas commis de faute, les inconvénients qu'elles font subir aux membres du groupe sont sérieux et dépassent de beaucoup les inconvénients normaux de voisinage;
120. Des données plus récentes confirment d'ailleurs que le nombre de mouvements d'hydravions touristiques et d'entraînement au Lac-à-la-Tortue demeure dans le même ordre de grandeur qu'avant le processus de consultation publique mené par Transport Canada en 2008, tel qu'il appert notamment du Rapport de la firme Vinacoustik daté du 27 février 2012, **pièce P-42**, qui fait état, au Tableau 5 à la page 14, de 75 mouvements enregistrés le 28 septembre 2011, 69 mouvements le 7 octobre 2011 et 92 mouvements le 8 octobre 2011;
121. Certaines lettres de membres du groupe font également état d'une centaine de mouvements par jour, tel qu'il appert notamment de deux de ces lettres, pièce P-40, aux pages 44 et 47;

122. Aussi, les niveaux de bruit enregistrés en 2011 dépassent toujours les niveaux acceptables, tel qu'il appert du Rapport de la firme Vinacoustik daté du 27 février 2012, pièce P-42 ;
123. Les constats des parties et de la Direction de la santé publique du Québec, dans leurs mémoires respectifs, pièces P-7, P-26, P-27, P-28, P-29 et P-30, demeurent donc toujours d'actualité;
124. Les membres du groupe continuent de subir des dommages et des inconvénients découlant de cette situation;

La situation de la personne désignée

125. La personne désignée réside à temps plein au 5076, avenue du Tour du Lac; sa résidence est située du côté sud du lac environ au milieu, un peu à l'est de la deuxième hydrobase, tel qu'il appert d'une carte du Lac-à-la-Tortue, pièce P-4;
126. La personne désignée est retraitée et copropriétaire de sa résidence avec son conjoint depuis 2003, tel qu'il appert de l'acte de transfert de propriété pour cette résidence, pièce P-3, mais elle fréquente l'endroit d'une façon régulière depuis 1991;
127. Depuis plus de 15 ans, la personne désignée subit les troubles et inconvénients causés par les vols commerciaux touristiques et de formation sur et à partir du Lac-à-la-Tortue;
128. En effet, à chaque année, à compter du mois de mai jusqu'au mois de novembre, la personne désignée est fortement incommodée par le passage régulier d'hydravions effectuant des vols commerciaux touristiques à répétition sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, en plus des vols d'entraînement des pilotes;
129. La personne désignée est affectée par ces vols d'hydravions de plusieurs manières et cela se manifeste notamment par des problèmes d'hypertension, de tachycardie, de maux de tête, d'insomnie et de stress;
130. Outre ces problèmes de santé, la personne désignée subit d'autres inconvénients importants;
131. Ainsi, en période d'opération des vols commerciaux touristiques, la personne désignée se fait régulièrement réveiller le matin par le passage d'un hydravion;
132. De plus, la personne désignée éprouve des difficultés de communication, notamment, il lui est très difficile d'avoir des conversations téléphoniques puisqu'en période de pointe, même à l'intérieur de sa résidence, les portes et fenêtres fermées, elle doit interrompre sa conversation à plusieurs reprises lors du passage d'hydravions touristiques;

133. Au surplus, la personne désignée se sent brimée de ne pas pouvoir recevoir des gens chez elle et de ne pas pouvoir profiter de son terrain et de sa résidence et ce, en raison du bruit intolérable et incessant des hydravions;
134. Aussi, la personne désignée se plaint de ne pas pouvoir profiter de périodes de détente puisque les mouvements d'hydravions se succèdent sans relâche pendant la période estivale et à l'automne; la personne désignée doit quitter sa résidence régulièrement afin de pouvoir se détendre;
135. Également, la personne désignée ne peut plus profiter des activités sur le lac puisque celles-ci ne sont plus agréables en raison du bruit et du stress causés par les décollages et amerrissages des hydravions près des embarcations et des baigneurs;
136. La personne désignée est de surcroît inquiète en raison des hydravions qui passent au ras des arbres près de sa résidence;
137. La personne désignée résume dans une lettre datée du 9 avril 2011 les principaux troubles et inconvénients qu'elle subit, tel qu'il appert de cette lettre, pièce P-4;

