

SOLUTIONS AUX PROBLÈMES DE BRUIT aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert

Rapport
d'enquête
et d'audiences
publiques

Steve Flanagan
Mandataire
de la Ville de Longueuil



longueuil



Longueuil, le 20 avril 2010

Madame Caroline St-Hilaire
Mairesse de la Ville de Longueuil
Hôtel de ville de Longueuil
4250, chemin de la Savane
Longueuil (Québec) J3Y 9G4

Madame,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'étude et de consultation publique sur la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert.

De son analyse, le mandataire retient que le problème est complexe et qu'il y a nécessité d'agir avec doigté pour intervenir dans un contexte où s'affrontent plusieurs enjeux divergents : santé de la population, leadership respectif de l'administration municipale et de l'autorité aéroportuaire, intérêts d'entreprises privées et exigences de l'instance fédérale.

À moins de vouloir mettre un terme de façon définitive à toute activité aéroportuaire à Saint-Hubert, la population devra se résoudre à entendre le bruit d'avions dans le ciel. Toutefois, et notre analyse le démontre, il est possible de faire en sorte que les mouvements de ces appareils, à défaut d'être beaucoup moins fréquents, soient moins bruyants.

Le mandataire formule certaines mesures d'atténuation à l'intention de la Ville de Longueuil, d'autres sont adressées à l'administrateur de l'aéroport. Leur mise en œuvre diligente, accompagnée d'une surveillance et d'un suivi appropriés par les autorités municipales, devrait réduire l'importance des effets environnementaux à un niveau acceptable. Des incertitudes subsistent toutefois quant à l'efficacité de certaines mesures, notamment celles visant à atténuer le bruit. Un suivi attentif apparaît donc nécessaire à cet égard afin que soient prises, le cas échéant, des mesures supplémentaires.

Le mandataire,

Steve Flanagan



Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert

Rapport d'enquête et d'audiences publiques



Remerciements

Le mandataire tient à exprimer sa reconnaissance à l'appareil administratif de la Ville de Longueuil. Il souhaite souligner plus particulièrement la collaboration de tous les instants reçue du directeur général, de la Direction des communications et relations avec le citoyen ainsi que de l'ensemble du personnel du cabinet de la mairesse qui tous ont su pourvoir à toutes ses requêtes en temps opportun.

Le mandataire remercie également les citoyens de la ville de Longueuil qui ont pris part à la consultation publique, ont assisté aux audiences, y ont pris la parole et ont fait connaître leur point de vue.

Le mandataire veut également souligner la collaboration des organismes, ministères et entreprises privées dans la recherche de pistes de solutions respectueuses des droits et obligations de chacune des parties en présence dans ce dossier. Leur contribution s'est avérée particulièrement édifiante.

En terminant, le mandataire souhaite exprimer sa reconnaissance à Gestion Aérotech inc., la firme Raymond Chabot Grant Thornton & cie, DESSAU, Nicole Coziol, réviseure, la firme de sténographie Mackay Morin Maynard et associés, la Direction de l'évaluation de la Ville de Longueuil, sa Direction des finances, sa Direction de l'urbanisme et à son Service du contentieux pour leur précieux apport à la démarche de consultation.



Table des matières

<i>Lettre de transmission à la mairesse de Longueuil</i>	I
<i>Remerciements</i>	III
Recommandations.....	7
Introduction	
Historique du dossier	15
Démarche et méthodologie.....	17
Rencontres pré-audiences	
Mémoires déposés	
Déroulement des audiences	
Analyse des solutions proposées	
Chapitre 1 Préoccupations et enjeux.....	20
Les acteurs	
Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L)	20
Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L).....	21
Écoles de pilotage	22
Transports Canada.....	24
NAV CANADA.....	25
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS).....	26
Association québécoise du transport aérien (AQTA).....	26
COPA (<i>Canadian Owners and Pilots Association</i>)	27
Direction de la santé publique de la Montérégie	28
Ville de Longueuil	29
Les enjeux	
Source du bruit, source du problème	30
Santé de la population.....	30
Attentes des citoyens mobilisés	31
Impacts économiques	31
Considérations juridiques et politiques.....	32



Chapitre 2 Examen des solutions.....	34
Les propositions	
Modification des normes	35
Relocalisation des écoles de pilotage	36
Réglementation plus sévère.....	38
Prolongation de la piste	39
Création d'un comité de gestion du bruit.....	41
Zonage municipal	42
Système de mesure du bruit	43
Précautions de santé.....	43
Autres propositions.....	44
Tarification	
Mesures temporaires et à court terme	
Amélioration des communications avec les citoyens	
Gestion des plaintes	
Discipline aéronautique	
Conclusion	48
Annexe 1 Mandat	
Annexe 2 Statistiques de consultation des documents en ligne	
Annexe 3 Documentation déposée dans le cadre de la consultation publique	
Annexe 4 Horaire détaillé des présentations	
Annexe 5 Recommandations	

Table des figures

Figure 1 Proposeurs	34
Figure 2 Catégories de solutions.....	34
Figure 3 Provenance des propositions	35
Figure 4 Impact sonore aux points C et E pour la configuration initiale et la configuration modifiée.	40



Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert

Rapport d'enquête et d'audiences publiques



Recommandations

À l'issue de trois sessions d'audiences publiques et de l'analyse des solutions proposées par le milieu, le mandataire formule dans son rapport un certain nombre de recommandations qui sont regroupées ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel elles s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Au préalable, le mandataire souhaite attirer l'attention du comité exécutif sur quelques considérations stratégiques. D'une part, il est primordial de souligner l'enjeu incontournable du leadership de la mise en œuvre de ces recommandations : certaines s'adressent à la Ville de Longueuil et relèvent de celle-ci, d'autres pourront être confiées à un comité de gestion du bruit où l'industrie sera prédominante, d'autres encore interpellent DASH-L, organisme aux prises avec ses propres considérations de gestion. À cet égard, rappelons que la Ville est minoritaire au conseil d'administration de DASH-L et devra exercer un leadership d'influence pour favoriser l'adoption de ces mesures. Comme les audiences publiques l'ont démontré, la population a perdu confiance en DASH-L. Les prochaines décisions de la Ville dans ce dossier permettront ou non de regagner cette confiance.

En choisissant de poursuivre le rôle qu'elle s'est attribuée avec le mandat de consultation publique, la Ville de Longueuil peut augmenter son rapport de force avec les partenaires qui ont besoin d'elle dans les autres dossiers en cours, à condition toutefois de régler promptement le dossier du bruit. Avec en tête la préoccupation de planifier l'avenir, le mandataire recommande à la Ville de Longueuil de :

- Prendre en charge à très court terme, c'est-à-dire dès cette année, l'élaboration d'une vision concertée de l'avenir de la zone aéroportuaire et de s'assurer, ce faisant, que cette vision soit conforme aux principes du développement durable qui prévoit un équilibre entre le développement économique, les questions d'environnement et le développement social.

À cette fin, le mandataire recommande donc à la Ville de Longueuil de :

- Se doter d'un plan de développement durable qui intègre en harmonie les notions d'environnement, de développement économique et de développement social.

Ceci étant dit, la principale recommandation du rapport, et celle dont la réalisation devrait se traduire par une diminution significative du bruit engendré par les aéronefs qui utilisent l'aéroport, est le déplacement de 2 150 pieds¹ vers l'est de la piste 24G. Estimé à 5M \$, le déplacement de la piste ne saurait être concrétisé à moins d'un délai d'environ 18 mois, le temps nécessaire pour valider la distance exacte du déplacement, réaliser les travaux d'arpentage et les études de sol préliminaires, rédiger les plans et devis, lancer le processus d'appel d'offres et procéder à la construction. De plus, la piste déplacée devra obligatoirement être assortie d'un seuil décalé² et d'un circuit redessiné qui fera en sorte que les avions ne survoleront plus les résidences. En outre, les écoles de pilotage devront donner l'assurance qu'il n'y aura pas d'augmentation du nombre de mouvements. Selon les calculs demandés à la firme ayant réalisé l'étude de bruit à l'été 2009, à elle seule, cette mesure devrait permettre de réduire à 26 NEF les pointes actuelles de 31 NEF au point C.

¹ Gestion Aérotech a estimé l'allongement possible de 2 150 pi. sur la seule base d'une étude sur plans. Il sera nécessaire de réaliser une étude d'arpentage précise pour confirmer la longueur optimale du déplacement compte tenu de la distance et de la hauteur des poteaux d'éclairage sur le boulevard Clairevue ainsi que de la ligne électrique et du zonage en hauteur requis par Transports Canada.

² Le terme « seuil relocalisé » n'est plus en usage. On utilise dorénavant « seuil décalé » pour désigner une partie de piste fermée ou une partie de piste décalée à cause d'un obstacle affectant la distance utilisable à l'atterrissage (LDA). Le texte du NOTAM, ainsi que les distances déclarées, le cas échéant, indiqueront si la portion décalée de la piste est fermée ou non.



Les coûts relatifs au déplacement de cette infrastructure devront être assumés par l'exploitant de l'aéroport. Pour ce faire, le mandataire lui propose d'appliquer le principe de l'utilisateur payeur en ajustant sa structure tarifaire (droits d'atterrissage). S'inspirant du modèle américain de la FAA³, le mandataire recommande à Transports Canada ce qui suit :

- Modifier les critères d'admissibilité des projets soumis par les aéroports au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'y inclure les projets requis pour améliorer la protection de l'environnement (réduction du climat sonore) d'un aéroport.

Nettement plus onéreuse et nécessitant des travaux difficilement réalisables avant l'été 2010, cette recommandation principale ne peut, à elle seule, résoudre l'ensemble du problème. C'est pourquoi elle s'accompagne d'une série de solutions complémentaires à déployer dans l'intervalle, de façon à ce que les citoyens constatent un résultat immédiat moyennant l'adoption rapide de mesures à court terme comme la diminution des décollages de nuit, l'adoption d'horaires restreints et la fermeture de la piste dans un sens les fins de semaine estivales.

Mesures temporaires et à court terme

Afin de satisfaire les attentes exacerbées des citoyens et de manifester la volonté des différents acteurs de réduire le niveau de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, le mandataire recommande la mise en œuvre de différentes mesures à caractère temporaire.

- Mise sur pied par la Ville de Longueuil d'un comité de gestion du bruit, comité consultatif communautaire composé d'intervenants compétents chargé de poursuivre la recherche de solutions destinées à réduire le bruit et de mettre en œuvre des solutions constructives et économiquement viables.

Ce comité relèvera au départ de la Ville de Longueuil et devra lui faire rapport régulièrement. À moyen terme, le comité relèvera de DASH-L, qui veillera à son financement. Dans l'intervalle, le comité devra en outre :

- Préciser les limites de son mandat et ses modalités de fonctionnement. Ceci étant dit, le comité sera porteur des recommandations aéronautiques de ce rapport, du suivi des plaintes à l'égard du bruit des aéronefs, de l'identification des pilotes et avions fautifs, de la collecte de données sur le bruit, des suivis auprès des citoyens, etc.
- Sans en exclure d'autres, le comité devrait être composé minimalement d'experts-conseils en matière d'aéronautique, de bruit et de santé publique, de représentants de l'autorité aéroportuaire, de l'industrie (usagers de l'aéroport, NAV CANADA, Transports Canada), de la Ville de Longueuil et des citoyens.

Ce comité de gestion du bruit pourrait également envisager les actions suivantes :

- Veiller à la mise au point et à la mise en œuvre de mesures pour réduire l'exposition au bruit provenant de l'aéroport pour protéger la santé publique.
- Veiller au respect à long terme de la politique actuelle d'atténuation du bruit.
- Rendre compte du respect des règles de la politique interne de gestion du bruit de DASH-L.
- Organiser des assemblées de consultation périodiques.

³ Federal Aviation Administration, équivalent du ministère des transports aux États-Unis.



- Faire réaliser régulièrement des études de courbes isophoniques (cartes NEF sur les prévisions d'ambiance sonore).
- Examiner les options visant à réduire, contrôler et limiter l'expansion éventuelle du nombre de mouvements afin de préserver l'efficacité des mesures de réduction du bruit.
- Commander un sondage scientifiquement représentatif de la population avoisinante pour documenter le degré de nuisance ressenti.
- Créer un groupe tactique pour gérer les besoins et les horaires des écoles de pilotage en ce qui a trait aux vols d'entraînement.
- Assurer le suivi des plaintes relatives au bruit des aéronefs.
- Suggérer des mesures de contrôle des pilotes délinquants.
- Examiner la possibilité de limiter le nombre d'aéronefs dans le circuit (diminuer la fréquence des vols à 1 par 10 minutes).
- Examiner l'opportunité d'encadrer l'activité des essais de moteurs durant la nuit.

À court terme (été 2010), il est aussi possible d'appliquer les recommandations suivantes par la publication d'un NOTAM⁴ émis par l'autorité aéroportuaire.

Restreindre le nombre de mouvements en direction des résidences

- Établir une altitude minimale de passage des avions à un certain point dans l'axe de piste afin de s'assurer qu'aucun aéronef ne survole les maisons (au-delà de la route 116) à moins de 500 pieds d'altitude. Cette mesure contraindra les appareils qui n'arrivent pas à franchir ce point avec succès à rester au sol plutôt que de contribuer à l'augmentation du bruit ambiant.
- En attendant le déplacement de la piste 24G, en interdire l'utilisation du 15 mai au 15 septembre de 13 h le samedi à 8 h le lundi et entre 20 h et 8 h les autres jours.
- Étendre de 20 h à 8 h l'interdiction faite à tous les aéronefs d'utiliser la piste 24G pour le décollage.
- Interdire les posés-décollés entre 20 h et 8 h.
- Inciter les écoles de pilotage et NAV CANADA à utiliser de façon prioritaire la piste 06-24D pour les posés-décollés.

Outils de mise en œuvre

Parallèlement à la présentation d'une série de solutions à la problématique du bruit, le mandataire propose la création de certains mécanismes pour la mise en œuvre des recommandations.

- Signature d'une entente cadre entre la Ville de Longueuil et Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L), ce qui permettra de clarifier la nature des rôles et responsabilités de chacune de ces instances ainsi que les conditions nécessaires au développement harmonieux de l'aéroport établi en milieu urbain.

⁴ NOTAM est l'acronyme de « *notice to airmen* », ou « avis aux navigants ». Il s'agit d'un avis diffusé aux gens de l'air les informant de modifications aux procédures, lois, contraintes, etc.



Améliorer les communications avec les citoyens

- Diffuser le présent rapport de consultation publique.
- Assurer auprès de la population un suivi de la mise en œuvre des mesures recommandées à la suite de la démarche de consultation publique.
- Dans un effort de transparence et pour faciliter la compréhension du public, DASH-L doit rendre disponible l'ensemble de l'information sur l'aéroport et rendre plus accessible le vocabulaire de l'aéronautique.

Santé

Les présentations de la Direction de la santé publique et de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec ont apporté un éclairage important quant aux effets sur la santé de l'exposition répétée au bruit. Bien que l'existence d'un problème réel de bruit n'ait jamais été remise en question, le mandataire considère que ses effets potentiels sur la santé devraient guider le comité exécutif dans la priorité à accorder à certaines mesures.

Considérant l'impact plus important du bruit nocturne sur la santé et la conformité des écoles de pilotage aux règles internes de l'aéroport interdisant les vols après 22 h :

- La Direction de la santé publique devrait exhorter Santé Canada à revoir les normes sur le bruit en faisant valoir son impact délétère sur la santé.
- Le comité de gestion du bruit devrait contribuer à la mise en œuvre en priorité de mesures qui limitent le décollage au-dessus des zones résidentielles entre 20 h et 8 h.
- À titre préventif, la Ville de Longueuil devrait établir et imposer des normes d'insonorisation pour toutes les nouvelles résidences situées dans la zone sensible.
- La Ville de Longueuil devrait s'assurer dans les meilleurs délais de la conformité de son programme particulier d'urbanisme de la zone aéroportuaire aux usages prescrits par Transports Canada relativement à l'empreinte sonore actuelle de l'aéroport de Saint-Hubert et y apporter les changements conséquents, le cas échéant. Pour ce faire, la Ville de Longueuil doit prévoir, dans l'entente cadre à intervenir avec DASH-L, la réalisation quinquennale de courbes isophoniques à l'aéroport de Saint-Hubert.

Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L)

De nombreux mécanismes pourraient permettre de diminuer le niveau de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert : décision de gestion de l'autorité aéroportuaire, modification de la réglementation fédérale, adoption de normes volontaires par les pilotes et les instructeurs de vol. Chacun est assujéti d'une procédure plus ou moins longue selon sa portée et les conséquences du défaut des usagers de s'y conformer. La prochaine série de recommandations s'adresse directement au gestionnaire de l'aéroport, DASH-L qui, dans tous les cas, doit être le porteur des changements ici suggérés. Le mandataire est d'avis que du fait de sa position stratégique au sein du conseil d'administration de DASH-L, la Ville de Longueuil devrait veiller à l'adoption de ces recommandations et à leur mise en œuvre. La signature d'une entente cadre entre ces deux corporations, tel que recommandé précédemment, permettrait en outre de clarifier la nature des rôles et responsabilités de chacune de ces instances.



Gestion des plaintes

- Compléter de façon prioritaire la mise en place d'un processus de gestion des plaintes relatives au bruit des avions dont les rapports annuels seront déposés au comité de gestion du bruit et rendus publics (ce qui aurait probablement permis d'éviter la polarisation à laquelle nous avons dû faire face).
- Émettre chaque année des avis publics sur les résultats de la politique de gestion du bruit de DASH-L et de ses installations, incluant les courbes isophoniques, et assurer la mise à jour continue de son site Internet.
- Tenir une assemblée publique annuelle pour informer les citoyens de ses projets, de ses décisions et de ses orientations.
- Publier sur son site Internet et dans les journaux une infolettre sur la gestion du climat sonore lors d'événements majeurs qui ont un impact important sur le bruit tels que l'arrivée d'un nouveau transporteur aérien, un changement dans la flotte des appareils, la fermeture d'une piste pour repavage, etc.

