



**NOTE DE L'ARRÊTISTE :** Ce document fera l'objet de retouches de forme avant la parution de sa version définitive dans le *Recueil des décisions des Cours fédérales*.

## DROIT AÉRIEN

*Sujet connexe : Injonctions*

Requête en sursis à l'entrée en vigueur de la décision du ministre des Transports d'interdire les décollages et les atterrissages des Boeing 737-200 durant la nuit à l'aéroport de Saint-Hubert — L'aéroport de Saint-Hubert est situé en banlieue sud de Montréal et est entouré de quartiers résidentiels — Il est administré par Développement de l'aéroport de Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) — Depuis 2019, les demanderesse exploitent un service de vols nolisés pour le compte de l'entreprise Mines de fer Baffinland (Baffinland) qui exploite la mine Mary River, située sur l'île de Baffin, au Nunavut — Étant donné l'éloignement, les travailleurs de la mine doivent être régulièrement transportés par avion — Les demanderesse ont choisi l'aéroport de Saint-Hubert comme base de départ des vols desservant la mine Mary River — Le seul modèle d'avion gros-porteur qui pouvait être adapté pour atterrir sur la piste en gravier de l'aérodrome de la mine Mary River était le Boeing 737-200, un vieux modèle dont les moteurs produisaient un bruit considérable — Les Boeing 737-200 des demanderesse effectuaient régulièrement des décollages et des atterrissages de nuit à l'aéroport de Saint-Hubert — Le bruit que ces décollages et atterrissages nocturnes produisaient a engendré un degré appréciable d'insatisfaction au sein de la population avoisinante — L'article 602.105 du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433 permet au ministre des Transports d'imposer des exigences de contrôle de bruit, notamment en interdisant les décollages et les atterrissages pendant certaines plages horaires — En septembre 2022, DASH-L a demandé au ministre d'interdire le décollage et l'atterrissage d'aéronefs ayant un profil de bruit semblable à celui des Boeing 737-200 entre 23h00 et 7h00, à partir du 1<sup>er</sup> avril 2024 — Des discussions ont eu lieu entre DASH-L et les demanderesse, mais n'ont pas donné lieu à une entente — En mars 2024, le ministre a décidé de donner suite à la proposition de DASH-L et de « mettre fin aux vols de nuit à l'aéroport de Saint-Hubert » — Il s'agissait de déterminer si un sursis à la décision du ministre devait être accordé — Pour décider s'il convient d'accorder une injonction interlocutoire ou un sursis, il faut établir qu'il y a une question sérieuse à juger; il faut déterminer si le requérant subirait un préjudice irréparable si sa demande était rejetée; enfin il faut déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse le redressement en attendant une décision sur le fond (*RJR-MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 R.C.S. 311) — Les demanderesse ont soutenu que la décision du ministre était viciée tant sur le plan de la procédure que sur le plan du fond — Les défendeurs ont fait valoir des moyens élaborés pour démontrer que le ministre a respecté l'équité procédurale et que sa décision était raisonnable — Néanmoins, les demanderesse ont satisfait au critère peu élevé de l'apparence de droit (soit le premier critère du test susmentionné) — Pour ce qui est du deuxième critère, la prévention d'un préjudice irréparable est la raison d'être des sursis et des injonctions interlocutoires — C'est pourquoi le demandeur doit démontrer qu'il est susceptible de subir un préjudice irréparable si l'injonction ou le sursis n'est pas accordé — En substance, les demanderesse ont allégué que l'interdiction des vols de nuit l'empêcherait de remplir les obligations qui découlent de son contrat avec Baffinland — Selon elle, cela entraînerait la résiliation du contrat qui constitue sa principale source de revenus — Les demanderesse ont expliqué qu'en raison de l'horaire des travailleurs, des dispositions des conventions collectives et du manque de logement à la mine Mary River, il est impératif que les travailleurs atterrissent à un moment précis de la journée pour assurer la rotation harmonieuse du personnel — Les demanderesse n'ont pas

présenté une preuve suffisante pour étayer le préjudice qu'elle alléguait — Les affirmations péremptoires des demanderessees n'ont pas satisfait aux exigences établies par la jurisprudence de la Cour d'appel fédérale — En l'espèce, la preuve ne permettait pas d'étayer certains maillons de la chaîne causale que les demanderessees mettaient de l'avant pour démontrer un préjudice irréparable — Les demanderessees n'ont jamais expliqué quelles solutions de rechange avaient été envisagées, ni quels étaient les obstacles qui en empêchaient la mise en œuvre ou les coûts qui y seraient associés — Rien dans le dossier ne laissait croire que Baffinland avait l'intention de résilier le contrat dès l'entrée en vigueur de l'interdiction des vols de nuit — Il était difficile de voir comment l'interdiction des vols de nuit conduirait à court terme à la perte du contrat ou à la faillite des demanderessees — La décision du ministre ne causant pas un préjudice irréparable aux demanderessees, il n'était pas strictement nécessaire d'aborder la question de la prépondérance des inconvénients — De toute façon, dans le cadre de la présente requête, les demanderessees ne pouvaient minimiser l'importance des préoccupations liées au bruit — Elles n'ont pas démontré que les inconvénients qu'elles subiraient l'emporteraient sur l'intérêt public à réduire le bruit associé au décollage et à l'atterrissage de Boeing 737-200 durant la nuit à l'aéroport de Saint-Hubert —  
Requête en sursis rejetée.

CHRONO AVIATION INC. C. CANADA (PROCUREUR GÉNÉRAL) (T-656-24, 2024 CF 635, juge Grammond, ordonnance en date du 26 avril 2024, 21 p.)