

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE LONGUEUIL

N° : 505-17-004845-105

DATE : 28 juin 2010

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE RICHARD NADEAU, J.C.S.

MAX AVIATION INC.;

et

CARGAIR LTÉE;

et

PASCAN AVIATION INC.;

et

TRANSVALAIR-EXPRESS INC.;

et

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

et

AÉROCLUB DE MONTRÉAL INC.;

Demanderesse/Requérante

c.

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL (DASH-L);

Défenderesse/Intimée

et

GORDON LIVINGSTONE;

et

GUY BENEDETTI;

et

ÉRIC BEAULIEU;

et

PIERRE HUGUES MILLER;

et

MICHEL TIMPERIO;

et

YAN SAVARIA LAQUERRE;
Défendeurs

et

NAV CANADA;

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA;
Mis en cause

JUGEMENT

[1] Le Tribunal est saisi d'une demande d'ordonnance de sauvegarde/injonction provisoire qui vise à faire suspendre l'application d'au moins une partie d'une résolution du conseil d'administration de Développement de l'Aéroport St Hubert de Longueuil (DASH-L) datée du 3 juin 2010 (P-1), laquelle a décidé de mettre en place une modification comportant une restriction des heures d'utilisation d'une des pistes (la piste 24 G), qui se trouve dans son aéroport.

[2] La résolution P-1 ne mentionne pas spécifiquement qu'elle ne s'applique qu'à la piste 24 G mais les procureurs de l'intimée et l'affiant Miller, représentant de DASH-L, l'ont confirmé séance tenante.

[3] Comme la décision de DASH-L ne peut être exécutoire à elle seule, elle doit obtenir l'émission d'une notice formelle de NAV-Canada (un NOTAM: Notice to Airmen) avant qu'elle ne prenne effet et ne lie tous les utilisateurs/pilotes d'où qu'ils viennent et où qu'ils soient.

[4] La résolution P-1 demande donc l'émission d'un NOTAM effectif au 1^{er} juillet 2010 et pour au moins la période jusqu'au 9 août 2010, date à laquelle le conseil d'administration de DASH-L a prévu de se réunir pour ré-examiner la question en elle-même et également dans la perspective plus grande de mettre en place, si possible, d'autres recommandations suggérées par le mandataire Flanagan.

[5] Le Tribunal a pris connaissance d'une copie du rapport préparé par Monsieur Steve Flanagan, qui se désigne lui-même mandataire de la Ville de Longueuil, lequel a fait une longue analyse, à la suite de diverses rencontres dont il parle abondamment dans son document produit sous pièce P-33.

[6] Il a, dans ledit rapport, fait plusieurs recommandations pour aider les décideurs et les utilisateurs de l'Aéroport de St-Hubert à trouver une solution à certains problèmes de bruits qui ont fait l'objet de plaintes de citoyens habitant dans l'environnement immédiat dudit aéroport.

[7] La question, ce jour, est donc de savoir si le Tribunal doit suspendre la demande de NOTAM ou non, à la considération des préjudices et dommages allégués par les différentes requérantes, lesquelles opèrent soit des charters, soit des navettes, soit des écoles de pilotage.

[8] L'aéroport de St-Hubert existe depuis 1928. Il serait actuellement le troisième aéroport le plus achalandé au Canada, après Toronto et Vancouver, principalement par les nombreux cours de pilotage qui y sont offerts par les requérantes à des futurs pilotes venant de partout dans le monde.

[9] Les requérantes disent former des pilotes commerciaux, des pilotes de brousse, tout autant que des pilotes amateurs et elles jouissent d'une réputation, disent-elles, internationale.

[10] Pour prodiguer ces cours, elles doivent respecter les manuels et directives des Autorités Fédérales Canadiennes, soit quant au nombre d'heures, aux enseignements et pratiques concernant les vols à vue et/ou aux instruments, aux manœuvres dans différentes conditions de température et de vents, aux manœuvres de toucher/décoller la nuit, après la tombée du jour, soit, l'a-t-on appris au Tribunal, 25 minutes après le coucher du soleil.

[11] Alors qu'avant l'été 2009 il y avait peu de restrictions quant aux heures d'utilisation des pistes et dans la foulée des plaintes de citoyens sur le bruit, un protocole d'utilisation responsable a été négocié et mis en place avec l'accord de tous les participants, incluant les requérantes (P-23).

[12] Ce protocole prévoit des restrictions d'heures d'utilisation entre 7h00 a.m. et 11h00 p.m. la semaine et 7h00 a.m. et 16h00 p.m. les samedi et dimanche.

[13] Les requérantes étaient d'accord et, selon l'information fournie au Tribunal par les procureurs, ont respecté à la lettre l'entente intervenue.

