

COURT OF APPEAL OF
NEW BRUNSWICK



COUR D'APPEL DU
NOUVEAU-BRUNSWICK

84-17-CA

FREDERICTON INTERNATIONAL AIRPORT
AUTHORITY INC.

APPELLANT

- and -

THOMAS EDWARD O'TOOLE and KAREN
MARY O'TOOLE

RESPONDENTS

Fredericton International Airport Authority Inc. v.
O'Toole, 2018 NBCA 6

CORAM:

The Honourable Justice Larlee
The Honourable Justice Green
The Honourable Justice French

Appeal from a decision of the Court of Queen's
Bench:
June 26, 2017

History of Case:

Decision under appeal:
2017 NBQB 125

Preliminary or incidental proceedings:
N/A

Appeal heard:
November 28, 2017

Judgment rendered:
January 18, 2018

Reasons for judgment by:
The Honourable Justice Larlee

FREDERICTON INTERNATIONAL AIRPORT
AUTHORITY INC.

APPELANTE

- et -

THOMAS EDWARD O'TOOLE et KAREN
MARY O'TOOLE

INTIMÉS

Fredericton International Airport Authority Inc. c.
O'Toole, 2018 NBCA 6

CORAM :

l'honorable juge Larlee
l'honorable juge Green
l'honorable juge French

Appel d'une décision de la Cour du Banc de la
Reine :
le 26 juin 2017

Historique de la cause :

Décision frappée d'appel :
2017 NBBR 125

Procédures préliminaires ou accessoires :
s.o.

Appel entendu :
le 28 novembre 2017

Jugement rendu :
le 18 janvier 2018

Motifs de jugement :
l'honorable juge Larlee

Concurred in by:
The Honourable Justice Green
The Honourable Justice French

Souscrivent aux motifs :
l'honorable juge Green
l'honorable juge French

Counsel at hearing:

Avocats à l'audience :

For the appellant:
Hugh J. Cameron

Pour l'appelante :
Hugh J. Cameron

For the respondents:
Ryan P. Burgoyne

Pour les intimés :
Ryan P. Burgoyne

THE COURT

LA COUR

The appeal is dismissed with \$2,500 costs payable
by the appellant to the respondents.

L'appel est rejeté et l'appelante est condamnée à
des dépens de 2 500 \$.

The judgment of the Court was delivered by

LARLEE, J.A.

[1] Fredericton International Airport Authority Inc. appeals an order of a judge of the Court of Queen’s Bench, in which he made a determination of its rights pursuant to Rule 16.04(e) of the *Rules of Court* with respect to an easement it has over the adjoining property of the respondents, Thomas Edward O’Toole and Karen Mary O’Toole. The decision on the application is reported at 2017 NBQB 125, [2017] N.B.J. No. 162 (QL).

I. Background

[2] The O’Tooles granted the easement to the Airport Authority (dated June 13, 2005, and registered on July 5, 2005) for the purpose of removing trees and other growth that encroach into the approach surface or outer surface or transitional surface (aeronautical surfaces) of the Fredericton Airport.

[3] There was no trimming of the trees between 2005 and 2012. In July 2012, and again in October 2016, the Airport Authority advised the O’Tooles of its intention to undertake the tree trimming operation as part of its regular maintenance process. Genivar Inc. provided the Airport Authority with a survey sketch identifying the trees which penetrated the described aeronautical surfaces. It stated the obstacle limitation surface was calculated by using a 2% slope. The reference to a 2% slope is found in the easement (by reference to the *Fredericton Airport Zoning Regulations*, SOR/81-452 and the annexed *Aerodromes Standards and Recommended Practices* (TP 312), 5th ed (Revised 07/2015)). The latter document recommends the slope of the take-off/approach surface should be 2%. The appellant wanted to trim trees two meters below the 2% slope. The respondents objected. The parties exchanged correspondence about their concerns but no settlement about the issue was reached. By March of 2017, the O’Tooles objected to any entry by the Airport Authority onto their property.