Réduire et limiter l'augmentation du nombre de vols

- S'engager par résolution à ne plus accorder de baux à des entreprises d'écoles de pilotage.
- Introduire l'imposition de pénalités pour tous décollages effectués entre 20 h et 8 h.
- Hausser les frais d'atterrissage pour posés-décollés aux aéronefs des écoles qui ne sont pas sises à Saint-Hubert.
- Imposer une hausse générale des tarifs d'atterrissage pour financer les mesures d'atténuation du bruit (et notamment le déplacement de la piste) calculée en fonction du bruit et du mouvement plutôt que selon la formule forfaitaire actuellement en vigueur.
- Amender le manuel d'exploitation de l'aéroport pour y inclure les mesures suivantes :
 - Faire passer la restriction de poids des appareils de 5 000 à 2 500 livres sur la piste 24G (pour contraindre les appareils Cessna 210 et 150 plus bruyants à utiliser la piste 24D).
 - Favoriser l'utilisation de la piste 28 lorsqu'il y a des vents traversiers.
 - Interdire l'utilisation de la piste 24G (pour le décollage) avant 8 h.
 - Interdire les posés-décollés avant 8 h.
 - Exiger des écoles de pilotage et de NAV CANADA une meilleure répartition du trafic aérien entre les pistes en fonction des conditions climatiques (interdire la piste 24G lorsque la température au sol excède 25 C) dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit.

Le mandataire souhaite également inviter le comité de gestion du bruit et DASH-L à être vigilants quant à l'avenir de l'aéroport de Mascouche, situé au nord de Montréal et menacé de fermeture en 2011. Si cette éventualité devait se concrétiser, elle pourrait entraîner une hausse des activités de vols d'entraînement à l'aéroport de Saint-Hubert.



Politique interne de gestion du bruit

- À titre d'autorité aéroportuaire, DASH-L doit prévoir une enveloppe budgétaire pour la mise sur pied et le fonctionnement du comité de gestion du bruit.
- De plus, dans le cadre de la mise en œuvre d'une véritable politique de gestion du bruit, nous recommandons à DASH-L l'installation d'un système de mesure du bruit pour recueillir des données en permanence, avec des capteurs aux points sensibles (là où il y a des plaintes, zones résidentielles dans l'axe de pistes et zones survolées par les avions) pour en déterminer les empreintes sonores.

DASH-L devrait également procéder à la mise à jour de la carte des courbes isophoniques NEF avant et après la mise en place des mesures d'atténuation du bruit et publier ces cartes pour informer la population. Il devrait en outre expliquer l'utilité de ces graphiques qui servent essentiellement de point de comparaison entre les différents aéroports canadiens et illustrent l'évolution de l'empreinte de bruit dans le temps. De nouvelles courbes de bruit devraient être préparées à tous les cinq ans.

Par ailleurs, ces courbes sont très utiles pour identifier la vocation des terrains selon le niveau de bruit prévu. À cet égard, Transports Canada fournit un tableau exhaustif d'utilisation des terrains en fonction du seul bruit des aéronefs. La Ville de Longueuil doit s'assurer dans les meilleurs délais de la conformité de son plan de zonage aux courbes NEF et y apporter des changements le cas échéant.

Réglementation fédérale

Certaines solutions, dont l'adoption de mesures d'atténuation du bruit, passent par une réglementation adoptée en vertu du Règlement de l'aviation canadien (RAC)⁵. Pour ce faire, la procédure de réglementation de Transports Canada exige l'établissement d'un consensus autour d'une proposition, à défaut de quoi le proposeur peut conserver le leadership et trouver d'autres pistes de solutions : travaux du comité de gestion du bruit, initiative de l'autorité aéroportuaire, priorité aux mesures ayant plus d'effet sur la santé. Dans tous les cas, un comité fédéral composé de gens de l'industrie devra se prononcer sur l'adoption de la proposition. En dernier recours, c'est le ministre des Transports qui a l'autorité requise pour promulguer une réglementation sur le bruit en vertu du RAC.

Malgré que leur adoption soit assujettie à des exigences de consensus et de consultation qui ne manqueront pas de sembler fastidieuses et redondantes aux yeux des citoyens, certaines mesures d'atténuation du bruit justifient qu'on y investisse davantage d'énergie. La réglementation fédérale assure en effet la durée à moyen terme de telles mesures et assortit celles-ci d'outils de contrôle pour en assurer le respect. En ce sens et pour ces raisons, les recommandations qui suivent s'inscrivent dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit promulguée en vertu du RAC.

- Élever le circuit de 1 000 pi. à 1 300 pi. sans pour autant augmenter le nombre d'avions qui s'y trouvent simultanément.
- Circuit redessiné pour la piste 06D-24G.
- Limiter à 10 le nombre d'appareils dans le circuit.
- Imposer une restriction de poids de 2 500 livres pour la piste 24G.
- Interdire les décollages sur la piste 24G entre 20 h et 8 h.
- Y inclure toute autre mesure d'atténuation du bruit ayant fait l'objet d'un consensus général à la suite des travaux du comité de gestion du bruit.

⁵ Règles de l'air et contrôle de la circulation aérienne



La discipline aéronautique (« *good airmanship* »)

Plus qu'un bagage technique, la discipline aéronautique sous-entend une combinaison de discernement dans les situations délicates, d'« instinct de l'air », de rigueur et de sagacité. La dernière catégorie de mesures touche l'éthique du pilotage. À cet égard, l'Association des pilotes et propriétaires de Mascouche nous a invités à faire appel à la discipline aéronautique des pilotes. Le mandataire propose plusieurs mesures s'adressant directement à l'éthique des aviateurs.

- Que le comité de gestion du bruit élabore une stratégie de sensibilisation de tous les pilotes d'aéronefs qui utilisent les infrastructures de Saint-Hubert. L'objectif de cette stratégie est de rappeler aux apprentis et aux pilotes d'expérience les notions de réduction du bruit et de nuisance pour les citoyens. Cette stratégie pourrait comprendre notamment les activités suivantes :
 - Une campagne de sensibilisation annuelle incluant la diffusion de la vidéo « *Flying Friendly* »⁶. Cette campagne pourrait également promouvoir l'usage de l'angle optimum de montée, la réduction de la puissance en montée au décollage dès que pratique et sécuritaire, la réduction du régime des moteurs au-dessus des résidences et dans le circuit, l'utilisation d'approches à puissance minimale lorsque possible sans mettre en jeu la sécurité des occupants ou la mécanique de l'avion.
 - Une activité de valorisation des pilotes qui font montre d'une discipline exemplaire à l'égard de la réduction de la nuisance par le bruit. Ceci pourrait prendre la forme d'une remise de prix annuelle.
- Que les écoles de pilotage et Transports Canada incluent les mesures d'atténuation du bruit dans le programme de formation des pilotes.

Toujours dans le même sens, le mandataire souhaite également adresser des recommandations aux exploitants et écoles de pilotage pour qu'eux aussi contribuent à la solution :

- Respecter en tout temps les règles non écrites de la discipline aéronautique dans l'espace aérien de Saint-Hubert.
- Valoriser et prioriser la discipline aéronautique auprès de leurs instructeurs de vol et de leurs étudiants.
- Adopter des programmes de remplacement de leurs avions les plus bruyants.
- Augmenter la proportion de posés-décollés effectués à d'autres aéroports (Saint-Hyacinthe).
- Lorsque disponibles et certifiés, installer des silencieux sur les appareils les plus bruyants de leur flotte.
- Faire des efforts pour limiter autant que possible les mouvements durant les heures sensibles (entre 20 h et 8 h, fins de semaine).
- Participer activement au comité de gestion du bruit.
- Limiter le plus possible les décollages sur la piste 24G en utilisant en priorité les autres pistes selon les conditions de vent.

⁶ Document vidéo produit en 2005 par l'Aircraft Owners and Pilots Association dont l'APPAM a obtenu l'autorisation de traduire en français. Le film présente une série de pratiques de navigation visant à diminuer la nuisance des aéronefs près des zones résidentielles.



Enfin, le mandataire fait appel à la collaboration de NAV CANADA :

- Accepter de siéger au comité de gestion du bruit.
- Obtenir la collaboration des contrôleurs aériens pour qu'ils contribuent davantage à informer les pilotes des mesures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport.
- Contribuer davantage, par son expertise et ses conseils, à trouver d'autres solutions.



Introduction

La problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert s'inscrit dans un contexte municipal plus large où se côtoient des citoyens mobilisés, des écoles de pilotage en pleine expansion, une administration aéroportuaire autonome et une administration municipale déterminée à résoudre l'équation. Ce rapport rend compte des résultats d'une consultation publique confiée à Steve Flanagan, mandataire de la Ville de Longueuil.

Historique du dossier

L'histoire de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil, premier aérodrome civil construit au Canada, débute en 1928 alors que le ministère de la Défense nationale ouvre un aérodrome permanent qui deviendra la base de la première route aérienne entre le Canada et les États-Unis. Le ministère des Transports devient propriétaire des installations en 1936, peu après leur création. Trans-Canada Air Lines (aujourd'hui Air Canada) en fait sa base pour la région métropolitaine et pour lancer ses services transatlantiques. En 1940, au début de la Seconde Guerre mondiale, le ministère de la Défense nationale reprend l'administration de l'aéroport qui sert alors de base d'entraînement pour l'aviation militaire. Ce n'est qu'en 1968 que Transports Canada redeviendra propriétaire de l'aéroport et que l'aviation civile y reprendra du service.

Au début des années 1970, la tour de contrôle enregistre en moyenne 314 000 mouvements par année. Le constructeur aéronautique Pratt & Whitney Canada y établit un centre de service et, en raison de la fermeture de l'aéroport de Cartierville⁷, toute l'aviation générale déménage à Saint-Hubert, à l'exception de Canadair.

On y construit alors un secteur pour l'aviation générale de même qu'un nouvel édifice administratif et d'entretien pour loger Transports Canada. Dès 1973, l'École nationale d'aérotechnique du Collège Édouard-Montpetit s'installe aussi à l'aéroport de Saint-Hubert.

La nouvelle tour de contrôle est inaugurée en 1985 et le nombre de mouvements enregistrés se maintient sous la barre des 200 000 pendant 5 ans. L'Agence spatiale canadienne commence la construction de son siège social au début des années 1990, où elle s'installera deux ans plus tard.

En 2004, quatre ans après sa création, la société Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) acquiert de Transports Canada les actifs de l'aéroport de Saint-Hubert. L'entente s'échelonne sur dix ans. À l'époque, l'aéroport enregistre environ 178 000 mouvements d'aéronefs, ce qui le place au 5^e rang des aéroports canadiens. DASH-L met en place diverses mesures en 2005, dont des frais d'atterrissage pour tous les aéronefs.

Les problèmes de bruit et, surtout, les plaintes des citoyens suivent l'augmentation de l'achalandage aux infrastructures aéroportuaires, croissance imputable en partie au plan de développement de DASH-L qui prévoit notamment l'extension des écoles de pilotage et l'amélioration des installations. En septembre 2006 et février 2007, des autorisations d'agrandissement sont accordées respectivement à Air Richelieu et Cargair/Max Aviation. Dès 2007, l'administration aéroportuaire reçoit les premières plaintes de bruit excessif déposées par des citoyens de Saint-Hubert.

⁷ La trop grande proximité de l'aéroport de Cartierville avec l'aéroport international de Dorval créait des problèmes de sécurité aérienne. On a aussi invoqué le bruit causé par les écoles de pilotage et l'urbanisation croissante de ce secteur de Ville Saint-Laurent.



Selon les statistiques compilées par NAV CANADA⁸, le nombre de mouvements a augmenté de 10 000 par année entre 2005 et 2007, pour faire ensuite un bond de 44 000 en 2008 et atteindre 193 000 mouvements/an, soit le même niveau que 1997, année record de la période 1996-2008.

À l'automne 2008, ne constatant aucun changement malgré un nombre croissant de plaintes, la mobilisation citoyenne s'organise, donnant naissance au Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L). Invitant les résidents de l'arrondissement à se manifester, le comité dénonce la prise en compte des seuls intérêts économiques de la gestion aéroportuaire au détriment du développement durable de la collectivité. Le comité réclame l'interdiction des vols des écoles de pilotage les fins de semaine et les jours fériés ainsi que l'interdiction des vols de nuit et demande que les vols des écoles soient dorénavant tous effectués sur la piste principale de l'aéroport.

À l'été 2009, un comité consultatif conjoint réunissant des représentants de la Ville de Longueuil et du Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L) tient DASH-L à l'écart et se donne le mandat de « recommander diverses mesures réalistes et concrètes à prendre afin de s'assurer que l'exploitation et le développement de l'aéroport s'exercent dans le respect du droit et de la qualité de vie du milieu, en lien avec le développement durable. »⁹ Trois études environnementales¹⁰ émaneront des travaux de ce comité, confirmant la présence d'un problème de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert. En outre, une série de mesures d'atténuation du bruit¹¹ adoptées par d'autres installations au Québec y seront analysées afin d'identifier celles qui pourraient être implantées à Saint-Hubert.

En juillet 2009, le conseil d'administration de DASH-L adopte une politique interne de gestion du bruit¹² conformément aux recommandations d'un comité interne¹³ mandaté pour analyser le problème. Cette politique prévoit sept mesures concernant les posés-décollés,¹⁴ la mise en place d'un système de gestion des plaintes et commentaires ainsi que cinq dispositions pour la mise en œuvre de cette politique. Ces mesures seront jugées insatisfaisantes, tant par les représentants de l'administration municipale qui siègent au conseil d'administration de DASH-L que par le comité de citoyens. Les travaux du comité consultatif conjoint se termineront abruptement en octobre 2009, les représentants du CAPA-L ayant décidé de s'en retirer, et ce, avant qu'aucune recommandation n'ait pu être adoptée.

La mairesse de Longueuil nouvellement élue dépose en janvier 2010 un plan d'action dans le dossier de l'aéroport de Saint-Hubert, dont est issu l'actuel mandat¹⁵ de tenir une consultation publique sur la problématique du bruit. Le plan d'action prévoit de plus de combler les postes laissés vacants au conseil d'administration de DASH-L et de s'assurer du financement nécessaire pour doter l'aéroport d'une nouvelle vocation.

C'est donc dans ce contexte que se sont déroulées les trois séances d'audiences publiques présidées par le mandataire les 10, 11 et 12 mars 2010.

⁸ Organisme privé qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada.

⁹ Comité conjoint Ville – CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 20 juillet 2009.

¹⁰ DESSAU, Ville de Longueuil, *Étude de bruit Aéroport Saint-Hubert*, rapport final, novembre 2009; DESSAU, Ville de Longueuil, *Étude sur la qualité de l'air ambiant près de l'aéroport Saint-Hubert*, rapport final, décembre 2009; DESSAU, Ville de Longueuil, *Mesures des hydrocarbures dans la poussière déposée sur des surfaces dans des secteurs résidentiels, Aéroport Saint-Hubert*, rapport final, décembre 2009.

¹¹ AÉROPORT DE SAINT-HUBERT, rencontre technique du 22 septembre 2009 pour évaluer les mesures de mitigation pour atténuer le bruit.

¹² http://www.dashl.ca/cgi-bin/index.cgi?page=c1_4.

¹³ Formé du président du conseil d'administration, de la représentante des usagers, du directeur général et d'un consultant.

¹⁴ Manœuvre d'entraînement qui consiste à feindre un atterrissage et à redécoller à répétition.

¹⁵ La description complète du mandat se trouve à l'annexe 1 du présent rapport.



Démarche et méthodologie

Afin de démontrer la validité et le sérieux de la consultation publique, il convient de préciser ici les éléments de la démarche entreprise par le mandataire ainsi que les différentes considérations méthodologiques qui ont guidé sa réalisation.

Dès son entrée en poste, le mandataire s'est soucié de réunir une équipe d'experts-conseils pour le seconder dans l'analyse et la compréhension des enjeux en présence. Le Service du contentieux, la Direction de l'évaluation foncière et la Direction des finances de la Ville de Longueuil ainsi qu'une firme comptable et une firme-conseil en transport aéronautique ont donc reçu le mandat d'explorer certaines questions spécifiques à leurs champs de compétence respectifs. De plus, le mandataire s'est adjoint les services d'une analyste sociopolitique, pour consigner les informations, en faire l'analyse et rédiger le présent rapport.

Conformément au souci de transparence du mandataire, la démarche de consultation publique a impliqué le déploiement de nombreux outils de communication. À cet égard, la Direction des communications et relations avec les citoyens de la Ville de Longueuil a largement contribué à diffuser auprès de la population l'information pertinente à sa participation au processus. Ainsi, une page « Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert » a été créée sur le site Internet de la Ville de Longueuil. Au fil des jours, cette section a été enrichie d'un guide de participation aux audiences publiques à télécharger, de tous les communiqués de presse émis, des études de bruit et de qualité de l'air réalisées à l'été 2009, de la biographie du mandataire ainsi que du budget alloué pour la réalisation de ce mandat. Plus de 3 000 internautes ont cliqué sur l'un ou l'autre des documents¹⁶ disponibles sur ce site.

À partir de l'ouverture des trois jours d'audiences, les internautes ont eu accès à l'horaire des présentations, aux versions électroniques des mémoires présentés ainsi qu'à la transcription des audiences. De plus, grâce à la collaboration de Média Sud, le déroulement des audiences a également été retransmis en direct sur Internet, permettant à plus de 200 internautes d'y assister à distance.

Rencontres pré-audiences

Au début de son mandat, le mandataire s'est rendu sur le terrain pour repérer l'emplacement physique des différentes installations (tour de contrôle, administration aéroportuaire, écoles de pilotages, quartier résidentiel identifié dans l'étude sur le bruit). Cette visite de reconnaissance lui a permis de constater *in situ* les manifestations du phénomène : décollage, proximité à l'atterrissage, niveau de bruit. Ce repérage initial a également été l'occasion d'un premier contact avec la réalité quotidienne de la gestion d'une installation aéroportuaire privée, réglementée par une autorité fédérale sur un territoire municipal.