Les impacts du bruit sur la santé des membres du groupe

138. Tout comme la personne désignée, dès le début de l'exploitation des vols commerciaux touristiques d'hydravions au Lac-à-la-Tortue, les membres du groupe se sont plaints de l'impact du bruit sur leur vie quotidienne et ont exprimé leurs inquiétudes en ce qui concerne la perte de valeur de leurs résidences, tel qu'il appert d'un article du journal Le Nouvelliste en date du 25 octobre 1996, pièce P-18;
139. Loin de se résorber, ces inconvénients n'ont fait qu'augmenter au cours des années;
140. Pas moins de 29 lettres de membres du groupe, essentiellement rédigées en 2011, font état des nombreux dommages qu'ils subissent, tel qu'il appert de ces lettres, en liasse, pièce P-40;
141. Les personnes ayant rédigé ces plaintes habitent des résidences dispersées autour du Lac-à-la-Tortue, tel qu'il appert d'une carte indiquant leur lieu de résidence, **pièce P-43**;
142. Dans ces lettres, des membres du groupe se plaignent des effets importants du bruit des hydravions sur leur santé physique et mentale;

143. Ainsi, plusieurs ont développé des problèmes d'angoisse, d'anxiété, d'état dépressif, de maux de tête, d'hypertension, de stress indu, d'oreilles qui bourdonnent, de maux d'estomac, de pertes d'appétit, de crises d'urticaires, d'acouphènes, d'étourdissements, de tremblements intérieurs, de battements de cœur, de palpitations cardiaques, de fatigue, de troubles de sommeil et d'insomnie;
144. D'autres font état d'altération de leur humeur, de sentiment de désarroi, d'abandon et de colère;
145. D'autres encore soulignent que leurs enfants ou petits-enfants se mettent à pleurer au passage des hydravions au-dessus de leurs têtes ou encore qu'ils sont apeurés;
146. D'autres encore se plaignent de difficultés de concentration;
147. Des travailleurs de nuit précisent que leur manque de sommeil et le stress dû au bruit a une influence directe sur leur caractère et leur humeur ainsi que sur leur performance et leur concentration au travail;
148. Les membres du groupe se plaignent du bruit à l'extérieur de leurs résidences, mais aussi à l'intérieur et ce, même lorsque toutes les fenêtres et les portes sont fermées;
149. De tels effets sur la santé découlant d'une exposition au bruit de l'ampleur de celle que subissent les membres du groupe sont reconnus dans la littérature scientifique;

L'impact du bruit sur la vie quotidienne des membres du groupe et les troubles et inconvénients qui en découlent

150. Outre les problèmes de santé mentionnés plus haut, les nombreuses lettres de membres du groupe, pièce P-40, font état de troubles affectant plus généralement leur qualité de vie;
151. En effet, plusieurs membres du groupe se plaignent de difficultés de communication et d'interruption de leurs conversations à répétition lors du passage des hydravions jusqu'à perdre le fil de la conversation et ce, tant en personne qu'au téléphone;
152. Certains rapportent que le bruit enterre la radio, leur fait manquer des bouts d'émissions de télévision et les empêche d'écouter de la musique de détente;
153. D'autres évoquent qu'ils doivent régulièrement fuir ailleurs pour avoir un peu de paix;

- 154. La vie sociale aux abords du lac est grandement diminuée et les réunions de familles ou entre amis doivent s'organiser ailleurs;
- 155. Les visiteurs se font plus rares parce qu'ils trouvent le bruit trop agressant;
- 156. Il est impossible de faire la grasse matinée ou de faire des siestes dans l'après-midi;
- 157. Il est très difficile de se détendre et/ou d'avoir une convalescence paisible;
- 158. Les membres manifestent également l'impact important du bruit sur les relations familiales et de couple;
- 159. Le bruit des hydravions entraîne aussi une modification des activités quotidiennes de plusieurs membres;
- 160. Encore ici, il s'agit d'inconvénients causés par le bruit qui sont généralement reconnus dans la littérature scientifique;