[4] By Notice of Application, the Airport Authority sought a determination of its rights under the easement, a declaration that it has a beneficial interest in the property which is the subject of the easement, and a permanent injunction restraining the respondents from interfering or impeding the exercise of its easement rights.

[5] The O'Tooles also sought a permanent injunction restraining the Airport Authority from removing or trimming any growth or trees which are lower in elevation than the approach surface, outer surface or transitional surface of the Fredericton Airport.

[6] The application judge framed the issue at the hearing as whether the easement gave the Airport Authority the right to cut below the 2% slope or restricted it to trimming exactly to that line. He concluded the Airport Authority "can only trim those trees which penetrate the 2% slope line and cannot trim such trees below such line" (para. 25). The application judge granted an injunction against the Airport Authority restricting it from trimming trees beyond the expressed limit of the easement. The application judge also enjoined the O'Tooles from interfering with the Airport Authority from removing any object, so that the highest point of any such object does not exceed in elevation at the location of that point the approach surface (as he defined it), outer surface or transitional surface of the Fredericton Airport.

II. Grounds of Appeal

[7] The appellant relies on four grounds of appeal, alleging the application judge erred:

- 1) in having regard to the unambiguous language of the Easement, restricting the removal, in whole or in part, of any natural growth pursuant to an Easement to any part which protrudes into the 2% slope, the qualification of "but no more" was read into the language of the Easement by the application judge.
- 2) where, in fact, the Easement grants the appellant the right to enter onto the respondents' property and

remove, either in whole or in part, any natural growth so that it does not penetrate by elevation into the “approach surface” of the Fredericton Airport as determined by the application judge.

- 3) in finding that it may not be reasonable to remove a tree which could reasonably be trimmed so as not to encroach on the approach surface where the Easement specifically allows for the removal of “any object, either of natural growth, or manmade, either in whole or in part”.
- 4) in failing to recognize the purpose of the Easement is to permit the appellant to meet its important obligation to comply with the regulations for air safety.

III. Standard of Review

[8] For pure questions of law, the applicable standard of review is correctness. For findings of fact, the applicable standard is palpable and overriding error. For questions of mixed fact and law, the applicable standard is also one of palpable and overriding error unless the application judge made an error of principle in law independent of his application of the law to the facts, in which case the standard is correctness: *Forsythe v. Furlotte*, 2016 NBCA 6, 447 N.B.R. (2d) 48, per Richard J.A., paras. 16-17.

IV. Position of the Parties

[9] The Airport Authority defines the issues in this way:

1. Does the Airport Authority have the right to access the O’Tooles’ property pursuant to the easement for the purposes of removing any object, either natural growth or man-made, either in whole or in part pursuant to the easement?
2. Should an injunction be granted against the O’Tooles preventing them from interfering with the rights of the Airport Authority under the easement?

[10] It submitted, to comply with the statutory requirements and to avoid (practically) having to trim the trees each day during the 2-year maintenance interval, the Airport Authority would have to trim trees 2 meters below the 2% slope.

[11] The O'Tooles objected to a cut 2 meters below the 2% slope. The O'Tooles submit the only issue of disagreement between the parties is whether the Airport Authority is able to remove natural growth below the aeronautical surfaces.

V. Analysis

[12] In *Voye and Page v. Hartley*, 2002 NBCA 14, 247 N.B.R. (2d) 128, Drapeau J.A. (as he then was) explains the principles governing the construction of an easement:

The following excerpt from Lord Justice Mummery's reasons for judgment in *West v. Sharp*, [1999] E.W.J. No. 2298 at para. 34 (C.A.), online: QL (EWJ), encapsulates the principles that govern the construction of an express grant of right of way:

The nature and extent of a right of way created by an express grant depends on the language of the deed of grant, construed in the context of the circumstances surrounding its execution, including the nature of the place over which the right was granted. But a right of way expressly granted is not necessarily limited by the physical characteristics of the site of the easement at the time of the grant. This is borne out by *Keefe v. Amor* [1965] 1 QB 334, where it was recognised by Lord Justice Russell that the language of the grant may be such that the topographical circumstances cannot properly be regarded as restricting the scope of the grant according to the language of it. [...] [para. 16]