Peu après cette initiation et parallèlement à la réalisation des études thématiques, le mandataire et l'analyste ont mené une série d'entrevues pré-audiences avec les principaux acteurs intéressés par la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert. Ces rencontres visaient à la fois à informer les parties prenantes des modalités de la consultation publique et à créer un climat de confiance afin d'assurer un déroulement harmonieux des séances publiques de consultation.

Entre le 15 février et le 10 mars 2010, 16 entrevues ont été réalisées, incluant un entretien téléphonique.¹⁷ D'une durée moyenne de 90 minutes, ces rencontres ont permis de répondre aux questions des différents acteurs quant au déroulement des audiences, à l'impartialité du mandataire, aux exigences relatives à la présentation de mémoires et au délai de production du rapport de consultation. Par ailleurs, le mandataire en

¹⁶ Le détail du nombre de consultation se trouve en annexe de ce rapport.

¹⁷ La liste des organismes rencontrés se trouve à l'annexe Documentation de ce rapport.



a profité pour donner le ton et préciser ses attentes quant aux contributions au processus consultatif espérées de chacun. Ce faisant, les rencontres ont permis de récolter l'essentiel des points de vue de ces organismes et d'apprécier la diversité des enjeux en présence. Enfin, les entrevues pré-audiences se sont toutes déroulées dans un climat de collaboration, donnant à présager de la volonté de chacun de contribuer à la recherche de solutions.

Mémoires déposés

À compter du 8 février 2010, le mandataire a commencé à recevoir des mémoires. Les personnes intéressées avaient le choix entre trois façons de faire connaître leur point de vue : en déposant un mémoire, en s'inscrivant à l'horaire de présentation ou en mentionnant leur souhait de présenter publiquement leur mémoire. Au total, 69 mémoires ont été déposés aux fins de consultation.¹⁸ Durant les séances publiques, 32 présentations ont été faites, dont deux représentations de citoyens qui n'ont pas déposé de document. Dans les jours qui ont suivi les audiences, une dizaine de courriels supplémentaires ont été adressés au mandataire par des participants souhaitant verser des informations supplémentaires à leur présentation. Notons qu'aucune information n'a été écartée en raison du moment de son dépôt.

Déroulement des audiences

La veille de l'ouverture des audiences, toutes les personnes ayant demandé à faire une présentation ont été informées par courriel ou par téléphone de la date et de l'heure qui leur étaient réservées dans l'horaire. En effet, par souci de cohérence et pour faciliter la compréhension de la problématique, les présentations ont été regroupées par thème. La première soirée a été réservée aux présentations citoyennes ainsi qu'à la Direction régionale de la santé publique. Le jeudi soir, les représentants de l'industrie aéronautique ont occupé la majeure partie de l'horaire. Le vendredi après-midi, l'Ordre des orthophonistes et des audiologistes ainsi que les présentations de nature technique ont conclu la période de consultation.

La première séance d'audiences s'est donc ouverte à 19 h précises le mercredi 10 mars devant près de 200 personnes. Durant cette première session de trois heures, 19 mémoires ont été présentés.¹⁹ La séance du jeudi soir s'est ouverte devant un public d'environ 150 personnes qui ont assisté aux présentations de 12 mémoires tandis que le vendredi 12 mars, moins d'une centaine de personnes ont entendu les 8 présentations de mémoires. Durant les trois jours de consultation, plus de 200 internautes du Québec, du Canada et des États-Unis ont aussi suivi ces travaux.

Analyse des solutions proposées

Au terme des trois jours d'audiences, le mandataire et ses experts juridiques, aéronautiques et sociopolitiques ont amorcé un premier exercice d'analyse des quelque 200 solutions proposées. Au-delà de la simple compilation et du regroupement des propositions, l'équipe de travail s'est attardée à évaluer la faisabilité et les implications de chaque solution potentielle.

Par ailleurs, pour être en mesure de formuler des recommandations réalistes et applicables, le mandataire a voulu également prévoir des mécanismes de mise en œuvre des solutions proposées, précisant au passage les écueils à éviter et les échéances de réalisation. En outre, l'équipe de travail a été animée d'une préoccupation constante de réduire la nuisance causée par le bruit de façon perceptible pour les citoyens, et ce, le plus tôt possible.

¹⁸ La liste des mémoires déposés se trouve en annexe du présent rapport.

¹⁹ On trouvera en annexe l'horaire détaillé des trois séances d'audiences.



Sensible à l'aspect pédagogique de la démarche, le mandataire s'est également préoccupé dans la rédaction du rapport de répondre à de nombreuses interrogations soulevées par la population, notamment à l'égard des champs de compétence et des responsabilités respectives dans ce dossier.

Bien qu'elles soient disséminées tout au long du rapport, les recommandations du mandataire ont été regroupées en dernière analyse dans une même section, afin d'en faciliter la consultation.



Chapitre 1 Préoccupations et enjeux

La question de la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert semble relativement simple. Depuis deux ans, le nombre de plaintes des citoyens à ce sujet s'est multiplié et ces derniers ont porté leurs doléances devant le conseil municipal. À prime abord, l'augmentation rapide de l'activité des deux plus importantes écoles de pilotage semble la principale responsable de la pollution par le bruit. Les citoyens réclament donc la relocalisation de ces écoles. Cependant, la situation est plus complexe, comme nous le verrons lors de la présentation dans ce premier chapitre des acteurs, de leurs préoccupations et des enjeux que soulève la situation.

Les acteurs

Cette première section passe en revue les organismes en présence. Nous exposerons tour à tour les points de vue du Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L), de Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L), des écoles de pilotage, de Transports Canada, de NAV CANADA, de la Chambre de commerce et d'Industrie de la Rive-Sud (CCIRS), de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA), de l'association des pilotes et propriétaires du Canada (Canadian Owners and Pilots Association ou COPA), de la Direction de la santé publique de la Montérégie et de la Ville de Longueuil. Nous examinerons ensuite les principaux aspects en jeu : source du bruit, santé de la population, attentes des citoyens mobilisés, impacts économiques et considérations juridiques et politiques.

Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L)

Le Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L) regroupe des citoyens des arrondissements de Saint-Hubert, Greenfield Park, Longueuil et de l'ensemble de l'agglomération. Constitué en 2008 en réaction à l'augmentation du nombre de mouvements à l'aéroport de Saint-Hubert, le regroupement s'est donné les objectifs suivants :

- Dénoncer toute nuisance sonore excessive produite par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert;
- Unir dans la réflexion et l'action tous les citoyens ou organismes touchés par le bruit excessif produit par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert;
- Sensibiliser la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit;
- Exiger de l'arrondissement de Saint-Hubert, de la Ville de Longueuil, du conseil d'agglomération de Longueuil et des divers paliers de gouvernement l'application rapide et efficace de solutions afin de résoudre le problème de nuisances sonores excessives;
- Exiger que les projets de développement de l'aéroport soient soumis à des consultations publiques.

Le comité considère que le problème de bruit a débuté au printemps 2008, moment où le nombre de mouvements aériens est passé de 150 000 à 188 000, une augmentation de 21 %. À compter du mois d'août 2008, le nombre de plaintes touchant le bruit enregistré chez DASH-L est passé de 22 en 2007 à 74, soit 3 fois plus. En 2009, près de 200 plaintes sont logées par des citoyens auprès de l'administration aéroportuaire.²⁰ Pour les citoyens, ce sont la fréquence des vols et l'intensité sonore qui sont devenus insupportables. Il faut admettre que le circuit de la piste 06-24G que doivent respecter tous les aéronefs au décollage ou en approche d'atterrissage survole le quartier résidentiel.

²⁰ Le CAPA-L estime que plus de 500 plaintes auraient aussi été acheminées à Transports Canada, ce qu'il nous a été impossible de confirmer ou d'infirmer.



Les déficiences du processus de gestion des plaintes de DASH-L ont par ailleurs contribué à exacerber la grogne des citoyens affligés, qui n'accordent plus ni confiance ni crédibilité aux représentants de l'autorité aéroportuaire. De plus, le CAPA-L a qualifié de ridicule la politique interne de gestion du bruit adoptée par DASH-L à l'été 2009 et s'est dit désillusionné quant à la capacité de ce dernier à résoudre le problème. Qui plus est, le CAPA-L dénonce le fait que les baux des écoles de pilotage aient été prolongés sans étude d'impact préalable, pavé supplémentaire dans la mare de la crédibilité de DASH-L.

Rappelons que le CAPA-L a participé aux travaux du comité consultatif conjoint mis en place par la Ville de Longueuil au cours de l'été 2009 pour chercher des solutions et qu'il s'en est retiré au moment de donner son accord à une série de mesures destinées à réduire le bruit, les représentants du CAPA-L ayant alors l'impression qu'on leur demandait de consentir à une situation qui demeurerait à leurs yeux inacceptable.

Maintenant la pression sur les élus municipaux en assistant à toutes les rencontres publiques, la mobilisation citoyenne réclame la relocalisation des écoles de pilotage et que la nouvelle administration municipale exerce son pouvoir de réglementation, contrant l'argument économique par celui du coût de la nuisance publique. Le CAPA-L poursuit son action depuis deux ans grâce à des opérations porte-à-porte, à un site Internet continuellement mis à jour et à la conviction que la Ville a l'obligation de protéger et de servir ses citoyens. En plus d'encourager et de documenter le dépôt des plaintes, le Comité envisage le recours à des activités de désobéissance civile s'il n'obtient pas réponse satisfaisante à ses requêtes. Dans cette perspective, la consultation publique a été interprétée comme un pas dans la bonne direction de la part de l'administration municipale, sortant ainsi de l'inaction apparente généralement attribuée à DASH-L.

Le CAPA-L a aussi trouvé une alliée de taille auprès de la Direction de la santé publique de la Montérégie qui, ayant reçu un signalement des citoyens, s'est présentée aux audiences publiques et y a fait la démonstration des impacts à long terme de la pollution sonore sur la santé : sommeil perturbé, troubles d'apprentissage, irritation, sentiment d'impuissance, tension artérielle augmentée et, chez les personnes plus vulnérables, détérioration de la santé mentale et dépression.

Au terme des audiences publiques, le CAPA-L envisage avec méfiance une éventuelle recommandation de prolonger la piste 06-24G, qualifiant sur son site Internet cette possibilité de « résultat négatif » et alertant les citoyens du secteur Saint-Bruno qu'ils seront bientôt affligés de nuisances sonores.

Pour satisfaire aux attentes des citoyens et regagner leur confiance, la Ville de Longueuil devra procéder promptement à la mise en œuvre de solutions concrètes et efficaces.

Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L)

Créé en 2000, l'organisme Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) a acquis de Transports Canada l'aéroport Montréal / Saint-Hubert /Longueuil (AMSL) en septembre 2004. L'acte de cession oblige DASH-L à exploiter un aéroport ouvert au public jusqu'en 2014, à respecter les dispositions de la Loi sur l'aéronautique et à réinvestir les produits de la vente des terrains adjacents dans le développement de l'aéroport.

Son conseil d'administration compte onze membres.²¹ Un comité, formé de 5 représentants des usagers de l'aéroport agit à titre consultatif auprès du conseil d'administration de DASH-L sur les aspects opérationnels des activités aéroportuaires.

Au moment de sa création, une entente cadre liant l'organisme à la Ville de Longueuil avait été prévue mais n'a jamais été signée. De ce fait, les règles liant ces deux parties demeurent floues et leur collaboration fluctuante.

²¹ Cinq sont nommés par le conseil d'agglomération de la Ville de Longueuil (trois provenant de la Ville de Longueuil et deux provenant des villes liées), quatre par la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, en plus de deux membres réguliers élus lors d'une assemblée générale.



Les liens et relations entre DASH-L et la Ville de Longueuil témoignent par ailleurs de nombreuses contradictions. Ainsi, DASH-L accuse un déficit d'exploitation pour 2010 et 2011 et compte vendre à la Ville de Longueuil certains terrains pour financer ses coûts d'exploitation, mais dans un protocole d'entente intervenu en avril 2005, l'organisme s'est engagé à céder à la Ville ses actifs immobiliers à titre de garantie moyennant une aide financière éventuelle.

Bien que cette question précise dépasse les limites du mandat de consultation publique, mentionnons que plusieurs aspects de l'administration aéroportuaire semblent paralysés par l'absence d'une vision claire et d'un engagement ferme à l'égard de la vocation de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil. Ainsi, bien que l'aéroport soit géré par une entreprise privée depuis 2004, on attend de DASH-L qu'il consente au développement de ses infrastructures les mêmes moyens et investissements qu'un organisme public fédéral.

D'autre part, des baux ont été prolongés, dont ceux de deux écoles de pilotage, certains pouvant aller jusqu'en 2048, et ce, bien avant que la vocation définitive de l'aéroport ne soit décidée. De la même façon, des frais d'atterrissage ont été imposés selon le poids des appareils tandis qu'une formule forfaitaire s'applique aux posés-décollés,²² ce qui, par sa structure même, oriente les intentions de croissance de l'aéroport.

Dans tous les cas de figure, aucune des parties prenantes ne semble en mesure d'exercer le leadership nécessaire au coup d'envoi des travaux et à la réalisation des projets déjà sur la table. Dans les circonstances, l'impatience des citoyens à l'égard des avions à pistons qu'utilisent les écoles de pilotage constitue un obstacle de plus à la réflexion sur la vocation de l'aéroport, qui tire présentement 30 % de ses revenus de la présence de ces écoles.

L'inaction de DASH-L et son mépris à l'égard des plaintes des citoyens ont d'ailleurs largement contribué à envenimer le climat social et politique au cours de l'été 2009. La politique interne de gestion du bruit adoptée par DASH-L en juillet 2009 et l'incapacité de celle-ci à produire des résultats perceptibles pour la population s'ajoutent à l'absence d'une procédure de gestion des plaintes qui réponde adéquatement aux attentes des citoyens pour faire en sorte que les Hubertois, à juste titre, ont perdu toute confiance envers l'autorité aéroportuaire. Non seulement les gens n'ont-ils pas compris la portée de la politique interne de gestion du bruit de DASH-L, ils ont décrété que c'était trop peu, trop tard.

Invités à contribuer à la recherche de solutions avec le sous-comité créé par la Ville de Longueuil, Transports Canada et NAV CANADA se sont contentés de présenter les directives et procédures²³ prévues ailleurs au Canada en cas de nuisance par le bruit, alimentant le sentiment d'impuissance des représentants du CAPA-L.

Sans moyens financiers pour boucler son budget d'exploitation, sans vision d'avenir quant à sa vocation, sans partenaires pour défendre ses intérêts sur la place publique, sans marge de manœuvre pour contenir l'expansion de ses locataires, DASH-L peine à revoir son modèle d'affaires, à rencontrer ses obligations et à maintenir sa crédibilité.

Écoles de pilotage

Cargair, Air Richelieu, CPAQ Aéro et l'École de pilotage Saint-Hubert sont les quatre écoles établies à l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil. Les deux premières accueillent à elles seules 70 % des étudiants, soit au-delà de 500 apprentis pilotes par année, dont les deux tiers sont de provenance étrangère. CPAQ Aéro et l'École de pilotage Saint-Hubert se distinguent par la formule « club d'aviation », la première

²² Manœuvre consistant à simuler l'atterrissage et le décollage d'un avion, partie intégrante des vols d'entraînement à l'apprentissage et au maintien de la certification de pilote.

²³ Ces renseignements seront présentés dans les sections décrivant respectivement Transports Canada et NAV CANADA.



desservant essentiellement une clientèle locale alors que la seconde attire des étudiants du Moyen-Orient et d'Afrique.

Air Richelieu fut la première école de pilotage à s'installer à Saint-Hubert en 1927, quelques années après la création de l'aéroport. En 2001, Cargair quittait Beloeil pour s'y installer aussi à résidence, suivie de CPAQ Aéro en 2005. Dans le cas des deux premières, DASH-L a prolongé les baux en échange d'investissements importants dans les hangars et édifices.²⁴ Les écoles de pilotage sont par ailleurs soumises à des frais d'exploitation qui comprennent le versement de frais d'atterrissage et d'une taxe sur le carburant. Dans l'état actuel des finances de DASH-L, la contribution des écoles de pilotage constitue 30 % de ses revenus.

En termes de valeur économique, les écoles soulignent la contribution importante de leur clientèle internationale qui séjourne entre 12 et 18 mois à Saint-Hubert, estimant les retombées annuelles de leurs activités à quelque 15M \$ à 18M \$. Au moins une d'entre elles a d'ailleurs acquis des résidences qu'elle réserve à sa clientèle internationale pour remédier à la pénurie de logements dans le périmètre de l'aéroport. Cargair a aussi indiqué, à titre d'exemple d'achat local, qu'elle achetait chaque mois pour 9 000 \$ de titres de transport en commun pour ses étudiants. Les écoles emploient également 160 personnes, la plupart des résidents de l'agglomération.

Le bruit des avions est de la musique aux oreilles des écoles de pilotage, le signe que l'entreprise est prospère et qu'elle sera en mesure de rencontrer ses obligations contractuelles auprès des clients qui souhaitent obtenir leur permis et autorisation de vol dans les meilleurs délais. Elles ont une compréhension technique plutôt complexe du problème de bruit, distinguant les composantes d'intensité, d'âge de la flotte aérienne, d'altitude de vol selon la température et de multiples contraintes : choix de pistes, conditions météorologiques, contraintes d'horaire, politique interne de gestion du bruit de DASH-L, fréquence des vols, exigences du programme de formation, heures et conditions de pratique.

Tout en admettant l'existence d'un problème de bruit, certaines écoles rappellent que l'aéroport, et particulièrement la piste 06D-24G, étaient déjà là au moment de la construction de plusieurs résidences aujourd'hui touchées par la présence du circuit et, qu'en ce sens, les autorités municipales ont manqué de vigilance à l'égard du zonage en autorisant le développement résidentiel dans l'axe de la piste et sous les vents dominants.