Les dangers et les limites à l'exercice sécuritaire de certaines activités

- 161. De plus, les lettres de membres du groupe, pièce P-40, font état de craintes relativement à leur sécurité;
- 162. En effet, certains précisent qu'ils ne peuvent plus profiter pleinement du lac pour leurs activités telles la baignade, le pédalo, le kayak ou la pêche en raison du fait que les hydravions s'approchent très près d'eux et que cela les inquiète;
- 163. D'autres font état que les hydravions volent tellement bas au-dessus de leur résidence qu'ils en ont peur;
- 164. Plusieurs membres du groupe ont été témoins de manœuvres dangereuses des hydravions sur le lac;

La perte de valeur des propriétés

- 165. Aussi, plusieurs membres du groupe désirent vendre leur propriété ou l'ont déjà fait et craignent l'impact négatif de la nuisance causée par le bruit des hydravions sur la valeur de leur propriété;
- 166. À cet égard, la demanderesse, la personne désignée et les membres du groupe demandent au Tribunal de réserver leurs droits et recours;

Les niveaux de bruit enregistrés

167. Des études sur le bruit au Lac-à-la-Tortue confirment d'une façon objective que les niveaux sonores engendrés par le passage des hydravions sont de nature à causer des inconvénients sérieux aux membres du groupe et à affecter leur santé et leur qualité de vie, tel qu'il appert des pièces P-19, P-21 et P-42;
168. Pour les fins de la rédaction de ce dernier Rapport de la firme Vinacoustik daté du 27 février 2012, pièce P-42, des mesures de bruit ont été prises autour du Lac-à-la-Tortue les 28 septembre, 7 et 8 octobre 2011, en plus d'une journée d'observation le 27 septembre 2011;
169. Ces prises de mesures ont été prises entre 9h00 et 12h00 et entre 14h00 et 17h00;
170. Le nombre de mouvements enregistré était de 75 mouvements le 28 septembre 2011, de 69 mouvements, dont deux décollages d'hydravions privés, le 7 octobre 2011 et de 92 mouvements, dont un décollage d'hydravion privé, le 8 octobre 2011, tel qu'il est mentionné à la page 14 de ce rapport, pièce P-42;
171. Les niveaux de bruit maximal (LA_{max}) enregistrés lors de ces trois journées dans la zone de 200 mètres autour du Lac-à-la-Tortue, varient entre 72 et 100 décibels (dB), selon les tableaux présentés aux pages 73 à 75 de ce rapport, pièce P-42;
172. L'écart entre ces niveaux de bruit maximal et les niveaux de bruit résiduel varient entre 30 et 55 dB, selon les tableaux présentés aux pages 73 à 75 de ce rapport, pièce P-42;
173. La notion de nuisance est définie dans ce rapport comme étant un dépassement de plus de 10 décibels (dB) par rapport au niveau de bruit résiduel ou ambiant, tel qu'il est mentionné à la page 11 de ce rapport, pièce P-42;
174. Les niveaux de bruit équivalent pondéré (LA_{eq}) varient quant à eux entre 62 et 90 dBA, selon les tableaux présentés aux pages 73 à 75 de ce rapport, pièce P-42;
175. Les conclusions de ce rapport, pièce P-42 à la page 76, sont à l'effet que :
 - «Selon les résultats des mesures et analyses de bruit dans le cadre de ce projet, il a été déterminé que les mouvements des hydravions observés lors de la présente étude :
 - causent des nuisances sonores non seulement dans la zone de 200m de la ligne des eaux mais aussi aux deux endroits localisés à 500m de la ligne des eaux et ce, pour les trois jours de mesure de bruit. Le bruit

généré par les mouvements des hydravions n'est donc pas conforme au Règlement général SH-1 de la Ville de Shawinigan;

- génèrent des niveaux de bruit dépassant en général, les limites sonores spécifiées dans la note d'instruction 98-01 (Révisée) du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (DDEP) à l'exception des points 3 et 4 (Camping Rouillard) et du point 19 (École Notre-Dame);
- génèrent des niveaux de bruit dépassant, en général, les limites sonores recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour le bruit à l'intérieur et à l'extérieur»;