[13] Although *Voye and Page v. Hartley* is cited for its encapsulation of the principles governing the nature and extent of a right of way created by an express grant, it establishes the general proposition that the owner of the servient tenement is not entitled

to unilaterally reduce the territorial scope of the right of way enjoyed by the owner of the dominant tenement: *Crowther v. Shea and J.P.J. Enterprises Ltd.*, 2005 NBCA 97, 292 N.B.R. (2d) 97. For a fuller description of the characteristics of an easement see Jonathan Gaunt, *Gale on Easements*, 19th ed by The Honourable Mr. Justice Morgan (London, UK: Sweet & Maxwell, 2012) at paras. 1-01 to 1-72.

[14] Here is the pertinent wording of the easement:

AND WHEREAS the Grantee wishes to enter upon the specified parcel burdened by the easement (“the specified parcel”) to remove any object, either of natural growth or manmade, excluding the existing split-entry house and garage, from the specified parcel, either in whole or in part and whether existing as at the date hereof or not, so that the highest point of any such object does not exceed in elevation at the location of that point any approach surface, outer surface or transitional surface of the Fredericton Airport Lands as those terms are hereinafter defined;

NOW THEREFORE:

The Grantor hereby grants and conveys an easement to the Grantee, its successors and assigns and its and their contractors, servants, employees and workmen by foot and by vehicle, together with all machinery and equipment required in exercising the rights and privileges herein granted over, across, under and along the specified parcel for the purpose of removing any object, either of natural growth or manmade, excluding the existing split-entry house and garage from the specified parcel, either in whole or in part and whether existing as at the date hereof or not, so that the highest point of any such object does not exceed in elevation at the location of that point any approach surface, outer surface or transitional surface of the Fredericton Airport, all for the benefit of the Fredericton Airport Lands and the operation of an airport thereon.

[Emphasis added.]

[15] The intention of the parties is clear. The Airport Authority has an obligation to maintain the runways and in so doing to protect the public by managing the approach surface of the airport. The O’Tooles’ intention in granting the easement to the

Airport Authority is to allow the Airport Authority onto their property to maintain the airspace above the runways in accordance with the express language of the easement.

[16] In this case, the application judge found the language of the easement was unambiguous and then went on to find the Airport Authority may enter the O'Toole's property "to remove in whole or in part any tree which protrudes into the 2% slope line but no more." Subject to the caveat expressed in paragraph 19 hereunder, I cannot identify any error on his part in reaching this conclusion.

[17] The Whereas clause and the specific wording of the easement (underlined above) are consistent. They are written in the present tense: cut "so that the highest point of any such object does not exceed". They do not say "will not exceed". Setting aside the arguments of the appellant about the easement being "preventative in nature", "a pragmatic and proactive approach to keeping the trees trimmed" and "a commercially viable solution", we look always to the express language of the grant. The purpose of this easement is for the Airport Authority to remove trees and other objects that encroach into the approach surface so that any such object does not exceed in elevation at the location of that point any approach surface. There is no express grant to trim trees below (and in particular two meters below) the 2% slope.

[18] I cannot see where the application judge erred in defining the unambiguous express grant of the easement. I agree with the respondents, he has made no palpable and overriding error. He interpreted the easement according to the intention of the parties at the time of the grant, having regard primarily to the words of the grant itself. Easements are ordinarily interpreted in a manner that does not deprive the servient owner of its proprietary rights. The respondents have a proprietary right, they own their land, and they gave the Airport Authority an express easement over it. I agree with the application judge, there is nothing in the language of this easement that would allow the Airport Authority to trim trees below the 2% slope. On this basis, grounds of appeal one and two must fail.

[19] The third ground of appeal relates to the application judge's comment as to whether or not it may be reasonable to remove a tree which could reasonably be trimmed so as not to encroach on the approach surface. In my view, that comment is *obiter dicta*. The application judge admits as much by saying the issue was not before him. I do not find it necessary to comment further on his incidental expression of opinion, not essential to the decision.