[14] Avec l'arrivée d'une nouvelle administration municipale à Longueuil et dans la foulée de ce qui semble avoir été des promesses électorales suite aux plaintes quand même relativement peu nombreuses de citoyens (moins de 200 selon la pièce P-19 ce qui est une augmentation d'à peine 120 plaintes de plus qu'en 2008, alors qu'elles se situaient à 74 pour près de 190,000 mouvements), la pression semble s'être accrue sur le Conseil d'administration de D.A.S.H-L.

[15] Pour l'année 2009, apparemment après la création d'un comité de propriétaires, on voit une augmentation des plaintes lesquelles, pour les mois de juin, juillet et août

2009, ont augmenté de 2 plaintes en juin 2008 à 33 en 2009, de 6 plaintes en juillet 2008 à 36 en 2009 et de 21 plaintes en août 2008 à 47 plaintes en 2009 le tout, tel que mentionné, pour approximativement 190,000 mouvements, c'est-à-dire d'atterrissages et de décollages d'aéronefs.

[16] Ainsi donc, la nouvelle administration municipale, dès sa prise en charge, a constitué le comité présidé par Monsieur Flanagan avec mission de faire enquête sur la situation et de faire des recommandations, ce que, tel que mentionné, ce dernier a fait dans son rapport déposé en P-33.

[17] Une de ces recommandations vise la restriction des heures sur la piste 24 G laquelle serait plus près des résidences de citoyens que la piste principale, beaucoup plus longue, connue comme la piste 24 D. C'est de ces recommandations que découle la partie qui nous concerne de P-1, celle dont les requérantes demandent la suspension de l'application et la suspension de la demande de NOTAM.

[18] Qu'en est-il?

[19] Les critères à la base de toute demande d'injonction ou d'ordonnance de sauvegarde de la nature d'une injonction sont bien connus:

[20] Le droit est-il clair? Dans ce cas, l'injonction doit être émise.

[21] Le droit est-il douteux ou discutable? On passe alors à l'analyse de l'urgence et de la balance des inconvénients dont la détermination permet au juge de prononcer ou non l'injonction.

[22] Arrêtons-nous-y quelques instants.

DROIT CLAIR

[23] Les requérantes ont toutes des baux, certaines à longue durée (2029....2048...). Même si ces baux ne visent que l'utilisation de parcelles de terrain situées sur le site de l'aéroport, ils concernent néanmoins l'exploitation et l'utilisation dudit aéroport et de ses pistes pour des fins récréatives ou commerciales, pour des fins de location d'avions, de réparations ou de prestations de cours de pilotage.

[24] Sans pouvoir utiliser les pistes, rien ne servirait aux requérantes d'avoir loué des terrains ou des bâtisses et y avoir, dans plusieurs cas, investi des sommes parfois très importantes¹.

¹ Pierre-Gabriel JOBIN, *Le Louage*, 2^e éd., Cowansville, Yvon Blais, 1966, extraits; *Aéroports de Montréal c. Hôtel de l'Aéroport de Mirabel Inc.*, 2003 CanLII 22050 (C.A.); *LeaseHold Construction Corporation c. Aéroports de Montréal*, 2005 CanLII 23042 (C.S.).

[25] Ainsi, et même sans stipulation expresse à ce droit d'utiliser l'aéroport et ses pistes et ses facilités (tour de contrôle etc.....) le Tribunal estime que les requérantes ont un droit clair à cet égard et que ce droit, s'il est permis à DASH-L de demander unilatéralement l'émission d'un NOTAM comme celui visé, sera mis en péril, d'autant plus la solution négociée en juillet 2009 et respectée à la lettre depuis.

[26] Ainsi, les requérantes ont démontré qu'elles ont droit à l'ordonnance demandée.

[27] Même s'il n'est pas essentiel de continuer l'examen des autres critères, disons, pour en parler sommairement, qu'il est évident que les restrictions d'utilisation de la principale piste utilisée par les requérantes pour prodiguer des cours de pilotage et dont l'intimée demande la réduction des heures d'utilisation, aura pour effet d'étrangler les requérantes, sans égard à ou considération de leurs engagements contractuels envers des élèves étrangers, tout comme envers des candidats pilotes locaux, lesquels, en principe, et présumant qu'ils travaillent la semaine, ne peuvent cumuler des heures d'instructions et de vols qu'en fin de journée et pendant les fins de semaine.

[28] De plus, cette restriction des heures d'utilisation de la piste 24 G empêchera de compléter la formation dite de "nuit" des candidats pilotes en plus de provoquer des engorgements assurés sur l'autre piste où devraient désormais se mesurer les élèves pilotes et des avions commerciaux ou des avions-cargos.