Globalement, Saint-Hubert présente pour les écoles de nombreux avantages : proximité des infrastructures (services municipaux, transport en commun, etc.), présence de la tour de contrôle et possibilité de vol aux instruments.²⁵ À ces avantages s'ajoute la possibilité d'effectuer des posés-décollés moyennant le paiement de frais d'atterrissage forfaitaires. Il n'est donc pas question pour elles d'examiner une éventuelle relocalisation de leurs installations. Elles recommandent plutôt quatre mesures pour atténuer le problème de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert : le prolongement de la piste 06D-24G, le respect de la politique interne de gestion du bruit de DASH-L par tous les aéronefs, la mise en place d'un système de suivi du bruit en temps réel et une meilleure gestion des plaintes des citoyens.

²⁴ Environ 5M \$ entre 2006 et 2009.

²⁵ Grâce au système d'atterrissage aux instruments (ILS) de NAV CANADA qui guide les pilotes.



Transports Canada

Le gouvernement fédéral détient la compétence exclusive en matière de réglementation du bruit des avions. C'est donc Transports Canada qui établit et applique toutes les normes de sûreté et de sécurité des aéroports et certifie et réglemente tous les aéroports canadiens. En 1994, le gouvernement canadien adoptait la Politique nationale des aéroports (PNA) qui prévoit notamment la cession de nombreuses installations à des villes ou sociétés privées, et ce, en réponse à la surcapacité du réseau de transport.²⁶ C'est ainsi qu'en septembre 2004, l'entente de cession intervenue avec DASH-L prévoyait les modalités et les lois applicables à l'exploitation et à la gestion de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil pour une période de dix ans. Notons que l'autorité aéroportuaire locale s'exerce essentiellement sur les activités au sol.

Le Règlement de l'aviation canadien (RAC) consiste en une compilation d'exigences réglementaires destinées à améliorer la sécurité et la compétitivité au sein de l'industrie canadienne de l'aéronautique. Ces exigences portent sur de vastes sujets²⁷ relatifs à l'aviation. Ce même règlement prévoit l'obligation pour tout aéronef de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables tel que précisé dans le *Supplément de vol – Canada*.²⁸ On y indique notamment les pistes préférentielles, les routes à bruit minimum, les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite, les procédures d'arrivée et de départ, la durée des vols, les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement, les approches à vue ou autres, les procédures d'approches simulées et l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage.

Lorsqu'il y a infraction à ces règles, le contrôleur aérien en informe les inspecteurs de Transports Canada qui poursuivent les contrevenants. Cependant, pour apporter des modifications à ce document, il faut obtenir un consensus des parties intéressées et mener une consultation qui respecte à la lettre les 10 points de contrôle définis dans la *Charte de gestion et procédures* du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).²⁹

Par ailleurs, rien n'empêche DASH-L d'apporter des modifications à son manuel d'exploitation de l'aéroport qui définit le niveau de service de l'installation. Ces changements relevant de l'exploitation de l'aérodrome, l'autorité aéroportuaire n'est pas tenue de consulter ni de faire consensus sur ceux-ci, en autant qu'ils soient conformes au Règlement de l'aviation canadien. De plus, et comme il l'a fait à l'été 2009, l'exploitant d'un aéroport peut se doter d'une procédure interne de gestion du bruit, proposant des mesures volontaires aux usagers de ses installations. Lorsque ces mesures sont publiées dans le *Supplément de vol*, elles doivent être respectées par tous les pilotes, qui sont réputés en avoir pris connaissance.

Dans le dossier de la gestion du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, il faut mentionner que Transports Canada a refusé toutes les demandes de rencontre du mandataire, de l'expert en aéronautique assigné au dossier et de la Ville de Longueuil.

²⁶ À l'époque, le ministère estimait que « 94 % de toutes les marchandises et de tous les passagers aériens transitent par seulement 26 de 726 aéroports ». Source : site Internet du ministère des Transports : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm>.

²⁷ À titre d'exemple, la délivrance des licences du personnel, la navigabilité aérienne, les services aériens commerciaux, etc.

²⁸ Le *Supplément de vol – Canada* est une publication à la fois civile et militaire. Il fournit des informations sur les aérodromes du Canada et de l'Atlantique Nord et est utilisé comme outil de référence pour la planification et le bon déroulement des opérations aériennes.

²⁹ La charte de gestion et procédures du CCRAC peut être consultée sur Internet à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/CCRAC/Charte/menu.htm. La procédure de modification des exigences d'émission de bruit est disponible ici : www.tc.gc.ca/aviationcivile/aerodromenavaer/normes/bruit/listecontrrole.htm.



NAV CANADA

Société sans but lucratif créée en 1996 par d'anciens employés de Transports Canada, NAV CANADA a pour mission d'assurer la sécurité aérienne et la planification du trafic aérien. Pour ce faire, il fournit des services de navigation aérienne aux aéronefs se déplaçant dans l'espace aérien sous sa responsabilité. C'est aussi NAV CANADA qui assure le contrôle de la circulation aérienne, la diffusion de l'information de vol et des exposés météorologiques, les services consultatifs d'aéroport ainsi que les aides électroniques à la navigation. Ses revenus proviennent des utilisateurs de pistes. Ainsi, le service de contrôle aérien coûte de 200 \$ à 260 \$ annuellement à une école de pilotage.

NAV CANADA est chargé de la surveillance du respect du Règlement de l'aviation canadien (RAC) et de la publication du *Supplément de vol - Canada*. Cependant, il ne prend aucune initiative à l'égard de l'élaboration de la réglementation, ni ne participe au processus consultatif, si ce n'est pour appuyer les travaux des comités de gestion du bruit en leur fournissant des renseignements sur les routes d'aéronefs et sur les procédures locales de contrôle de la circulation aérienne.

En avril 2010, NAV CANADA reconnaît deux procédures émises par DASH-L pour réduire le bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, soit l'obligation d'atteindre l'altitude de 1 000 pieds avant de quitter le cap de la piste et la limitation des heures pour les vols d'entraînement.³⁰ Contrairement aux règles prévues par le RAC, il arrive que des pilotes dérogent à ces procédures sans que cela ne porte à conséquence, ce qui explique par exemple que certains appareils quittent le cap de la piste avant d'atteindre 1 000 pieds d'altitude, ceci ne compromettant pas la sécurité aérienne.

Du point de vue conceptuel, la sécurité est le seul produit qu'offre NAV CANADA, le principe fondamental qui guide toutes ses activités. Comme l'indique NAV CANADA sur son site Internet : « Notre dossier de sécurité est l'un des plus reluisants du monde. Nous sommes résolus à renforcer notre système de sécurité afin qu'il s'établisse toujours dans les premiers déciles des prestataires de services de navigation aérienne à l'échelle mondiale. »³¹

C'est aussi NAV CANADA qui tient les statistiques de mouvements aériens. Ainsi, on y apprend que comparativement à l'aéroport Montréal-Trudeau par exemple, il y a une importante fluctuation mensuelle du nombre de vols à Saint-Hubert selon laquelle le nombre de mouvements y est supérieur à celui de Montréal-Trudeau 6 mois par année et inférieur les 6 autres mois. Toujours selon NAV CANADA, des quelque 198 500 mouvements enregistrés en 2009 à Saint-Hubert, environ 88 500 (44,5 %) sont le fait d'appareils itinérants tandis que 110 000 (55,5 %) sont attribuables à des aéronefs locaux.

Si on en croit l'Association québécoise du transport aérien, la poursuite des activités de NAV CANADA à la tour de contrôle pourrait ne tenir qu'au nombre de mouvements annuels enregistrés à Saint-Hubert. Brandi comme une conséquence prévisible des mesures de mitigation du bruit,³² la valeur ajoutée d'une zone de navigation contrôlée n'échappe pas aux pilotes privés et aux instructeurs de vols qui en apprécient l'accès sur place, notamment en raison des exigences de conditions de vols qu'ils doivent produire à Transports Canada afin de renouveler leur accréditation. Selon ce raisonnement, la présence des écoles de pilotage serait la principale responsable du maintien des services de NAV CANADA à Saint-Hubert. La fermeture de la tour de contrôle sonnerait le glas des scénarios de développement les plus optimistes. Néanmoins, le critère du nombre de mouvements n'est pas le seul indicateur déterminant le niveau de service qui sera offert par NAV CANADA. Ainsi, la Politique en matière de niveaux de service³³ prévoit que : « Suivant la

³⁰ Ces procédures seront publiées dans l'édition de juin 2010 du *Supplément de vol -- Canada*.

³¹ Source : site Internet de NAV Canada :

<http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Language=fr&Content=ContentDefinitionFiles\Newsroom\Backgrounders\safety.xml>.

³² Mentionnons à titre d'exemple des contraintes au nombre de mouvements, la restriction d'aéronefs itinérants, un horaire restreint le soir et les fins de semaine, etc.

³³ Source : www.navcanada.ca/contentdefinitionfiles/Services/ANSPrograms/LevelOfService/ANS_Policy_fr.pdf.



composition du trafic mixte propre à un aéroport et les mesures de maîtrise du risque définies par une étude aéronautique, à l'exception des services sous-traités, certains aéroports qui enregistrent plus de 60 000 mouvements d'aéronefs par an peuvent ne pas se qualifier pour un service de contrôle d'aéroport. De même, d'autres aéroports qui reçoivent moins de 60 000 mouvements annuels d'aéronefs peuvent se qualifier pour ce service. Dans tous les cas, l'étude aéronautique doit documenter et démontrer le besoin et la justification de la décision sur le niveau de service pour cet aéroport. »

Fier gardien de la sécurité aérienne au Canada, NAV CANADA se targue d'améliorer constamment son système de surveillance et compte sur un système de procédures et de surveillance de pointe pour améliorer constamment son bilan.

Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)

Depuis sa création, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud assume un rôle de porte-parole apolitique des gens d'affaires, des enjeux qui les concernent et de leurs préoccupations. Elle se veut un organisme rassembleur qui agit comme un catalyseur du développement économique. À ce titre, elle a des représentants aux conseils d'administration du CLD de Longueuil, de la CRÉ de Longueuil et de DASH-L. Ces sièges sont comblés par nominations effectuées par le conseil d'administration de la CCIRS et ses représentants défendent les intérêts de ses membres.

Pour la Chambre de commerce, le potentiel économique de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil ne fait aucun doute : aéroport satellite de Montréal-Trudeau, desserte ferroviaire quotidienne, service de vols d'affaires nolisés de premier choix, présence de l'industrie aérospatiale, proximité de l'école technique aéronautique, etc. De fait, la zone aéroportuaire de Longueuil génère près de 3 000 emplois.

Présentant sa vision d'avenir pour l'aéroport, la CCIRS reconnaît l'apport économique des écoles de pilotage et des 500 emplois indirects qu'elles soutiennent et, en ce sens, le regroupement se prononce contre « l'exportation » de ces emplois.

Par ailleurs, lors de la présentation de son mémoire aux audiences publiques, le mandataire a été à même de constater que les représentants qui siègent au conseil d'administration de DASH-L ne reçoivent pas d'instructions relatives aux positions à défendre, si ce n'est de respecter les orientations de la CCIRS, soit la défense des droits de leurs membres.

Association québécoise du transport aérien (AQTA)

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA) est un organisme à but non lucratif qui compte 135 membres : transporteurs aériens (avions et hélicoptères), aéroports, écoles de pilotage, entreprises d'entretien d'aéronefs et entreprises de services.

Selon l'analyse de l'AQTA, une partie des problèmes de bruit est attribuable à la présence en forte proportion des écoles de pilotage établies ailleurs qu'à Saint-Hubert qui y viennent pour profiter de la tour de contrôle pour la pratique du vol aux instruments. Cette analyse met également en évidence le caractère cyclique de l'industrie aéronautique.

L'Association préconise l'approche équilibrée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans la solution des problèmes de bruit aux aéroports. Cette approche comporte quatre étapes :

1. réduction du bruit à la source (caractéristiques des aéronefs);
2. planification et gestion de l'utilisation des terrains (urbanisme);
3. procédures opérationnelles (nouvelles pratiques dans les opérations);
4. restrictions à l'exploitation.



Convenant que la première étape s'adresse davantage aux concepteurs d'aéronefs et aux gros transporteurs, l'AQTA admet volontiers que les coûts engendrés par les démarches de certification des appareils modifiés contribuent à eux seuls à mettre de côté cette première étape. La seconde étape relève de l'aménagement municipal et d'un règlement de zonage qui tient compte de la proximité de l'activité aéroportuaire dans la désignation des affectations possibles et souhaitables.

L'Association insiste sur la capacité des représentants de l'industrie à se doter de mesures opérationnelles qui permettent de réduire le bruit par la création d'un comité de gestion du bruit. Elle recommande de prendre exemple sur les aéroports Jean-Lesage de Québec et ADM qui se sont dotés de tels comités et qui réussissent à réduire substantiellement le nombre de plaintes relatives au bruit. Ces comités incorporent des représentants de l'autorité (législatif), des experts (aéronautiques) et des représentants de la communauté (élus) qui analysent annuellement les plaintes, proposent des modifications aux procédures de vols et réduisent ainsi le bruit.

L'Association suggère de plus l'établissement de courbes de bruit afin de mieux connaître l'empreinte sonore de l'aéroport de Saint-Hubert. Pour le président de l'AQTA, le pire des scénarios consiste à s'engager dans le processus réglementaire de Transports Canada. Il se dit convaincu que les gens de l'industrie sont de bonne foi et prêts à analyser des solutions opérationnelles avec des experts neutres.

COPA (Canadian Owners and Pilots Association)

La COPA, une association de pilotes et propriétaires canadiens, compte environs 18 000 membres au Canada, dont 2 500 au Québec, et représente les intérêts de l'aviation privée non commerciale.³⁴ Se gardant de représenter les entreprises aéronautiques opérant à Saint-Hubert, l'organisme est l'un des porte-parole des propriétaires d'avions basés à St-Hubert et des pilotes qui y louent des avions à des fins personnelles ou qui y atterrissent et y font escale en provenance d'autres aéroports situés au Canada ou à l'étranger, particulièrement aux États-Unis. Pour l'association, l'aéroport de Saint-Hubert est le plus important centre d'entraînement au pilotage au Québec, le seul aéroport de la région de Montréal qui offre des services complets pour l'aviation générale tels que centres de services (FBO),³⁵ tour de contrôle, approche aux instruments, douanes, l'aéroport P-E-Trudeau cherchant « à décourager la présence d'avions légers par des frais prohibitifs, entre autres. »³⁶

C'est également à ce titre que l'organisme s'est fermement opposé à l'interdiction formelle des avions à pistons les fins de semaine de mai à septembre, proposition adoptée par le conseil exécutif de la Ville de Longueuil en juin 2009³⁷ et qui est demeurée lettre morte. Pour la petite histoire, rappelons que DASH-L a choisi de ne pas donner suite à cette proposition de l'exécutif et de mettre en place sa propre politique interne de gestion du bruit en juillet 2009.

La COPA remet également en question l'étude de bruit réalisée à l'été 2009, laissant peu de temps aux pilotes pour adopter les mesures prévues dans la politique d'atténuation du bruit de DASH-L. De plus, le fait qu'elle ait été réalisée au moment le plus chaud de l'année influencerait à la hausse les résultats négatifs, la température élevée empêchant les moteurs d'avion de développer la puissance nécessaire pour atteindre rapidement l'altitude recommandée afin de diminuer la portée du bruit au sol. Enfin, ces données ne sont

³⁴ Les personnes qui utilisent des avions à des fins récréatives ou professionnelles.

³⁵ Les concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport ou FBO (Fixed Base Operator) fournissent aux pilotes divers services tels que ravitaillement en carburant, stationnement d'aéronef, téléphone et toilettes.

³⁶ Mémoire de la COPA déposé aux audiences publiques le vendredi 12 mars 2010, page 3.

³⁷ La proposition adoptée lors de la séance extraordinaire du conseil exécutif de la Ville de Longueuil du 16 juin 2009 exigeait de DASH-L « de prendre toutes les mesures nécessaires afin que les activités aéroportuaires s'exercent dans le respect de la qualité de vie des citoyens ». La résolution soumettait quatre exemples, dont des contraintes d'horaires de décollage et d'atterrissage des avions à pistons. Le procès verbal de cette réunion est disponible sur Internet au http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHER-25758-1.PDF.



pas représentatives de la situation pour l'ensemble de l'année, comme celles qui sont utilisées pour établir des cartes isophoniques ou d'empreinte sonore des aéroports.

La COPA souligne l'existence de la procédure de consultation de Transports Canada et recommande son utilisation avant de procéder à quelque modification que ce soit au *Supplément de vol – Canada* ou au CAP.³⁸

Ajoutons que la COPA se dit favorable à l'installation d'un système de suivi des niveaux de bruit tel que recommandé notamment par la Direction de la santé publique de la Montérégie ainsi que par la création d'un comité de gestion du bruit. L'Association met cependant en garde le mandataire contre des restrictions trop sévères du nombre de mouvements qui mettraient en péril l'existence même de l'aéroport à moyen terme, par exemple en entraînant la fermeture de la tour de contrôle. Le cas échéant, l'Association n'hésiterait pas à manifester son désaccord et à forcer le recours à la procédure établie par Transports Canada.

Direction de la santé publique de la Montérégie

Selon l'article 373 de la Loi québécoise sur les services de santé et les services sociaux, le directeur de santé publique est responsable dans sa région d'informer la population des principaux facteurs de risque présents sur le territoire. Plusieurs éléments peuvent attirer l'attention de la Direction de la santé publique (DSP) et l'inciter à intervenir dans un dossier.³⁹ Lorsqu'elle reçoit des signalements de la population, la DSP peut procéder à une enquête si elle le juge pertinent. Le cas échéant, une équipe se livre à une revue de littérature pour recenser les impacts théoriques sur la santé et le bien-être des individus d'une exposition à « l'agresseur » (le bruit dans le cas qui nous intéresse). Il lui faut ensuite apprécier la collecte de données disponibles afin de poser un jugement sur la validité scientifique de l'échantillon utilisé et la fiabilité des mesures (celles de l'étude DESSAU en l'occurrence) afin de préciser le degré d'exposition des populations. Enfin, la DSP tente de quantifier le niveau de risque réel des individus exposés par la mise en relation du risque théorique et des données collectées. C'est le résultat de cette première analyse, réalisée selon les normes prévues dans la loi, que la Direction de la santé publique a présenté en audiences publiques le 10 mars dernier.⁴⁰

Utilisant les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et reconnaissant la complexité du phénomène et de la mesure de ses impacts, l'analyse de la DSP identifie différents degrés de nuisance de décibels (db(A) selon que les bruits se produisent le jour ou la nuit. Malgré que l'étude de DESSAU n'ait pas produit des données sous la même forme que celle utilisée par l'OMS, la DSP conclut à la présence d'une gêne sonore allant de modérée à sérieuse et, ce faisant, à la présence de risques réels pour la santé et le bien-être des Hubertois.