176. Que ce soit, par leur faute, leur négligence, leur abus de droit ou, simplement en raison des inconvénients sérieux de voisinage qu'elles causent, les défenderesses sont solidairement responsables des dommages subis par la personne désignée et les membres du groupe;
177. Les défenderesses Bel-Air Aviation et Aviation Mauricie ont l'obligation d'être assurées pour opérer leur commerce respectif;
178. Par la présente, elles sont formellement mises en demeure de fournir à la demanderesse une copie de leurs polices d'assurances en vigueur aux périodes pertinentes;

Les droits et recours de la personne désignée et des membres du groupe

179. Les membres du groupe et la personne désignée subissent les mêmes troubles de jouissance de leur propriété et les mêmes troubles et inconvénients que la personne désignée;
180. Chacun des membres du groupe est en mesure d'invoquer les mêmes faits et sont en droit de demander les mêmes conclusions;
181. Les dommages subis par les membres du groupe sont résumés dans le mémoire que la demanderesse a déposé dans le cadre de la consultation publique menée par Transport Canada, pièce P-26, aux pages 14 et 15;
182. La personne désignée et les membres du groupe ont le droit d'obtenir que les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation cessent leurs activités commerciales de vols touristiques d'hydravions et de formation de pilotes sur et à partir du Lac-à-la-Tortue et ce, tant et aussi longtemps que des mesures

appropriées ne seront pas mises en place afin de réduire lesdites activités à un niveau raisonnable qui ne porte pas atteinte à leurs droits;

183. De plus, la personne désignée et les membres du groupe ont le droit d'être indemnisés pour la perte de jouissance de leur propriété et les troubles et inconvénients qu'ils ont subis et continuent de subir en raison des activités des défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Aviation;
184. À cet égard, la personne désignée et chacun des membres du groupe réclament une somme de 5 000,00 \$ pour chaque année au cours de laquelle ils ont subi ces inconvénients et troubles de jouissance et ce depuis le 17 juin 2008;
185. La personne désignée et les membres du groupe réservent leurs droits de réclamer des dommages pour la perte de valeur de sa propriété.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR l'action en recours collectif de la demanderesse, de la personne désignée et des membres du groupe;

ORDONNER aux défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. de cesser les vols d'hydravions touristiques et d'entraînement sur et à partir du Lac-à-la-Tortue, jusqu'à la mise en place de mesures permettant de réduire les inconvénients subis à un niveau raisonnable;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à la personne désignée une somme de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectué ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

CONDAMNER solidairement les défenderesses à verser à chacun des membres du groupe un montant annuel de 5 000,00 \$ pour chacune des saisons estivales au cours desquelles les défenderesses Aviation Mauricie et Bel-Air Laurentien Aviation Inc. ont effectués ou permis que soient effectués des vols d'hydravions touristiques et d'entraînement et ce, depuis l'été 2008 inclusivement;

LE TOUT avec l'intérêt et l'indemnité additionnelle sur la totalité des montants susdits;

ORDONNER que les condamnations susdites fassent l'objet d'une ordonnance de recouvrement collectif;

RENDRE toute autre ordonnance que le tribunal pourra déterminer qui serait dans l'intérêt des membres du groupe;

CONDAMNER les défenderesses aux dépens, y compris tous les frais d'avis et les frais d'expertises tant pour les études, recommandations, rapports et présence des experts devant le tribunal.

Montréal, le 22 septembre 2014

A handwritten signature in cursive script, reading "Sylvestre Fafard Painchaud".

SYLVESTRE, FAFARD, PAINCHAUD s.e.n.c.r.l.

Procureurs de la demanderesse et de la personne désignée



SYLVESTRE FAFARD PAINCHAUD
AVOCATS

SIGNIFICATION PAR TÉLÉCOPIEUR

DESTINATAIRES

Me Dominique Poulin
ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO

Télécopieur : 514-878-1865

Me Gaétan Chorel

Télécopieur : 1-819-295-3700

Me Dominique Rousseau
CHAMBERLAND GAGNON (Justice Québec)

Télécopieur : 1-418-646-1656

OBJET

Nom des parties : Coalition contre le bruit –et- Liliane Guay –c- Ville de Shawinigan –et- al.