[20] The fourth ground alleges the application judge erred in failing to recognize the purpose of the easement is to permit the appellant to meet its important obligation to comply with the regulations for air safety. The application judge acknowledged the purpose of the easement is to ensure the safety of the travelling public. I infer he recognized the overarching purpose of the easement is for the Airport Authority to comply with federal regulations in order to fulfill its obligation regarding the public safety. Interpreting the easement in accordance with its pertinent terms, all of which are clearly formulated, is hardly at odds with this purpose.

[21] For these reasons, I would dismiss the appeal with costs of \$2,500 payable by the appellant to the respondents.

LA JUGE LARLEE

[1] La Fredericton International Airport Authority Inc. interjette appel de l'ordonnance par laquelle un juge de la Cour du Banc de la Reine a précisé, en vertu de la règle 16.04e) des *Règles de procédure*, les droits que lui confère une servitude grevant le bien contigu des intimés, Thomas Edward O'Toole et Karen Mary O'Toole. La décision relative à la requête est publiée à 2017 NBBR 125, [2017] A.N.-B. n° 162 (QL).

I. Contexte

[2] Les O'Toole ont concédé la servitude (datée du 13 juin 2005 et enregistrée le 5 juillet 2005) à l'Autorité aéroportuaire aux fins de l'enlèvement des arbres et du reste de la végétation qui empiètent sur la surface d'approche, la surface extérieure ou la surface de transition (surfaces aéronautiques) de l'Aéroport de Fredericton.

[3] Entre 2005 et 2012, aucun arbre n'a été étêté. En juillet 2012, et de nouveau en octobre 2016, l'Autorité aéroportuaire a informé les O'Toole de son intention d'entreprendre l'étêtage des arbres dans le cadre de ses opérations d'entretien courant. L'entreprise Genivar Inc. a fourni à l'Autorité aéroportuaire un plan d'arpentage indiquant les arbres qui pénétraient dans les surfaces aéronautiques décrites. Elle a précisé qu'une pente de 2 % avait été utilisée pour le calcul de la surface de limitation d'obstacles. Il est fait mention d'une pente de 2 % dans la servitude (ce qui renvoie au *Règlement de zonage de l'aéroport de Fredericton*, DORS/81-452, et aux *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes* (TP 312), 5^e éd. (révision en juillet 2015) figurant en annexe). On recommande dans ce dernier document le recours à une pente de 2 % pour la surface de décollage et d'approche. L'appelante voulait étêter les arbres deux mètres plus bas que la pente de 2 %. Les intimés s'y sont opposés. Les parties se sont communiqué leurs préoccupations dans un échange de lettres, mais elles n'en sont

pas arrivées à un règlement. En mars 2017, les O'Toole se sont opposés à l'entrée de l'Autorité aéroportuaire sur leur propriété.

[4] Par voie d'avis de requête, l'Autorité aéroportuaire a demandé une décision sur les droits qu'elle détenait en vertu de la servitude, une déclaration portant qu'elle avait un intérêt bénéficiaire dans le bien assujéti à la servitude et une injonction permanente interdisant aux intimés d'entraver ou d'empêcher l'exercice des droits qui lui étaient conférés par la servitude.

[5] Les O'Toole, pour leur part, ont demandé une injonction permanente interdisant à l'Autorité aéroportuaire d'enlever ou d'étêter la végétation ou les arbres dont le sommet était moins haut que la surface d'approche, la surface extérieure ou la surface de transition de l'Aéroport de Fredericton.