Ceci étant dit, la Direction de la santé publique n'a pas mené d'étude populationnelle ni de revue des bilans de santé populationnels de la MRC pour constater la prévalence ou même l'évolution de la présence de pathologies généralement associées à la nuisance par le bruit (troubles du sommeil, troubles d'apprentissage, dépression, stress, hypertension, etc.) qui pourraient corroborer l'existence d'un problème de bruit. Elle n'est donc pas en mesure d'évaluer l'ampleur du problème, le cas échéant, sur la population.

³⁸ Publié tous les 56 jours par NAV Canada, le CAP (*Canada Air Pilot*) contient de l'information aéronautique qui est spécifiquement pertinente à la partie des arrivées ou des départs des procédures d'approche aux instruments, aux procédures de départ aux instruments standard et aux procédures d'atténuation du bruit.

³⁹ Variations des données de surveillance de santé de la population, présence de maladies et intoxications à déclaration obligatoire, manifestations cliniques inhabituelles ou encore, signalements des citoyens.

⁴⁰ La présentation diapositive ainsi que la transcription des audiences sont disponibles sur la page *Consultation publique* du site Internet de la Ville de Longueuil :

www.longueuil.ca/vw/asp/gabarits/Gabarit_sans_menu_2.asp?ID_MESSAGE=28839&ID_ARROND_COMM=0.



Dans un autre ordre d'idée, cette sortie publique de la DSP s'inscrit en réponse au signalement par la population d'une inquiétude jugée pertinente. Cependant, la problématique du bruit n'apparaît pas dans la liste des priorités de santé régionale. Les moyens et les ressources qui permettraient d'atténuer ce risque ou de mieux l'évaluer ne sont pas disponibles. Qui plus est, le bruit généré par les avions est de compétence fédérale et les indications de Santé Canada demeurent vagues quant aux effets potentiels du bruit des aéronefs sur la santé. La DSP se dit disposée à accompagner la Ville de Longueuil dans sa recherche de solutions, notamment pour faire valoir ses arguments auprès des autorités fédérales.

Ville de Longueuil

Directement interpellée par les citoyens de Saint-Hubert et Greenfield Park, l'administration municipale de Longueuil occupe une position à la fois privilégiée et paradoxale dans ce dossier de la gestion du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert. À la fois instigatrice de la démarche et cause et partie de l'insatisfaction citoyenne, la Ville de Longueuil n'a qu'un pouvoir d'influence sur la gestion du bruit de l'aéroport, cette infrastructure relevant d'un organisme privé réglementé par l'autorité fédérale. En outre, la composition divisée du conseil municipal ajoute à l'ambiguïté des positions défendues et portées sur la place publique.

D'une part, le comité exécutif de la Ville, dont le vice-président est le conseiller représentant l'arrondissement Saint-Hubert, a pris l'initiative de commander cette consultation publique, voulant démontrer sa volonté de respecter l'engagement électoral de régler le problème de bruit d'ici quatre ans. À cet égard, le comité attend du rapport du mandataire une position sans équivoque, résultant de l'analyse des solutions possibles ainsi que des recommandations dont la mise en œuvre permettra de solutionner l'impasse actuelle.

D'autre part, l'opposition officielle s'interroge sur le coût de cette démarche de consultation, s'en prenant à la forme davantage qu'au fond du débat. En outre, l'ancienne administration devra sans doute défendre son laisser-faire des dernières années auprès des citoyens qui lui reprochent maintenant d'avoir autorisé en 2006 l'agrandissement des écoles de pilotage sans étude d'impact préalable.

Au chapitre de leur pouvoir réglementaire, les villes n'exercent aucune juridiction sur les activités du domaine fédéral tel que le transport aérien. De la même façon, la Ville de Longueuil n'a pas le pouvoir d'exproprier les écoles de pilotage locataires de DASH-L, ni celui de taxer la nuisance sonore des aéronefs qui satisfont aux normes de certification fédérales. L'absence d'une entente cadre officielle et sa position minoritaire au conseil d'administration de l'autorité aéroportuaire ne lui laissent par ailleurs qu'un seul pouvoir d'influence sur les décisions de DASH-L.

Dans la liste des actions recommandées par Transports Canada pour le contrôle du bruit, il reste à la Ville les possibilités suivantes : acquérir les terrains situés dans la zone de nuisance, adapter le règlement de zonage en fonction de l'empreinte sonore sur le quartier, prévoir des dispositions au code de construction et isolation des bâtiments contre le bruit et distribuer des « avis de bruit » pour informer les résidents. Transports Canada prévoit aussi la distribution de courbes NEF (empreinte sonore) par les exploitants d'aéroports aux autorités responsables⁴¹ de l'utilisation et du zonage des terrains. Bien qu'elles puissent être utiles et souhaitables à moyenne échéance pour éviter d'exposer les citoyens à d'autres nuisances à l'avenir, ces mesures ne suffiront pas à diminuer à court terme le niveau de bruit ambiant aux abords de l'aéroport.

Qui plus est, la procédure suivie par Transports Canada avant de publier dans le *Supplément de vol – Canada* toute nouvelle exigence visant à limiter le bruit impose l'obtention d'un consensus, lequel sera soumis à une liste de contrôle d'après laquelle toutes les parties intéressées doivent être consultées avant

⁴¹ Généralement, ceux-ci comprendront à la fois les planificateurs municipaux et provinciaux ainsi que les conseils de zonage. La diffusion de ces courbes officielles n'est pas limitée.



que ces nouvelles exigences ne soient adoptées. Encore une fois, il s'agit d'une démarche exigeant un investissement considérable de temps et de patience de la part de toutes les parties invitées à y participer.

Entre un groupe de citoyens qui envisage l'appel à la désobéissance civile, une infrastructure aéroportuaire déficitaire qui tarde à devenir le pôle de développement escompté et des écoles de pilotage déterminées à faire respecter leurs engagements contractuels, la Ville de Longueuil n'a d'autre choix que de faire montre de leadership et de prendre le parti de défendre les citoyens. La prochaine section passe en revue les enjeux soulevés par l'interaction entre les différents acteurs.

Les enjeux

Source du bruit, source du problème

L'aéroport de Saint-Hubert existe depuis plus de 75 ans et jusqu'à récemment, les citoyens ne s'en sont à peu près jamais plaint. Comment expliquer l'exaspération et l'irritation d'une partie de la population de Saint-Hubert au passage des avions. Que s'est-il passé dans le ciel de Saint-Hubert pour que, tout à coup, on qualifie ce bruit de nuisance? Et comment en est-on venu à cibler très précisément les avions à pistons?

Sans répondre précisément à ces questions, nous avons constaté que la formation d'un groupe organisé de citoyens et leurs démarches dans le quartier ont attiré l'attention de certains résidents sur l'augmentation de la fréquence des vols et sur les manifestations de nuisance sonore. En désignant clairement les écoles de pilotage comme source exclusive du problème, le mouvement populaire a contribué à polariser le discours. De plus, en refusant la présence de DASH-L au comité consultatif conjoint formé avec la Ville de Longueuil, le processus de dialogue et de compréhension mutuelle a été retardé.

D'un autre côté, l'autorité aéroportuaire a fait la sourde oreille aux plaintes de plus en plus nombreuses à l'égard du bruit, tardant à mettre en place un système adéquat de gestion des plaintes. Par ailleurs, les écoles de pilotage sont demeurées à l'écart du débat public, attribuant l'augmentation des plaintes au vieillissement de la population du quartier. Lorsqu'elles se sont dotées de mesures volontaires, celles-ci n'ont eu aucun effet sur le nombre de plaintes des citoyens. Faut-il s'en étonner?

Même s'il n'y avait plus d'écoles de pilotage à Saint-Hubert, il y aurait encore des pilotes privés et des plaisanciers pour profiter des facilités de la tour de contrôle. Même quand toutes les mesures d'atténuation seront en vigueur, il y aura toujours du bruit au passage d'un avion. Quel est l'opinion de la majorité silencieuse à ce sujet? Et jusqu'où sommes-nous prêts à aller collectivement pour trouver un terrain d'entente?

Santé de la population

La première analyse de la Direction de la santé publique de la Montérégie sur les niveaux de bruit observés par l'étude sonore de l'été 2009 attire l'attention des autorités sur deux principales préoccupations : la perturbation du sommeil et la vulnérabilité des personnes âgées ayant des troubles de l'audition, d'une part, et d'autre part, la vulnérabilité des enfants, qui sont en phase d'apprentissage du langage et de la lecture, ce qui nécessite des niveaux moyens de bruit moins élevés. À cet égard, et bien qu'aucun de ces établissements ne se soient manifestées au cours des audiences, les Centres de la petite enfance (CPE), les écoles et les centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) du territoire seraient également touchés par les niveaux de bruit enregistrés.

À tout le moins, en vertu du principe de précaution et en l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, on ne saurait retarder la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit, à tout le moins la nuit.



Si le bruit nocturne s'impose comme celui qui occasionne les plus grandes perturbations, il ne saurait être uniquement attribuable aux écoles de pilotage⁴² et, en ce sens, les mesures d'atténuation visant à mettre un terme au trafic aérien entre 20 h et 8 h demanderont la collaboration des transporteurs et aéronefs itinérants, des vols nolisés et des pilotes privés.

Par ailleurs, plusieurs citoyens ont témoigné du passage des avions après 23 h, perturbant leur repos. Nous avons donc voulu savoir ce qu'il en était du respect de la politique interne de gestion du bruit imposée par DASH-L en juillet 2009. La bonne nouvelle, c'est que depuis août 2009, les écoles de pilotage respectent la politique interne de gestion du bruit de DASH-L car, comme le démontrent les données récoltées par NAV CANADA, aucun mouvement local⁴³ n'a été enregistré au mois d'août 2009. Ceci étant dit, il y a tout de même eu 274 mouvements d'aéronefs itinérants entre 23 h et 6 h le matin durant ce même mois. Il faut savoir de plus que l'éclairage de la piste 24G est éteint à partir de 23 h, obligeant les avions à utiliser la piste 24D. Dans cette perspective, et considérant que selon l'étude de bruit de l'été 2009⁴⁴ les niveaux de décibels seraient moins élevés à l'atterrissage qu'au décollage et sur la piste 24D plutôt que sur la 24G, il faudra des mesures acoustiques supplémentaires, notamment des mesures de niveau de bruit maximum au passage des avions (L_{Amax}), pour mieux connaître le niveau réel de bruit et les moyens disponibles pour en amoindrir, sinon la fréquence, du moins les conséquences.

Attentes des citoyens mobilisés

Si l'on s'en tient aux seules manifestations du Comité anti-pollution des avions de Longueuil (CAPA-L), il n'existerait qu'une seule solution au problème : la relocalisation des écoles de pilotage. Comme il en sera question dans la section des solutions proposées, nous verrons que plusieurs citoyens proposent aussi des modifications aux normes actuellement en vigueur, telles que le changement des circuits, la diminution des fréquences de vol et l'interruption des mouvements certains jours et à certaines heures, pour ne citer que quelques exemples.

S'il est évident que l'inaction ou des délais supplémentaires n'auront pas l'heur de plaire au CAPA-L, dans quelle mesure est-il possible désormais de concilier les attentes d'un groupe mobilisé, celles de l'ensemble de la population à l'égard des coûts que la gestion de cette nuisance risque d'engendrer et le réalisme des mesures à la portée de la Ville?

Par ailleurs, la décision du CAPA-L de se retirer du comité consultatif conjoint au moment où des pistes de solution étaient déposées a fait avorter un début de processus de négociation qui, s'il avait été poursuivi l'automne dernier, aurait permis de mettre plus tôt en application certaines des mesures de mitigation du bruit proposées par le présent rapport. Ayant déjà retiré sa confiance à l'exploitant de l'aéroport, le comité de citoyens est également interpellé par le mandataire qui lui réserve, de même qu'à la Direction de la santé publique, un siège au comité de gestion du bruit. Sa présence devrait permettre de veiller à ce que la santé et la qualité de vie de la population demeurent une préoccupation de tous les instants de ce comité.

Impacts économiques

Parmi les préoccupations soulevées par certaines personnes durant la période de consultation, on a évoqué la possibilité que la valeur des résidences du quartier soient touchée à la baisse ou encore que leur propriétaire éprouve de la difficulté à s'en départir. Les nuisances sonores de l'aéroport de Saint-Hubert influencent-elles les valeurs marchandes des propriétés concernées? Afin de clarifier cet aspect de la situation, nous avons demandé à la Direction de l'évaluation de la Ville de Longueuil de procéder à l'étude, à l'analyse descriptive et à la comparaison de la zone concernée à certains secteurs résidentiels limitrophes

⁴² Selon les données statistiques récoltées auprès de NAV CANADA, les écoles de pilotage respectent l'interdiction de faire des posés-décollés (vols d'entraînement) conformément à la politique de gestion du bruit de DASH-L. Les quelque 1 688 mouvements enregistrés entre 23 h et 7 h de août à décembre 2009 seraient attribuables à des mouvements itinérants (avions provenant d'autres destinations).

⁴³ Essentiellement les appareils des écoles de pilotage.

⁴⁴ DESSAU, Ville de Longueuil, *Étude de bruit Aéroport Saint-Hubert*, rapport final, novembre 2009.



mais plus éloignés de l'aéroport. Trois études ont été effectuées pour dresser le constat de la situation. La première, la plus générale, consiste à comparer trois indices différents pour chacun des rôles d'évaluation 2006 et 2010 entre le secteur identifié « C » dans l'étude de bruit de Dessau⁴⁵ et la moyenne générale de la ville de Saint-Hubert. Selon cette étude, les nuisances sonores de l'aéroport n'affectent en rien la valeur marchande des secteurs de la zone C concernés. En fait, le secteur a quand même connu une croissance économique de son marché immobilier équivalente à la tendance des autres secteurs de la ville. Toutefois, cette première étude étant trop générale pour établir une conclusion finale éclairée, une seconde étude a été menée.

Cette fois-ci, on a choisi d'analyser la tendance des prix de vente en établissant les indices pour les propriétés de type plein pied de tout genre (détachées et attachées).⁴⁶ Alors qu'en juillet 2004 le prix de vente ajusté était sensiblement plus cher dans la zone C que dans les secteurs comparables, la situation du marché en janvier 2010 permet de constater qu'une résidence unifamiliale plein pied se vend encore un peu plus cher aujourd'hui que la tendance des autres secteurs comparables.

Poussant l'analyse un peu plus loin, la dernière étude compare les statistiques de vente des propriétés pour les années 2007, 2008 et 2009 entre les secteurs résidentiels de référence. Selon ces observations, on constate que le nombre de ventes de la zone C a même augmenté au cours des trois dernières années, et ce, plus que la moyenne des autres secteurs comparables, au prorata bien sûr du nombre d'unités d'évaluation de chaque zone.

On y apprend également que la proportion de maisons transigées y est proportionnellement plus élevée, ce qui n'est sans doute pas étranger aux nombreuses plaintes déposées en 2009. Malgré cette augmentation, ni la valeur des propriétés ni les délais de vente ni aucun des indices notables ne semblent démontrer une incidence négative sur les valeurs marchandes des propriétés situées à proximité de l'aéroport. Au contraire, les valeurs transigées dans la zone C ces dernières années ont été vendues à un prix légèrement supérieur à la moyenne des secteurs comparables de Saint-Hubert.

Considérations juridiques et politiques

L'un des enjeux d'un dossier aussi complexe que celui-ci est d'établir les zones de compétence de chacun des organismes en présence et la capacité d'agir des uns et des autres. Au point de départ, un regroupement de citoyens excédés par des niveaux de bruit et une fréquence devenus intolérables. Sa cible : les écoles de pilotage. Son levier de pouvoir : la Ville de Longueuil. Cette dernière a refusé de se porter acquéreur des infrastructures aéroportuaires en 2004, préférant créer un organisme sans but lucratif, Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L), pour gérer celles-ci et en assurer la croissance. Par ailleurs, et comme toute activité aéronautique au Canada, le transport aérien relève du gouvernement fédéral et de son ministère des Transports. Celui-ci a aussi cédé à une société sans capital-actions du secteur privé, NAV CANADA, le système de navigation aérienne civile (SNA) du Canada ainsi que la responsabilité du contrôle et de la surveillance du trafic aérien. Lorsqu'il y a violation du Règlement de l'aviation canadien, NAV CANADA en avise les enquêteurs de Transports Canada. Tous les pilotes doivent respecter le Règlement de l'aviation canadien, obtenir la certification selon les exigences de ce ministère et s'assurer de la conformité des appareils aux normes édictées par Transports Canada.

À chaque palier correspond un niveau d'intervention : le Ministère fixe la réglementation, l'autorité aéroportuaire définit un cadre de gestion de ses installations, l'industrie adopte des normes volontaires et se soumet à la réglementation et aux décisions de gestion, la ville administre les affaires de compétence municipale.

⁴⁵ Soit le secteur le plus gravement touché par le bruit des aéronefs.

⁴⁶ Plutôt que pour l'ensemble du secteur.