[29] De plus, il semblerait que, limitées pendant les nouvelles heures envisagées par l'intimée à la piste 24 L, les requérantes verraient leur capacité/volume d'aéronefs en circulation diminuer de 12 appareils en l'air en même temps à 2 appareils seulement, avec les conséquences de retard et de pertes d'argent que cela peut impliquer.

LE DOMMAGE IRRÉPARABLE ET LA BALANCE DES INCONVÉNIENTS

[30] À cet égard, il apparaît clair, du moins à ce stade-ci, que le dommage irréparable que subiraient les requérantes qui verraient leurs heures d'utilisation sérieusement restreintes comme voudrait le faire l'intimée existe nettement même s'il est, pour l'instant, difficile à quantifier.

[31] En effet, les requérantes disent avoir des contrats fermes qui leur permettent de s'engager à l'égard de tiers, venant d'un peu partout dans le monde, et qui prévoient qu'ils peuvent être formés comme pilotes de lignes ou pilotes commerciaux dans une période de 52 semaines. Cela implique, disent-elles, que les pistes soient utilisées dans le créneau des heures qui ont été négociées en juillet 2009 et qui, si l'intimée obtient la permission de faire modifier les heures, verraient la période pendant laquelle les cours sont donnés être restreinte sérieusement, du moins quant à la période entre le 1^{er} juillet et le 9 août, les limites que veut imposer l'intimée réduisant les heures d'utilisation d'une heure le matin et les soirs à 20h00, et les fins de semaine fermées à la circulation des avions d'entraînement, sauf la période du samedi matin de 8h00 à 13h00 et ce, sur la piste 24 G.

[32] Il est impossible, disent les requérantes, de déterminer à ce stade-ci quelles seraient les conséquences à long terme sur leurs engagements contractuels mais l'on peut soupçonner qu'il y en aurait une quantité considérable.

[33] Ainsi, la balance des inconvénients joue nettement en faveur des requérantes d'autant plus que, dans le cas de l'intimée, elle n'en subit aucun, autre peut-être que d'avoir à répondre de ses gestes ou à des citoyens qui ne sont pas présents devant le Tribunal ou à l'administration municipale qui ne l'est pas non plus, bien que l'on en sente clairement l'influence occulte.

[34] En effet, plusieurs des documents produits par les requérantes démontrent la détermination de l'ancienne administration municipale, tout comme celle de l'actuelle, de prendre le contrôle de l'aéroport de St-Hubert, ce dont personne ne semble se cacher. Dans ce cas, et si cela se produit, on devra néanmoins respecter les droits des utilisateurs et des requérantes.

[35] Ainsi, le Tribunal estime qu'il y a lieu d'émettre l'injonction en faveur des requérantes et ce, concernant plus particulièrement la partie de P-1 dont le Tribunal a fait mention au départ, puisque, quant aux autres mentions qui apparaissent à ladite résolution, il s'agit soit de vœux pieux ou d'études à être complétées.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL:

PRONONCE une ordonnance de sauvegarde/injonction provisoire en faveur des requérantes pour valoir jusqu'au 13 juillet, vu les restrictions de la Cour de Pratique du district judiciaire de Longueuil pendant les mois d'été;

ORDONNE à Nav-Canada, l'une des mises en cause, de ne pas émettre ou donner suite à la demande de NOTAM qui lui a été adressée par le directeur de l'Aéroport, Monsieur Beaudoin, le 21 juin 2010;

ORDONNE à DASH-L et à ses administrateurs, employés ou mandataires de ne pas modifier les heures d'utilisation prévues et négociées entre les parties selon les termes de la pièce produite en P-23 et ce, jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé;

RELÈVE, à ce stade, les requérantes de l'obligation de fournir cautionnement;

LE TOUT FRAIS À SUIVRE;



RICHARD NADEAU, J.C.S.

505-17-004845-105

PAGE : 7

Me Claude Marseille
BLAKE, CASSELS & GRAYDON
Procureurs de Max Aviation Inc., Cargair Ltée et Pascan Aviation Inc.

Me Luc-Olivier Herbert
LAURENDEAU HERBERT
Procureurs de Transvalair-Express Inc. et 3971830 Canada Inc.

Mes Paul Adam et André Comeau
DUFRESNE HÉBERT COMEAU
Procureurs des défendeurs

Me Louise Lalonde
GOWLING LAFLEUR HENDERSON
Procureurs pour Nav-Canada

Me Pierre Lecavalier
JOYAL LEBLANC
Procureurs du P.G.C.

Date d'audience : 23 juin 2010