[6] À l'audience, le juge saisi de la requête a formulé la question en litige comme étant celle de savoir si, en vertu de la servitude, l'Autorité aéroportuaire avait le droit de couper plus bas que la pente de 2 %, ou devait se limiter à couper exactement jusqu'à cette ligne. Selon la conclusion du juge, l'Autorité aéroportuaire [TRADUCTION] « peut étêter seulement les arbres qui pénètrent la ligne de pente de 2 % et ne peut pas étêter ces arbres plus bas que cette ligne » (par. 25). Le juge saisi de la requête a accordé aux O'Toole une injonction interdisant à l'Autorité aéroportuaire d'étêter les arbres plus bas que la limite expressément définie dans la servitude. Il a aussi interdit aux O'Toole d'empêcher l'Autorité aéroportuaire d'enlever tout objet, de telle sorte que le point le plus élevé de tout objet visé ne soit pas plus haut que toute surface d'approche (selon sa définition), surface extérieure ou surface de transition de l'Aéroport de Fredericton.

II. Moyens d'appel

[7] L'appelante fait valoir quatre moyens d'appel, soutenant que le juge saisi de la requête a commis une erreur :

- 1) lorsqu'au vu de la formulation sans équivoque de la servitude, il a restreint l'enlèvement en tout ou en partie de toute végétation visée à ce qui dépasse la ligne de pente de 2 %, en interprétant cette formulation comme comportant la restriction [TRADUCTION] « mais rien de plus »;
- 2) alors que, en réalité, la servitude concède à l'appelante le droit d'entrer sur la propriété des intimés et d'y enlever toute végétation, soit totalement, soit partiellement, de telle sorte qu'elle ne soit pas plus haute que toute « surface d'approche », selon sa définition, de l'Aéroport de Fredericton;
- 3) en concluant qu'on pourrait considérer déraisonnable l'enlèvement d'un arbre qui pourrait raisonnablement être étêté de manière à ne pas pénétrer dans la surface d'approche, alors que la servitude autorise expressément l'enlèvement de [TRADUCTION] « toute végétation ou tout objet fait de main d'homme, soit totalement, soit partiellement ».
- 4) en ne reconnaissant pas que la servitude vise à permettre à l'appelante de s'acquitter de son importante obligation de conformité à la réglementation sur la sécurité aérienne.

III. Norme de contrôle

[8] La norme de contrôle applicable aux pures questions de droit est celle de la décision correcte. Pour les conclusions de fait, la norme applicable est celle fondée sur l'erreur manifeste et dominante. Pour les questions mixtes de fait et de droit, l'erreur manifeste et dominante est aussi la norme applicable, à moins que le juge saisi de la requête n'ait commis en droit une erreur de principe indépendante de son application du droit aux faits, auquel cas la norme appropriée est celle de la décision correcte : *Forsythe c. Furlotte*, 2016 NBCA 6, 447 R.N.-B. (2^e) 48, le juge d'appel Richard, aux paragraphes 16 et 17.

IV. Position des parties

[9] L'Autorité aéroportuaire énonce comme suit les questions en litige :

[TRADUCTION]

1. L'Autorité aéroportuaire dispose-t-elle, en vertu de la servitude, d'un droit d'accès à la propriété des O'Toole aux fins de l'enlèvement de toute végétation ou tout objet fait de main d'homme, soit totalement, soit partiellement, aux termes de la servitude?
2. Faut-il rendre une injonction interdisant aux O'Toole d'entraver l'exercice des droits que la servitude confère à l'Autorité aéroportuaire?

[10] L'Autorité aéroportuaire a soutenu que, pour se conformer à son obligation légale, sans devoir (en pratique) étêter les arbres chaque jour pendant l'intervalle d'entretien de deux ans, il lui fallait étêter les arbres 2 mètres plus bas que la pente de 2 %.

[11] Les O'Toole se sont opposés à une coupe 2 mètres plus bas que la pente de 2 %. Selon les O'Toole, la seule question en litige entre les parties est de savoir si l'Autorité aéroportuaire peut enlever la végétation plus bas que les surfaces aéronautiques.