Nous avons aussi voulu comprendre la notion d'aéroport ouvert au public : dans la convention de cession, DASH-L s'est engagé à exploiter un aéroport ouvert au public. Le Règlement de l'aviation canadien (série 300) ne mentionne pas les notions d'aéroport ouvert au public ou privé. La restriction de type PPR⁴⁷ réfère à un niveau de service, ce qui n'a rien à voir avec l'ouverture au public. Pour changer le niveau de service, par exemple à cause de coûts trop élevés, l'exploitant a toute liberté, ce qui lui permet, par exemple, de changer volontairement ses heures d'exploitation. C'est pourquoi un certain nombre de nos recommandations interpellent directement DASH-L et lui soumettent des modifications au manuel d'exploitation de l'aéroport qui peuvent être mises en œuvre sans délai et sans autres formalités que de les rendre publiques.

Dans l'analyse des nombreuses propositions qui ont été formulées pour résoudre le problème, il est apparu que leur mise en œuvre serait le principal obstacle à franchir. En effet, il existe plusieurs mécanismes d'intervention permettant de diminuer le niveau de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert : décision de gestion de l'autorité aéroportuaire, modification de la réglementation fédérale, adoption de normes volontaires par les pilotes et les instructeurs de vol. Chacun de ces mécanismes est assujéti à une procédure plus ou moins longue selon sa portée et aux conséquences de son non-respect par les usagers. Pour chaque proposition, il nous a fallu distinguer ce qui relève de la réglementation de l'aviation canadienne (aéronautique), de l'obligation de service de l'exploitant de l'aéroport, de la compétence municipale et de la simple bonne volonté des individus.

Conscient de la complexité du contexte, la tentation est grande pour certains acteurs d'évoquer les limites des compétences pour justifier leur impuissance. Il nous apparaît à ce moment que la meilleure façon de faire évoluer le dossier demeure de mettre en présence les représentants de chacun de ces champs de compétence qui, ayant mis de côté leurs antagonismes, seront en mesure de dégager ensemble non seulement les solutions les plus pertinentes mais également le niveau minimal d'autorité nécessaire à leur mise en œuvre. La prochaine partie du rapport dresse un portrait des pistes de solution proposées pour atténuer le problème de bruit.

⁴⁷ « prior permission required »



Chapitre 2 Examen des solutions

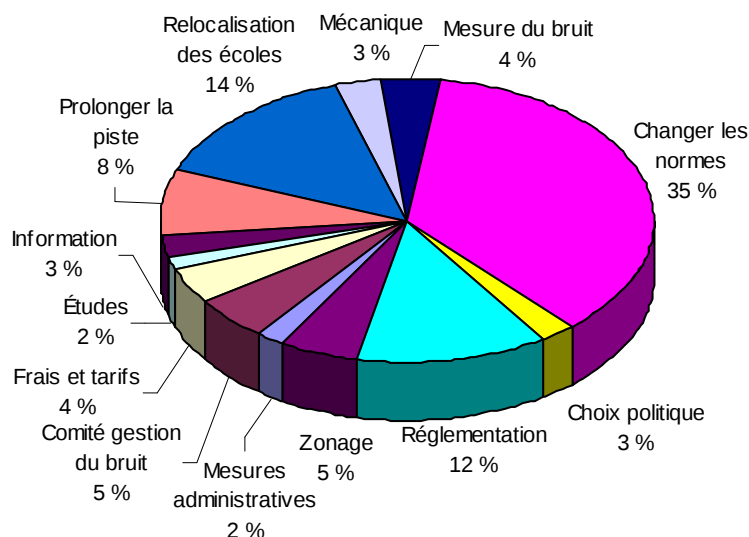
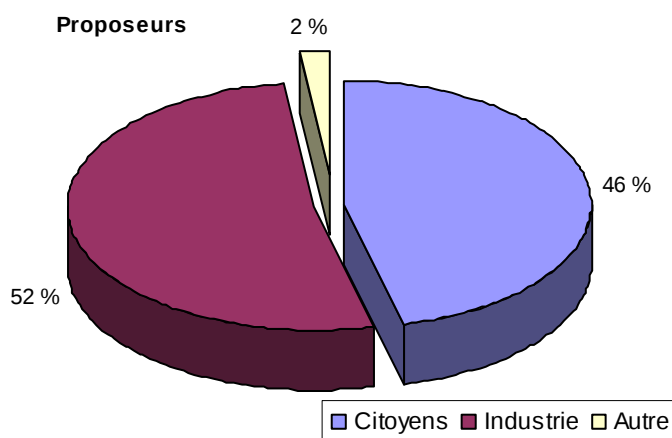
Ayant une meilleure compréhension de la complexité de la situation, il convient désormais d'analyser de plus près les implications, la faisabilité et l'efficacité des pistes de solutions proposées lors de la consultation. Nous examinerons donc les différentes catégories de propositions, leurs limites et déterminerons lesquelles sont susceptibles de contribuer à l'amélioration de la situation.

Les propositions

Entre le 8 février et le 15 mars 2010, 69 mémoires ont été soumis dans le cadre de la consultation publique sur le bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert. De ce nombre, la grande majorité (64 %) provient de citoyens de la ville de Longueuil. Pour leur part, les membres de l'industrie aéronautique ont soumis près du tiers des mémoires (29 %) et deux documents ont été déposés par des organismes préoccupés par les aspects de santé publique.

En y regardant de plus près, on constate à la figure 1 *Proposeurs* que l'industrie a soumis 52 % des quelque 200 solutions, les citoyens 46 % et les organismes de santé 2 %. D'entrée de jeu, on ne peut que souligner la grande générosité tant des propositions que des informations fournies au mandataire dans le cadre de cet exercice consultatif.

En regroupant les propositions par catégories de solutions, nous constatons que plus du tiers (35 %) suggèrent des modifications aux normes de vol comme introduire des contraintes d'horaire,



changer l'angle de décollage, augmenter l'altitude minimale ou éloigner les circuits des zones résidentielles.

La seconde catégorie de recommandations (14 % d'entre elles), touche la relocalisation des écoles de pilotage alors de 12 % des propositions demandent une réglementation plus sévère de l'industrie.

Les autres pistes suggérées portent, par ordre décroissant de popularité, sur le prolongement de la piste 24G (8 %), la mise en place d'un comité de gestion du bruit et un zonage adéquat (5 % chacun), un système de suivi du bruit et l'imposition

de frais (4 %), des modifications mécaniques aux appareils, une meilleure information et la clarification de la vocation de l'aéroport (3 %), des changements administratifs et des études supplémentaires (2 %).



La figure 3 *Provenance des propositions*, ci-contre, illustre bien la diversité des propositions, à la fois celle des mémoires citoyens et de l'industrie. Évidemment, les propositions touchant la relocalisation des écoles, les choix politiques⁴⁸ et l'imposition de frais et une réglementation plus sévère viennent majoritairement des mémoires de la population. En contrepartie, les propositions touchant la formation d'un comité de gestion du bruit, de prolongation de la piste 24G, d'autres études, de changement des normes en vigueur et d'une meilleure information de la population proviennent en majorité de l'industrie aéronautique. Il est intéressant de noter que les propositions relatives au zonage municipal, aux décisions administratives⁴⁹ et à aux aspects mécaniques⁵⁰ des avions proviennent autant de la population que des représentants de l'industrie.

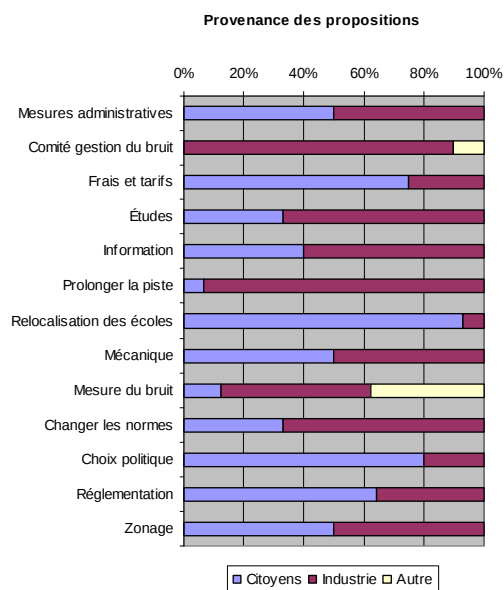
De ce premier tour de piste des solutions, il appert qu'un amalgame de mesures est disponible et souhaitable afin d'obtenir une réduction substantielle de la nuisance sonore. Cependant, il serait futile de ne retenir que les propositions les plus populaires sans prendre en compte leur capacité à effectivement réduire le niveau sonore et leurs modalités de mise en œuvre. C'est ce que nous voulons illustrer par la présentation détaillée de chacune de ces catégories.

Modification des normes

Pas moins de 70 propositions concernent les normes de vol : contraintes d'horaire d'utilisation des pistes, modification des circuits pour les posés-décollés, réduction du régime des moteurs au-dessus des résidences, obligation d'un certain angle de montée au décollage, restriction du nombre d'avions dans le circuit, augmentation de l'altitude du circuit, interdiction des décollages aux intersections de la piste 24G.

On imaginera facilement que l'adoption de toutes ces mesures pourrait se solder par des contraintes majeures aux activités de toute l'industrie aéronautique et pas seulement des écoles de pilotage. C'est pourquoi le mandataire recommande que seules certaines de ces mesures soient adoptées à court terme et de manière temporaire, soit le temps de concrétiser sa recommandation principale. Déjà, la politique interne de gestion du bruit de DASH-L a introduit quelques-unes de ces mesures à l'intention exclusive des avions à pistons des écoles de pilotage. Ce premier pas, bien qu'il n'ait pas encore réussi à faire diminuer le nombre de plaintes, indique toute de même la direction à poursuivre. C'est pourquoi le mandataire confie à un comité de gestion du bruit le soin d'examiner plus avant l'ensemble de ces mesures afin d'en déterminer plus précisément et objectivement la portée et l'efficacité.

En attendant les résultats des travaux de ce comité de gestion du bruit, DASH-L devrait sans délai déployer les outils de gestion des installations à sa portée de façon à ce que tous ses usagers se conforment à des pratiques permettant de diminuer le bruit au décollage. C'est pourquoi le mandataire recommande à DASH-L d'amender le manuel d'exploitation de l'aéroport pour y inclure les mesures suivantes :



⁴⁸ Changer la vocation du site et vendre les terrains pour construction; obtenir des fonds publics pour financer le prolongement de la piste; prendre des décisions en faveur des citoyens; ne plus donner de permis à d'autres écoles de pilotage.

⁴⁹ Gestion des installations pour en préserver la vocation actuelle; revoir la composition du conseil d'administration de DASH-L, gel du 10M \$ versé par la Ville pour prolonger la piste.

⁵⁰ Installation de silencieux aux aéronefs, améliorations mécaniques pour réduire le bruit, remplacement des hélices.



- Modifier la restriction de poids des appareils de 5 000 à 2 500 livres sur la piste 24G (de façon à contraindre les appareils Cessna 210 et 150, plus bruyants, à utiliser la piste 24D).
- Favoriser l'utilisation de la piste 28 lorsqu'il y a des vents traversiers.
- Interdire l'utilisation de la piste 24G pour le décollage avant 8 h.
- Interdire les posés-décollés avant 8 h.
- Exiger des écoles de pilotage et de NAV CANADA une meilleure répartition du trafic aérien entre les pistes en fonction des conditions climatiques (interdire la piste 24G lorsque la température au sol excède 25 C) dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit.

Relocalisation des écoles de pilotage

Des quelque 44 mémoires déposés par des citoyens lors des audiences publiques, plus de la moitié réclament la relocalisation des écoles de pilotage. Il nous est donc apparu important d'examiner en priorité la faisabilité et les obstacles de cette option.

Les municipalités ont effectivement des pouvoirs d'expropriation qui leur ont été délégués par le gouvernement du Québec. Ces pouvoirs ne permettent pas d'exproprier des « entreprises », mais plutôt des immeubles. Nos recherches indiquent que les terrains occupés par les écoles de pilotage ne leur appartiennent pas et que celles-ci sont en fait des locataires de DASH-L. Les écoles de pilotage sont cependant propriétaires de certains hangars qui ont été érigés sur ces terrains. Pour forcer la fermeture des écoles de pilotage ou leur déménagement, la Ville de Longueuil devrait donc exproprier non seulement les hangars appartenant aux écoles de pilotage, mais aussi les terrains appartenant à DASH-L afin de mettre fin accessoirement aux baux des écoles sur ces terrains.

La véritable question juridique qui se pose ici est cependant de se demander si ces pouvoirs d'expropriation peuvent être exercés pour régler un problème de bruit causé par des avions, alors que tout ce qui concerne l'aéronautique est un domaine de compétence législative exclusivement fédérale.

En effet, les pouvoirs qu'une municipalité peut exercer en matière d'expropriation lui sont attribués par une législation provinciale. Pour que l'expropriation puisse avoir lieu légalement, il faut que cette expropriation soit faite pour une fin que la municipalité a le droit de poursuivre légalement. Ceci implique que la fin véritable de l'expropriation doit être une matière qui est de compétence provinciale et non une matière de compétence fédérale exclusive. De plus, aucune loi provinciale ne peut jouer de manière à toucher à une partie « essentielle » ou « intégrante » d'une entreprise qui est du ressort fédéral sous peine d'être déclarée illégale ou inapplicable.

Le bruit causé par les avions de même que le droit d'exploiter des écoles de pilotage sont des matières de compétence exclusivement fédérales et il n'est pas possible d'invoquer un pouvoir d'expropriation accordé aux municipalités par le gouvernement provincial pour mettre en échec la compétence fédérale sur ces matières.

En conséquence, la seule manière de fermer ou de déménager les écoles de pilotage est de procéder par voie de négociation de gré à gré, pourvu que les écoles de pilotage veuillent bien se prêter à un tel exercice et que les parties puissent s'entendre sur les conditions financières applicables.

Nous avons aussi examiné les options qui se présentent aux écoles de pilotage qui souhaiteraient quitter volontairement l'aéroport de Saint-Hubert. À l'aide de la carte des aéroports publics et privés du Québec, nous avons identifié plusieurs sites potentiels où pourraient se relocaliser les écoles de pilotage présentement installées à l'aéroport de Saint-Hubert. Nous avons tenté de restreindre ces déplacements à



un rayon de moins de 60 km de Montréal, tout en examinant d'autres sites plus éloignés comme Sherbrooke et Bromont. Des onze aéroports contactés, cinq se sont montrés intéressés à accueillir les écoles de pilotage de Saint-Hubert, soit les aéroports de Lachute, Saint-Hyacinthe⁵¹, Bromont⁵², Trois-Rivières⁵³ et Sherbrooke⁵⁴. Cependant, il faut mentionner qu'aucun de ces aéroports n'offre les services d'une tour de contrôle.

En ce qui concerne l'hypothèse d'une relocalisation à Mirabel, le conseil municipal de l'endroit a déjà affirmé par voie de résolution son opposition formelle à la réalisation de ce scénario. En outre, il y a fort à parier que Aéroport de Montréal (ADM), actuel gestionnaire des installations, s'y opposera également considérant la nouvelle vocation de l'aéroport. Enfin, et de l'aveu même des écoles de pilotage, non seulement les infrastructures y seraient inadéquates pour accueillir les étudiants internationaux mais il n'y a plus de tour de contrôle en service.

Le mandataire estime qu'il serait irresponsable à ce moment-ci de s'engager dans ce qui s'annonce déjà comme une longue négociation, dont l'issue, dans le meilleur scénario, sera le versement de fortes compensations financières puisées à même les fonds publics. De plus, ce n'est pas la présence des écoles de pilotage à Saint-Hubert qui est la source de bruit excessif, mais plutôt la fréquence, l'altitude et la quantité d'avions qui survolent le secteur résidentiel. La relocalisation des écoles, en plus de s'avérer onéreuse, ne règlera pas le problème de bruit puisque déjà des apprentis pilotes d'écoles installées ailleurs qu'à Saint-Hubert utilisent ces installations en raison de la présence de la tour de contrôle. Dans l'éventualité où la plus grosse école de pilotage de Saint-Hubert devrait s'installer ailleurs, ses étudiants viendraient tout de même pratiquer leurs approches aux instruments au seul aéroport à proximité offrant une tour de contrôle, puisque c'est une exigence de leur formation. Troisièmement, amorcer les procédures de relocalisation des écoles de pilotage ne produira aucun résultat à court terme sur les niveaux sonores actuels, si ce n'est de polariser davantage les positions respectives des partis.

À la lumière de toutes ces considérations, et croyant fermement que la solution à la réduction de la nuisance associée au bruit des avions réside dans une combinaison de mesures, le mandataire estime qu'il est plus sage de demeurer en mode solution et, ce faisant, d'examiner les options dans un futur prévisible plutôt que de s'engager dans une telle négociation. C'est pourquoi le mandataire a choisi de ne pas retenir cette option.

À cet égard, le mandataire adresse plusieurs recommandations aux écoles de pilotage et aux propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants d'entreprise, afin qu'ils contribuent à atténuer la nuisance sonore du passage de leurs appareils.

- Respecter en tout temps les règles non écrites de la discipline de l'air dans l'espace aérien de Saint-Hubert.
- Valoriser et prioriser la discipline de l'air auprès de leurs instructeurs de vol et de leurs étudiants.
- Adopter des programmes de remplacement des avions les plus bruyants.
- Augmenter la proportion de posés-décollés effectués à d'autres aéroports (Saint-Hyacinthe).
- Lorsque disponibles et certifiés, installer des silencieux sur les appareils les plus bruyants de leur flotte.

⁵¹ L'aéroport de Saint-Hyacinthe a déjà une entente avec Cargair et Air Richelieu, qui vont y pratiquer leurs circuits et faire des posés-décollés régulièrement. Ces avions y font aussi le plein d'essence.

⁵² Il y a déjà une école de pilotage en place et on anticipe une opposition de ce locataire à la venue de concurrents.

⁵³ La Société de développement industriel de Trois-Rivières pourrait verser une aide financière pour aider à la relocalisation des écoles.

⁵⁴ La piste y est en fort mauvais état (un NOTAM a été émis par Transports Canada à ce sujet) et doit être réparée dès 2010, sans quoi l'aéroport est menacé de fermeture.