No : 410-06-000005-114

Nature du document : Requête introductive d'instance en recours collectif amendée et précisée

Date de transmission : 22 septembre 2014

Nombre de pages incluant le présent bordereau : **28**

EXPÉDITEUR

Me Catherine Sylvestre
Me Marie-Anaïs Sauvé

Ligne directe : 514-937-2881 p. 240
Ligne directe : 514-937-2881 p. 227

Transmis par Valérie Varnier
Ligne directe 514 937-2881, p. 247
v.varnier@sfpavocats.ca

S'il y a des problèmes de transmission, veuillez nous en aviser sans délai. Ce document télécopié constitue une signification valide au sens de l'article 140.1 C.p.c. Veuillez agir en conséquence
www.sfpavocats.ca

Rapport résult. env.

MFP

TASKalfa 5500i

Version du micrologiciel 2LH_2F00.007.009 2013.11.27

09/22/2014 12:26
[2LF_1000.006.001] [2K9_1100.002.001] [2LC_7000.007.009]

N° tâche: 030444

Durée totale: 0°31'31"

Page: 028

Terminé

chargeur:

doc03044420140922115326

SYLVESTRE FAFARD PAINCHAUD
AVOCATS

SIGNIFICATION PAR TÉLÉCOPIEUR

DESTINATAIRES

Me Dominique Poulin
ROBINSON SHEPPARD SHAPIRO

Télécopieur : 514-878-1865

Me Gaétan Chouet

Télécopieur : 1-819-295-3700

Me Dominique Rousseau
CHAMBERLAND GAGNON (Justice Québec)

Télécopieur : 1-418-646-1656

OBJET

Nom des parties : Coalition contre le bruit -et- Liliane Guay -c- Ville de Shawinigan -et- al.

No : 410 06 00005 114

Nature du document : Requête introductive d'instance en recours collectif amendée et précisée

Date de transmission : 22 septembre 2014

Nombre de pages incluant le présent bordereau : 28

EXPÉDITEUR

Me Catherine Sylvestre
Me Marie-Anne Sauvé

Ligne directe : 514-937-2881 p. 240
Ligne directe : 514-937-2881 p. 227

Transmis par Valérie Varnier
Ligne directe 514 937-2881, p. 247
v.varnier@sfpavocats.ca

S'il y a des problèmes de transmission, veuillez nous en aviser sans délai. Ce document télécopié constitue une
signification valide au sens de l'article 140.1 C.p.c. Veuillez agir en conséquence
www.sfpavocats.ca

N°	Date et heure	Destination	Heures	Type	Résultat	Résolution/ECM
001	09/22/14 11:54	5148781865#532	0°06'54"	FAX	OK	Normal 200x100/Activé
002	09/22/14 12:01	18192953700#532	0°11'53"	FAX	OK	Normal 200x100/Désactivé
003	09/22/14 12:14	14186461656#532	0°12'44"	FAX	OK	Normal 200x100/Désactivé

No: 410-06-000005-114

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectifs)
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE SAINT-AURICE

COALITION CONTRE LE BRUIT
DEMANDERESSE

-et-
LILIANE GUAY
PERSONNE DÉSIGNÉE

-c-

VILLE DE SHAWINIGAN

-et-
3845443 CANADA INC. faisant affaires sous le
nom d'**AVIATION MAURICIE**

-et-
BEL-AIR LAURENTIEN AVIATION INC.
DÉFENDERESSES

-et-
PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC
INTERVENANTE

**Requête introductive d'instance en recours
collectif amendée et précisée**

Original

N/D : 17163PS11

BS0962

Me Marie-Anaïs Sauvé ma.sauve@sfpavocats.ca	Me Catherine Sylvestre c.sylvestre@sfpavocats.ca
---	--

SYLVESTRE, FAFARD, PAINCHAUD s.e.n.c.r.l.
AVOCATS

740, avenue Atwater
Montréal (Québec)
H4C 2G9

Tél. : 514-937-2881

Fax : 514-937-6529

www.sfpavocats.ca