V. Analyse

[12] Dans *Voye et Page c. Hartley*, 2002 NBCA 14, 247 R.N.-B. (2^e) 128, le juge d'appel Drapeau (tel était alors son titre) explique comme suit les principes qui régissent l'interprétation des servitudes :

[TRADUCTION]

L'extrait suivant des motifs de jugement du lord juge Mummery dans *West c. Sharp*, [1999] E.W.J. No. 2298, au par. 34 (C.A.), QL en ligne, EWJ, résume bien les principes qui régissent l'interprétation d'un droit de passage explicite :

[TRADUCTION]

La nature et l'étendue d'un droit de passage constitué par une concession explicite dépend du libellé de l'acte de concession, interprété dans le contexte des circonstances de la signature de cet acte, y compris la nature de l'endroit sur lequel ce droit de passage a été accordé. Toutefois, un droit de passage explicitement accordé n'est pas nécessairement restreint par les caractéristiques physiques de l'emplacement de la servitude au moment de la concession. Ce fait est corroboré par la décision *Keefe c. Amor*, [1965] 1 Q.B. 334, dans laquelle le lord juge Russell a reconnu qu'il se peut que le libellé de l'acte de concession soit tel que les circonstances topographiques ne peuvent pas adéquatement être considérées comme restreignant à son libellé la portée de l'acte de concession. [...] [par. 16]

[13] Bien que l'arrêt *Voye et Page c. Hartley* soit cité pour son résumé des principes régissant la nature et l'étendue d'un droit de passage créé par une concession explicite, il établit aussi comme principe que le propriétaire du fonds servant n'est pas admis à réduire unilatéralement l'étendue de l'assiette du droit de passage dont jouit le propriétaire du fonds dominant : *Crowther c. Shea et J.P.J. Enterprises Ltd.*, 2005 NBCA 97, 292 R.N.-B. (2^e) 97. Pour une description plus complète des caractéristiques d'une servitude, on pourra consulter Jonathan Gaunt, *Gale on Easements*, 19^e éd. sous la direction du juge Morgan (Londres, RU : Sweet & Maxwell, 2012), aux paragraphes 1-01 à 1-72.

[14] Voici les passages pertinents de la servitude :

[TRADUCTION]

ET ATTENDU que le Concessionnaire souhaite entrer sur la parcelle définie assujettie à la servitude (« la parcelle définie ») dans le but d'enlever toute végétation ou tout objet fait de main d'homme, à l'exception de la maison avec entrée à mi-étage et du garage sis actuellement dans la parcelle définie, soit totalement, soit partiellement, qu'ils existent ou non à la date des présentes, de telle sorte que le point le plus élevé de tout objet visé ne soit pas plus haut

que toute surface d'approche, surface extérieure ou surface de transition des terrains de l'Aéroport de Fredericton ainsi que ces termes sont ci-après définis;

À CES CAUSES :

Le Concedant concède et transporte une servitude au Concessionnaire, à ses successeurs et ayants droit, ainsi qu'à ses entrepreneurs, préposés, employés et ouvriers, venus à pied ou dans un véhicule, avec toute la machinerie et l'équipement nécessaires à l'exercice des droits et privilèges concédés aux présentes au-dessus, à travers, sous et le long de la parcelle définie, dans le but d'enlever toute végétation ou tout objet fait de main d'homme, à l'exception de la maison avec entrée à mi-étage et du garage sis actuellement dans la parcelle définie, soit totalement, soit partiellement, qu'ils existent ou non à la date des présentes, de telle sorte que le point le plus élevé de tout objet visé ne soit pas plus haut que toute surface d'approche, surface extérieure ou surface de transition de l'Aéroport de Fredericton, le tout à l'avantage des terrains de l'Aéroport de Fredericton et du fonctionnement de l'aéroport qui s'y trouve.

[C'est moi qui souligne.]

[15] L'intention des parties est manifeste. L'Autorité aéroportuaire est tenue de veiller à l'entretien des pistes et, ce faisant, de bien s'occuper de la surface d'approche de l'aéroport pour assurer la protection du public. En concédant la servitude, les O'Toole avaient pour intention de donner à l'Autorité aéroportuaire accès à leur propriété pour lui permettre de gérer l'espace aérien au-dessus des pistes conformément aux termes exprès de la servitude.