- Faire des efforts pour limiter autant que possible les mouvements durant les heures sensibles (entre 20 h et 8 h et les fins de semaine).
- Participer activement au comité de gestion du bruit.
- Limiter le plus possible les décollages sur la piste 24G en utilisant en priorité les autres pistes selon les conditions de vent.

Réglementation plus sévère

La plupart des propositions qui recommandent l'imposition d'une réglementation plus sévère s'appuient sur la nette impression que la politique interne de gestion du bruit adoptée par DASH-L en juillet 2009 n'a pas réussi à diminuer la nuisance sonore. Elles sont également motivées par l'hypothèse que certains pilotes délinquants font fi de ces normes volontaires et qu'il est désormais nécessaire de les assortir de pénalités pour les rendre plus efficaces.

Il existe plusieurs mécanismes d'intervention pour diminuer le niveau de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert : décision de gestion de l'autorité aéroportuaire, modification de la réglementation fédérale, adoption de normes volontaires par les pilotes et les instructeurs de vol. Chacun de ces mécanismes est accompagné d'une procédure plus ou moins longue selon sa portée et les conséquences de son non-respect par les usagers.

La politique interne de gestion du bruit de DASH-L est une mesure volontaire résultant d'un consensus interne des membres de l'industrie qui s'appuie sur la bonne volonté de ces derniers. Cependant, elle est demeurée sans effet sur le nombre de plaintes. Sans doute que la présence de quelques représentants du public autour de la table aurait permis, d'une part, de mieux tenir compte de leurs récriminations et attentes et, d'autre part, de mieux expliquer la portée réelle de ces mesures à la population, évitant ainsi les déceptions et l'impression qu'on se moquait d'elle.

Ceci étant dit, les gens de l'industrie craignent la réglementation excessive des mesures, rendant permanentes et obligatoires certaines normes qui pourraient devenir inutiles à court terme et obliger à s'engager de nouveau dans le long processus de demande de modification du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Dans cette perspective, le mandataire privilégie l'adoption volontaire de certaines mesures sur une base temporaire. Pour ce faire, il s'adresse directement au gestionnaire de l'aéroport, DASH-L, qui, dans tous les cas, doit être le porteur des changements suggérés. Le mandataire est d'avis que grâce à sa position stratégique au sein du conseil d'administration de DASH-L, la Ville de Longueuil devrait veiller à l'adoption de ces recommandations et à leur mise en œuvre.

En outre, certaines solutions, dont l'adoption de mesures d'atténuation du bruit, passent par la modification de la réglementation fédérale du transport aérien. Pour ce faire, la procédure de réglementation de Transports Canada exige l'établissement d'un consensus autour d'une proposition. À défaut de consensus, le proposeur peut conserver son leadership et trouver d'autres pistes de solution : travaux du comité de gestion du bruit, initiative de l'autorité aéroportuaire, priorité aux mesures ayant plus d'effet sur la santé. Le cas échéant, un comité fédéral (composé de gens de l'industrie) devra statuer sur l'adoption de la proposition.

Bien que nécessitant le déploiement d'une procédure de consensus et de consultation fastidieuse qui ne manquera pas de sembler redondante aux citoyens, certaines mesures d'atténuation du bruit justifient qu'on y investisse davantage d'énergie en raison de la pérennité à laquelle donne accès la réglementation fédérale à moyen terme et des outils de contrôle de son respect qu'elle offre. C'est le cas des prochaines recommandations à enchâsser dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit.



- Exiger une meilleure répartition du trafic aérien entre les pistes en fonction des conditions climatiques (interdire la piste 24G lorsque la température au sol excède 25 C) dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit.
- Élever le circuit de 1 000 pi. à 1 300 pi. sans pour autant augmenter le nombre d'avions qui s'y trouvent simultanément.
- Circuit redessiné pour la piste 06D-24G.
- Limiter à 10 le nombre d'appareils dans le circuit.
- Imposer une restriction de poids de 2 500 livres sur la piste 24G.
- Interdire les décollages sur la piste 24G entre 20 h et 8 h.
- Y inclure toute autre mesure d'atténuation du bruit ayant fait l'objet d'un consensus général à la suite des travaux du comité de gestion du bruit.

Prolongation de la piste

Proposition populaire au sein de l'industrie, la prolongation de la piste ne saurait, à elle seule, résoudre l'ensemble de la problématique du bruit en provenant des avions. En effet, si les aéronefs n'atteignent pas l'altitude requise ou continuent de survoler les quartiers résidentiels, même si le bruit est objectivement moins fort, la réduction de la nuisance pourrait demeurer superficielle. Pour éviter que cet investissement majeur dans les infrastructures ne règle que partiellement le problème, le mandataire recommande de déplacer la piste dans le même axe plutôt que de simplement la prolonger.

Pour décoller tous les avions utilisent idéalement, la piste 06, orientée vers les champs.⁵⁵ Cependant, la direction des vents est l'un des facteurs déterminant du choix de la piste à utiliser et les vents dominants favorisent la piste 24, soit celle des décollages en direction des résidences. En reculant la piste 24G de 2 150 pieds vers les champs, les avions pourront atteindre l'altitude de 500 pieds avant de survoler l'autoroute 116 et ainsi amorcer un virage et s'engager dans un circuit redessiné qui ne survole plus les résidences⁵⁶.

C'est pourquoi le mandataire considère le déplacement de la piste 24G comme sa principale recommandation et celle dont la réalisation devrait se traduire par une diminution significative du bruit engendré par les avions qui l'utilisent. Estimée à 5M \$, la décision de déplacer la piste ne saurait être concrétisée dans moins de 18 mois, le temps de préciser la distance exacte du déplacement, de réaliser les études préliminaires d'arpentage et de sol, de rédiger les plans et devis, de lancer le processus d'appel d'offres et de procéder à la construction.

⁵⁵ Un NOTAM a d'ailleurs été émis en juillet 2009 et prévoit cette mesure.

⁵⁶ Repositionnement du seuil de la piste 24G dans son axe nord-est pour permettre aux aéronefs qui décollent de la piste 24G d'atteindre une altitude minimale (500 pi. AGL) tout en permettant à ces derniers un virage en vent traversier avant de croiser les zones habitées situées en bout de piste, une évaluation préliminaire théorique indique que l'addition de 2150 pi. dans l'axe d'approche, en situant le seuil de la 24G à la même distance au nord-est, permettrait d'atteindre ce but. Aux fins de planification, les aéronefs de référence choisis pour l'exercice ont été les Cessna 150 et 172 en utilisant les données de performances tirées de leur manuel d'opération respectif, en atmosphère standard, à charge maximale (GTOW) et en utilisant une distance de roulement nécessaire à un franchissement d'obstacle de 50 pi. La trajectoire du nouveau circuit serait de monter dans l'axe de la piste jusqu'à 600 pi. ASL, suivi d'un virage à gauche pour le vent traversier, lequel suivrait la route 116 tout en demeurant au nord de cette dernière. Il va sans dire que ces données sont d'ordre théorique et devront être confirmées par des relevés d'arpentage et tests en vol au besoin. Dans la même foulée, le seuil de la piste 06D pourrait être déplacé vers le nord-est d'une même distance, ce qui entraînerait les activités de cette piste vers un secteur plus éloigné des habitations situées au sud de la route 116. De plus, si la longueur de la piste, présentement de 3920 pi., devait atteindre ou dépasser 6000 pi., la largeur minimum devrait alors être augmentée de 50 pi. et ainsi passer de 100 pi. à 150 pi. dû à un changement de code piste (3 à 4) À noter qu'à la suite d'une étude aéronautique, une dérogation de Transports Canada pourrait être possible. Néanmoins en dernière analyse, un seuil relocalisé de la piste 06D nous semble l'option la plus rationnelle.



De plus, la piste déplacée devra obligatoirement être assortie d'un seuil décalé d'autant et d'un circuit redessiné qui évite de survoler les résidences.

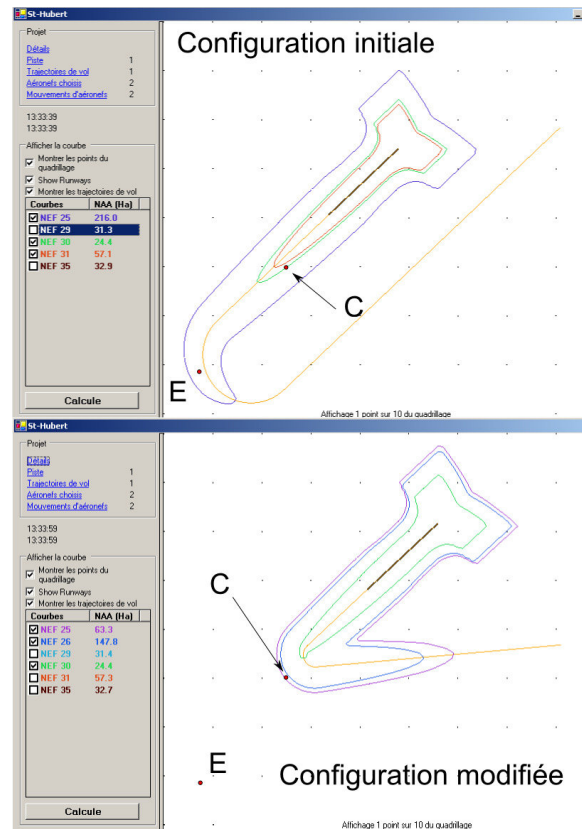
La figure 4 *Impact sonore aux points C et E pour la configuration initiale et la configuration modifiée*, ci-contre, produite par la firme d'ingénierie qui a réalisé l'étude de bruit à l'été 2009, présente les résultats des simulations selon la situation actuelle (initiale) et la configuration après le déplacement de la piste⁵⁷.

La première partie de la figure 4 montre les courbes de niveau NEF 25, NEF 30 et NEF 31 ainsi que les positions des points de calcul C et E pour la configuration initiale. La deuxième partie montre les mêmes points, mais cette fois avec les courbes de niveau NEF 25, NEF 26 et NEF 30. La calibration du modèle avec la configuration initiale permet d'obtenir des niveaux de NEF 30 au point C et NEF 26 au point E. Ces résultats correspondent aux maximaux observés le 13 août 2009 soit : NEF 31 au point C et NEF 26 au point E.

Le complément d'étude sonore demandé à DESSAU prévoit : « ...qu'avec les hypothèses choisies, le niveau sonore au point C après la modification de piste serait compris approximativement entre NEF 25 et NEF 26. En conclusion, ce complément d'étude permet d'estimer l'impact de la modification de la piste 24G proposée. Cette modification permettrait de diminuer les niveaux sonores au point C qui est, le point le plus exposé au bruit de la piste de l'aéroport. Le NEF estimé pour ce point est d'environ NEF 26. »

Le mandataire est conscient du coût important qu'engendrent des travaux d'infrastructures tels que le déplacement d'une piste d'atterrissage. Cependant, il ne croit pas qu'il revienne exclusivement à l'administration publique de régler la facture puisque l'aéroport de Saint-Hubert n'appartient ni au gouvernement fédéral, ni à la Ville de Longueuil. En cédant la gestion de ses installations à DASH-L, l'aéroport de Saint-Hubert est-il demeuré un service public ou serait-il devenu une installation privée? Qui doit financer dorénavant les infrastructures pour continuer à donner ce service hérité de Transports Canada pour la « formation des futurs pilotes » et assurer la relève? À l'époque où l'aéroport de Saint-Hubert appartenait au réseau national des aéroports, il n'y avait pas de frais d'atterrissage et les déficits étaient absorbés par le gouvernement fédéral par un jeu de vases communicants entre les ministères. Aujourd'hui comme à l'époque où Transports Canada en assumait la gestion, l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil est déficitaire. Quelle est la responsabilité de la Ville de Longueuil à cet égard? N'est-on pas devant une entreprise privée qui doit faire ses frais?

À cet égard, le mandataire recommande à DASH-L, propriétaire des installations, de revoir sa structure tarifaire en fonction des améliorations locatives qu'il s'apprête à effectuer et à prévoir l'imposition de frais



⁵⁷ La modification proposée consiste à reculer le point de départ de la piste de 2 150 pieds dans l'axe d'approche et à effectuer le premier virage à gauche de façon à suivre la route 116 tout en restant au nord de celle-ci. La longueur de la piste proposée est de 3 960 pieds. Ces modifications se traduisent par une distance approximative entre le début de la piste et le premier virage de 6 750 pieds, un angle de virage d'environ 140° vers la gauche et un rayon de courbure d'environ 500 pieds.



pour l'utilisation de la piste déplacée. En effet, le déplacement de la piste sera essentiellement utile aux appareils, locaux ou itinérants, qui se posent à Saint-Hubert, appartenant ou non à des écoles de pilotage, et ce sont ces appareils qui ont été identifiés comme étant la source de la plus grande nuisance sonore. Ceci étant dit, rien n'empêche que les organismes publics participent au financement du projet. C'est dans cet esprit que le mandataire s'inspire du modèle américain de la FAA pour recommander ce qui suit à Transports Canada :

- Modifier les critères d'admissibilité des projets soumis par les aéroports au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'en améliorer la protection de l'environnement (réduction du climat sonore) d'un aéroport.

Création d'un comité de gestion du bruit

La proposition de former un comité de gestion du bruit n'est pas étrangère à la liste des actions recommandées pour le contrôle du bruit de Transports Canada. S'inspirant des réflexions de l'Association québécoise du transport aérien, il apparaît pertinent au mandataire de recommander que la Ville de Longueuil s'assure de la formation d'un comité de gestion du bruit réunissant divers experts techniques, experts de l'industrie, expert de la santé et représentants de la population afin de poursuivre la recherche de solutions visant à réduire le bruit et de mettre en place des solutions constructives et économiquement viables.

Par ailleurs, l'analyse de la dimension politique et juridique du dossier a mis en évidence les embûches créées par l'absence d'une entente cadre officielle qui précise les droits et responsabilités respectives de la Ville de Longueuil et de DASH-L. Qu'il s'agisse de clarifier les limites réglementaires, d'obtenir des subventions fédérales ou de déterminer la vocation de l'aéroport de Saint-Hubert, l'absence d'entente cadre nourrit un malaise quant au partage du leadership que devrait exercer l'un et l'autre organisme. C'est pourquoi le mandataire recommande la négociation et la signature d'une entente cadre officielle liant la Ville de Longueuil et Développement aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) afin de clarifier leurs engagements respectifs. Il est recommandé en outre que cette entente cadre consigne les modalités de fonctionnement d'un

Ce comité relèvera au départ de la Ville de Longueuil et devra lui faire rapport régulièrement. À moyen terme, le comité relèvera de DASH-L, qui veillera à son financement. Dans l'intervalle, le comité devra en outre :

- Préciser les limites de son mandat et ses modalités de fonctionnement. Ceci étant dit, le comité sera porteur des recommandations aéronautiques de ce rapport, du suivi des plaintes à l'égard du bruit des aéronefs, de l'identification des pilotes et avions fautifs, de la collecte de données de bruit, des suivis auprès des citoyens, etc.
- Sans en exclure d'autres, le comité devrait être composé minimalement d'experts-conseils en matière d'aéronautique, de bruit et de santé publique et de l'autorité aéroportuaire, de l'industrie (usagers de l'aéroport, NAV CANADA, Transports Canada), de la Ville de Longueuil et des citoyens.

Ce comité de gestion du bruit pourrait également envisager les suggestions suivantes :

- Veiller à l'identification et à la mise en œuvre de mesures visant à réduire l'exposition au bruit provenant de l'aéroport pour protéger la santé publique.
- Veiller au respect à long terme de la politique actuelle d'atténuation du bruit.
- Rendre compte du respect des règles de la politique interne de gestion du bruit de DASH-L.



- Organiser des assemblées de consultation périodiques.
- Faire réaliser régulièrement des études de courbes isophoniques (cartes NEF sur les prévisions d'ambiance sonore).
- Examiner les options visant à réduire, contrôler et limiter l'expansion éventuelle du nombre de mouvements afin de préserver l'efficacité des mesures de réduction du bruit.
- Commander un sondage scientifiquement représentatif de la population avoisinante pour documenter le degré de nuisance ressenti.
- Créer un groupe tactique qui gère les besoins et les horaires des écoles de pilotage pour les vols d'entraînement.
- Assurer le suivi des plaintes relatives au bruit des aéronefs.
- Suggérer des mesures de contrôle des pilotes délinquants.
- Examiner la possibilité de limiter le nombre d'aéronefs dans le circuit (diminuer la fréquence de vol à 1 par 10 minutes).
- Examiner l'opportunité d'encadrer l'activité des essais de moteurs durant la nuit.

Zonage municipal

Le plan de zonage d'une ville est essentiellement un outil de planification de son développement. Dans la même logique, les courbes isophoniques NEF sont des outils de planification qui permettent d'apprécier l'empreinte sonore d'un aéroport et l'évolution de cette empreinte dans le temps. De plus, ces courbes sont très utiles pour identifier la vocation des terrains selon le niveau de bruit prévu. À cet égard, Transports Canada fournit un tableau exhaustif d'utilisation des terrains en fonction du seul bruit des aéronefs. Il semble que le fait d'avoir négligé cet exercice de superposition des courbes isophoniques sur le plan d'aménagement municipal au moment de la construction de la piste 06D24G soit en partie responsable du tollé soulevé depuis deux ans par les citoyens du quartier. En effet, il aurait été possible à l'époque de prévoir l'aménagement d'une zone commerciale et industrielle plus large au sud de la route 116 et d'éviter ainsi que des résidences se retrouvent dans un environnement sonore excessif.