[16] En l'espèce, le juge saisi de la requête a conclu que le libellé de la servitude était sans équivoque, puisque l'Autorité aéroportuaire pouvait entrer sur la propriété des O'Toole [TRADUCTION] « pour enlever en tout ou en partie tout arbre qui dépasse la ligne de pente de 2 %, mais rien de plus ». Sous réserve des observations faites au paragraphe 19, je ne peux relever aucune erreur que le juge aurait commise pour en arriver à cette conclusion.

[17] Il y a concordance entre l'attendu et le libellé précis de la servitude (souligné ci-dessus). On y utilise le présent dans l'original (rédigé en anglais), en permettant l'enlèvement de toute végétation et de tout objet [TRADUCTION] « de telle sorte que le point le plus élevé de tout objet visé ne soit pas plus haut ». On ne dit pas : [TRADUCTION] « ne sera pas plus haut ». Faisant abstraction des arguments de l'appelante concernant le fait que la servitude a une [TRADUCTION] « nature préventive » et constitue [TRADUCTION] « un moyen pragmatique et proactif de procéder à l'épêttement des arbres » ainsi qu'une [TRADUCTION] « solution commercialement viable », nous nous en rapportons toujours au libellé exprès de la concession. La servitude vise à permettre à l'Autorité aéroportuaire d'enlever les arbres et les autres objets qui empiètent sur la surface d'approche, de sorte que leur point le plus élevé ne soit pas plus haut que toute surface d'approche. Il n'y a pas de concession expresse en vue de l'épêttement des arbres plus bas (et en particulier 2 mètres plus bas) que la pente de 2 %.

[18] Je ne vois pas en quoi le juge saisi de la requête aurait commis une erreur dans son interprétation de la concession expresse et sans équivoque énoncée dans la servitude. J'estime comme les intimés que le juge saisi de la requête n'a pas commis d'erreur manifeste et dominante. Il a interprété la servitude en fonction de l'intention des parties au moment de la concession, compte tenu principalement du libellé même de la concession. On interprète habituellement les servitudes de manière à ne pas priver le propriétaire du fonds servant de ses droits propriétaires. Les intimés disposent d'un droit propriétaire, ils sont propriétaires de leur bien-fonds et ils ont accordé à l'Autorité aéroportuaire une servitude grevant expressément ce bien-fonds. Je suis d'accord avec le juge saisi de la requête : rien dans le libellé de la servitude n'autorise l'Autorité aéroportuaire à épêter les arbres plus bas que la pente de 2 %. Pour ce motif, les premier et deuxième moyens d'appel ne sauraient être accueillis.

[19] Le troisième moyen d'appel concerne le commentaire du juge saisi de la requête quant au caractère raisonnable ou non de l'enlèvement d'un arbre qui pourrait raisonnablement être épêté pour prévenir l'empiètement sur la surface d'approche. Ce

commentaire constitue, selon moi, un *obiter dictum*. Le juge le reconnaît lui-même en se disant non saisi de la question. J'estime inutile d'épiloguer sur cette expression accessoire d'une opinion, sans effet déterminant sur la décision.

[20] Comme quatrième moyen, l'appelante a soutenu que le juge saisi de la requête avait commis une erreur en ne reconnaissant pas que la servitude visait à lui permettre de s'acquitter de son importante obligation de conformité à la réglementation sur la sécurité aérienne. Or, le juge saisi de la requête a reconnu que la servitude avait pour but d'assurer la sécurité du public voyageur. J'en déduis que le juge a reconnu que la servitude avait pour but essentiel de permettre à l'Autorité aéroportuaire de se conformer à la réglementation fédérale, en vue de s'acquitter de son obligation en matière de sécurité du public. Interpréter la servitude conformément à ses dispositions pertinentes, toutes clairement formulées, n'est guère incompatible avec ce but.

[21] Pour ces motifs, je rejeterais l'appel et condamnerais l'appelante à des dépens de 2 500 \$.