Dans les faits, la Direction de l'urbanisme de la Ville de Longueuil s'est dotée d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)⁵⁸ en 2007, lequel permet de prévoir la planification détaillée du développement du secteur de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL). Dans le cadre de cette réflexion de planification, on a effectivement utilisé des cartes isophoniques recouvrant les quelques 1 620 hectares de la ZAL. Cependant, les seules cartes disponibles à l'époque dataient de 1977. Rappelons que l'aéroport enregistrait alors un plus grand nombre de mouvements qu'aujourd'hui mais que ceux-ci n'étaient pas attribuables dans une si grande proportion aux écoles de pilotage. En outre, les courbes étant des outils de planification, elles doivent être refaites aux cinq ans pour refléter fidèlement l'évolution de la situation dans le temps. À notre connaissance, les cartes isophoniques les plus récentes sont datées de 2002 et ont été réalisées par une firme conseil pour le compte du projet d'aérogare. Déjà, il appert que l'empreinte sonore y est plus élevée que celle utilisée par la Ville pour son PPU. À la lumière de cette information, le mandataire recommande que la Ville de Longueuil prévoie, dans l'entente cadre à intervenir avec DASH-L, la réalisation quinquennale de courbes isophoniques de l'aéroport de Saint-Hubert.

⁵⁸ Le PPU est un outil réglementaire qui vient préciser les objectifs du plan d'urbanisme. Il permet de réaliser une planification plus détaillée pour un secteur précis afin de mieux cerner les problèmes, de préciser les potentiels et les contraintes et de proposer des interventions d'aménagement détaillées et concrètes.



Toujours au sujet du règlement de zonage, et en prévision d'apporter des modifications à cette planification urbaine, la Ville de Longueuil a grandement intérêt à obtenir une vision claire et concertée de l'avenir de la zone de la part de l'ensemble des organismes, entreprises, partenaires et résidents du secteur. En effet, le schéma d'aménagement et de développement adopté par l'agglomération et le plan d'urbanisme de la Ville dépendent de la conjonction des prévisions d'investissement et du potentiel de développement des installations. C'est pourquoi le mandataire recommande que la Ville de Longueuil prenne en charge à très court terme (2010) l'élaboration d'une vision concertée de l'avenir de la zone aéroportuaire et s'assure, ce faisant, que cette vision soit conforme aux principes du développement durable qui prévoient un équilibre entre le développement économique, l'environnement et le développement social.

Dans la même foulée, et bien que cela dépasse les limites de son mandat, le mandataire rappelle à la Ville qu'elle devrait également se doter d'un plan de développement durable en vue d'assurer l'harmonie entre environnement, développement économique et social.

Ne pouvant revenir dans le temps, il est toujours possible cependant d'éviter que d'autres secteurs résidentiels limitrophes de l'aéroport subissent des nuisances sonores excessives sans en compromettre le développement. C'est pourquoi le mandataire recommande que la Ville de Longueuil s'assure, dans les meilleurs délais, de la conformité de son programme particulier d'urbanisme de la zone aéroportuaire aux usages prescrits par Transports Canada en fonction de la production de nouvelles courbes NEF de l'aéroport de Saint-Hubert et y apporte des changements conséquents, le cas échéant. Le mandataire recommande aussi à la Ville de Longueuil, à titre préventif, de profiter de cette révision pour établir et imposer des normes d'insonorisation pour toute nouvelle construction située dans la zone sensible.

Système de mesure de bruit

Au cours des audiences publiques, une dizaine d'intervenants ont mentionné l'utilité d'un système de mesure du bruit qui enregistre de façon continue le niveau sonore à différents endroits sensibles, notamment à proximité des résidences et dans les axes de pistes. Actuellement, l'exploitant de l'aéroport ne dispose d'aucun outil moderne pour identifier, quantifier et confirmer le bruit faisant l'objet de plaintes. De plus, rien n'est prévu pour produire facilement des statistiques ou la géomatique à cet égard. Un système automatisé de gestion du bruit permettrait d'identifier concrètement les sources de problèmes, humains et matériels, et de recommander des mesures directes d'atténuation du bruit. Il pourrait également donner accès à la population aux données objectives de niveaux de bruit et ainsi leur permettre de signaler les événements qui excèdent effectivement les normes prévues.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une véritable politique de gestion du bruit, le mandataire recommande que DASH-L prévoie l'installation d'un système de mesure du bruit pour recueillir des données en permanence, avec des capteurs aux points sensibles (là où il y a des plaintes, zones résidentielles dans l'axe de pistes et survolées par les avions) pour en déterminer l'empreinte sonore. Les données de ce système devraient être acheminées au Comité de gestion du bruit pour qu'il en prenne acte, les analyse et, selon ses conclusions, soumette des mesures d'atténuation. Ces données seront également utiles à la production de graphiques⁵⁹ illustrant l'empreinte sonore de l'aéroport.

Précautions de santé

Les présentations de la Direction de la santé publique de la Montérégie ainsi que de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec ont apporté un éclairage important quant aux effets de l'exposition répétée au bruit sur la santé. Bien que l'existence d'un réel problème de bruit n'ait jamais été remise en question, le mandataire considère que ses effets potentiels devraient guider le comité exécutif dans la priorité à accorder à certaines mesures. Considérant l'impact prédominant sur la santé du bruit

⁵⁹ Courbes isophoniques ou courbes NEF.



nocturne et la conformité des écoles de pilotage aux règles internes interdisant les vols après 22 h, le mandataire recommande ce qui suit :

- Que la Direction de la santé publique exhorte Santé Canada à revoir les normes au regard de l'impact du bruit sur la santé;
- Que le comité de gestion du bruit accorde priorité à la mise en œuvre de mesures qui limitent le décollage au-dessus des zones résidentielles entre 20 h et 8 h.
- Qu'à titre préventif, la Ville de Longueuil établisse et impose des normes d'insonorisation à toutes nouvelles constructions résidentielles situées dans la zone sensible.

Autres propositions

Certains des mémoires reçus suggèrent à l'administration aéroportuaire de faire diligence dans la réflexion entourant l'avenir et la vocation de l'aéroport de Saint-Hubert. Bien que ce sujet ne fasse pas partie du mandat de consultation publique, le mandataire ne peut qu'ajouter sa voix à celles de plus en plus nombreuses qui réclament l'adoption d'une position claire de la part de la Ville de Longueuil et de l'exploitant DASH-L quant à la vocation de l'aéroport. Cette clarification permettrait entre autres de prendre position sur la possibilité d'accueillir d'autres écoles de pilotage à Saint-Hubert.

Tarification

Dans un tout autre ordre d'idées, la tarification fait partie des outils de gestion rapidement accessibles et pouvant influencer sensiblement les opérations à l'aéroport de Saint-Hubert, et ce, tant positivement que négativement. Une révision à la hausse de la structure tarifaire pourrait, par exemple, introduire des taux différents selon que l'aéronef appartienne à une entreprise sise à Saint-Hubert ou qu'elle soit itinérante. L'attrait de l'accès aux services de vols aux instruments de la tour de contrôle continuera sans doute de s'exercer sur les apprentis pilotes des autres écoles, mais une tarification adaptée devrait permettre de diminuer les mouvements qui ne sont pas motivés par la présence de la tour de contrôle.

D'autant plus que dans l'éventualité où l'aéroport de Mascouche en vienne à mettre fin complètement à ses opérations, l'autorité aéroportuaire doit prévoir dès maintenant des mesures afin de limiter l'accroissement du trafic que ce changement risque d'entraîner à Saint-Hubert.

Toujours dans l'esprit de limiter l'accroissement du nombre de vols, le mandataire recommande :

- Une hausse générale des tarifs d'atterrissage pour financer les mesures d'atténuation du bruit, incluant le déplacement de la piste, et dont les frais seraient calculés en fonction du bruit et du mouvement (plutôt que selon la formule forfaitaire actuellement en vigueur). Il est en outre recommandé que des ententes soient conclues avec les écoles de pilotage pour s'assurer qu'il n'y aura pas augmentation du nombre de mouvements au-delà du niveau actuel.
- Enfin, le mandataire recommande que DASH-L s'engage aussi par voie de résolution à ne plus accorder de baux à d'autres écoles de pilotage.

Mesures temporaires et à court terme

Afin de satisfaire les attentes exacerbées des citoyens et de manifester la volonté de l'industrie de réduire le niveau de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, le mandataire recommande la mise en œuvre de plusieurs mesures à caractère temporaire. À court terme (été 2010), il est possible d'appliquer les



recommandations suivantes par la publication d'un NOTAM⁶⁰ venant de l'autorité aéroportuaire. Il est clair dans l'esprit du mandataire que ces mesures pourraient devenir caduques au moment où le déplacement de la piste 24G sera complété.

Restreindre le nombre de mouvements en direction des résidences

- Établir une altitude minimale de passage des avions à un certain point dans l'axe de piste afin de s'assurer qu'aucun aéronef ne survole les maisons (au-delà de la route 116) à moins de 500 pi. de la piste 24G. Cette mesure contraindra les appareils qui n'arrivent pas à franchir ce point avec succès à rester au sol plutôt que de contribuer à l'augmentation du bruit ambiant.
- En attendant le déplacement de la piste 24G, interdire l'utilisation de la piste 24G du 15 mai au 15 septembre de 13 h le samedi à 8 h le lundi 8 heures et entre 20 h et 8 h les autres jours.
- Interdire à tous les aéronefs l'utilisation de la piste dans le sens 24G (pour le décollage) à compter de 22 h.
- Restreindre les posés-décollés pour tous les avions itinérants.
- Inciter les écoles de pilotage et NAV CANADA à utiliser de façon prioritaire la piste 06-24D pour les vols d'entraînement.

Amélioration des communications avec les citoyens

Que ce soit par l'organisation d'un « portes ouvertes » annuel, la tenue d'assemblées publiques ou par la diffusion régulière des résultats des travaux du comité de gestion du bruit, il est important non seulement de créer mais de maintenir une relation de communication entre l'industrie aéronautique et la population. Une partie de la frustration provient de l'incompréhension mutuelle. Multiplier les occasions où l'un et l'autre pourront apprendre à se connaître et à se respecter davantage ne pourra qu'améliorer la situation et, qui sait, peut-être contribuer à développer des mécanismes d'échange autres que la formulation de plaintes.

- Diffuser le présent rapport de consultation publique.
- Dans un effort de transparence et pour faciliter la compréhension du public, DASH-L doit rendre disponible l'ensemble de l'information sur l'aéroport et vulgariser le vocabulaire de l'aéronautique.
- La Ville de Longueuil doit aussi assurer auprès de la population un suivi du déploiement des mesures recommandées à la suite de la démarche de consultation publique.

Gestion des plaintes

Déjà à l'automne 2009, Gestion Aérotech⁶¹ avait soumis dans la liste de ses propositions la recommandation que « DASH-L mette en place un système de collecte et de gestion des plaintes de bruit », constatant que malgré la mention de ce système dans le document de politique interne de gestion du bruit de DASH-L, il n'y avait pas d'indice quant à sa mise en œuvre. Bien que cette mesure ne soit pas demeurée lettre morte et que des efforts aient été consacrés à mieux comptabiliser les plaintes chez DASH-L, il reste encore à améliorer la façon dont on y donne suite et, notamment, à soigner la façon d'accueillir et de répondre aux citoyens exaspérés qui manifestent leur impatience et souhaitent signaler ce qui leur apparaît

⁶⁰ NOTAM est l'acronyme de « *notice to airmen* ». Il s'agit d'un avis aux gens de l'air pour les informer d'une modification ou de changements aux procédures, lois, contraintes et de toutes autres nouvelles instructions à suivre.

⁶¹ Source : Gestion Aérotech, Rapport Final, Proposition de mesures d'atténuation du bruit pour l'aéroport de Saint-Hubert, 25 février 2010, 48 pages.



comme une situation inacceptable. Dans cette optique, le mandataire poursuit la réflexion amorcée par le comité consultatif conjoint Ville – CAPA-L et recommande à DASH-L ce qui suit :

- Compléter de façon prioritaire la mise en place d'un processus de gestion des plaintes relatives au bruit des avions, dont les rapports annuels seront déposés au Comité de gestion du bruit et rendus publics.
- Émettre chaque année des avis publics sur les résultats de la politique de gestion du bruit de DASH-L et de ses installations, incluant les courbes isophoniques, et la mise à jour en continu de son site Internet.
- Tenir une assemblée publique annuelle pour informer les citoyens de ses projets, de ses décisions et de ses orientations.
- Informer la population par le biais de son site Internet de tout changement susceptible d'avoir un impact important pour le quartier résidentiel.
- Diffuser tout ce qui a trait aux études de bruits, aux statistiques de mouvements et aux questions plus fréquemment posées, le tout mis à jour régulièrement.

Discipline aéronautique (« good airmanship »)

Plus qu'un bagage technique, la discipline aéronautique sous-entend une combinaison de discernement dans les situations délicates, d'« *instinct de l'air* », de rigueur et de sagacité. La dernière catégorie de mesures touche l'éthique du pilotage. À cet égard, l'Association des pilotes et propriétaires de Mascouche nous a invités à faire appel à la discipline de l'air des pilotes. Le mandataire propose plusieurs mesures s'adressant directement à l'éthique des aviateurs.

- Que le comité de gestion du bruit élabore une stratégie de sensibilisation de tous les pilotes d'aéronefs qui utilisent les infrastructures de Saint-Hubert. L'objectif de cette stratégie est de rappeler aux apprentis et aux pilotes d'expérience les notions de réduction du bruit et de nuisance pour les citoyens. Cette stratégie pourrait comprendre notamment les activités suivantes :
 - Campagne de sensibilisation annuelle; incluant la diffusion de la vidéo « *Flying Friendly* »⁶². Cette campagne pourrait également promouvoir l'usage de l'angle optimal de montée, la réduction de la puissance en montée au décollage dès que pratique et sécuritaire, la réduction du régime des moteurs au-dessus des résidences et dans le circuit, l'utilisation d'approches à faible puissance lorsque possible, sans mettre en jeu la sécurité des occupants ou la mécanique de l'avion.
 - Activité de valorisation des pilotes qui fasse montre d'une discipline exemplaire à l'égard de la réduction de la nuisance par le bruit pouvant prendre la forme d'une remise de prix annuelle.
- Que les écoles de pilotage et Transports Canada apportent des modifications au programme de formation et d'évaluation de certains critères aux examens écrits et tests en vol sur le thème de la réduction du bruit: respect des résidents riverains des aéroports, règles d'atténuation du bruit plus fréquentes, évaluation en pratique d'un atterrissage avec composante de vent de dos.

Enfin, le mandataire fait appel à la collaboration de NAV CANADA :

⁶² Document vidéo produit en 2005 par l'Aircraft Owners and Pilots Association dont l'APPAM a obtenu l'autorisation de traduire en français. Le film présente une série de pratiques de navigation visant à diminuer la nuisance des aéronefs près des zones résidentielles.



- Accepter de siéger au comité de gestion du bruit.
- Obtenir la collaboration des contrôleurs aériens pour qu'ils contribuent davantage à informer les pilotes des mesures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport.
- Contribuer davantage, par son expertise et ses conseils, à trouver d'autres solutions.

Au final, le mandataire formule 45 recommandations qui constituent l'amalgame des pistes de solution disponibles pour atténuer le niveau de nuisance du bruit provoqué par le passage des avions au-dessus des résidences de Saint-Hubert. Bien qu'aucune d'entre elles ne reprenne textuellement la formulation des recommandations finales proposées au comité consultatif conjoint Ville de Longueuil – CAPA-L le 21 octobre dernier, l'esprit de certaines de ces propositions⁶³ n'ayant toujours pas été réalisées à ce jour se retrouve dans notre rapport. Reste à espérer que l'exécutif saura faire sien l'ensemble de ces recommandations et s'assurer de leur mise en œuvre.

⁶³ Assemblée publique annuelle de DASH-L, modification des frais d'atterrissage, mieux répartir les mouvements entre les pistes.



Conclusion

Au terme de nos travaux de consultation publique, il nous semble pertinent de dresser la liste d'un certain nombre de constats qu'il nous a été donné de faire chemin faisant. Ces réflexions se sont imposées progressivement durant la démarche et résument notre compréhension du dossier.

Premier constat : tout le monde reconnaît l'existence d'un problème de bruit

Autant du côté de l'industrie aéronautique et du monde municipal que de la santé publique, tous les intervenants que nous avons rencontrés ont admis d'emblée l'existence d'un problème de bruit. Qui plus est, ils ont répondu en nombre à l'invitation de soumettre des solutions. Près de 70 mémoires suggérant pratiquement 200 propositions ont été déposés dans le cadre de cette consultation.

Second constat : si le problème était facile à résoudre, ce serait déjà fait

Au-delà de la volonté politique de répondre aux requêtes des citoyens, il reste que la mise en œuvre des solutions exige la réunion de plusieurs conditions. Il faut d'abord trouver une solution (ou une combinaison de solutions) acceptable, qui règle le problème, sur lequel on a compétence (ou le pouvoir d'agir), qu'on aura les moyens de payer et qui se réalise dans un délai raisonnable. Tout ceci exige une connaissance approfondie du contexte, de la réglementation en vigueur, des enjeux, des intérêts et beaucoup de patience. Et quand toutes ces conditions seront réunies, il faudra encore avoir le courage d'agir.

Troisième constat : la situation actuelle résulte de l'inaction du passé

DASH-L est propriétaire de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil depuis 2004. Six ans plus tard, ni l'administration municipale, ni les développeurs économiques, ni même de potentiels investisseurs ne s'entendent clairement sur la vocation de ce « joyau régional » : Aéroport de prestige? Satellite de Montréal-Trudeau? Centre de formation de la relève aéronautique? Plateforme de transport multimodale? Autant de visions que de visionnaires. Bien que la plupart reconnaissent le potentiel de l'infrastructure aéroportuaire, ses retombées demeurent encore à l'étape des promesses. Dans l'intervalle, les entrepreneurs s'y sont installés et en occupent à la fois le territoire et le ciel. Quelle sera la vocation de l'aéroport? Et est-ce que les écoles de pilotage font partie du plan de match? Dans l'intervalle, les plaintes des citoyens vont en augmentant et la polarisation s'installe.

Quatrième constat : l'autorité aéroportuaire doit faire montre de leadership et mettre en place des mesures pour enclencher les changements de pratique

Que l'on soit ou non d'accord avec son style de gestion, c'est à DASH-L qu'appartient l'autorité aéroportuaire et que revient donc la responsabilité d'initier la mise en œuvre de la plupart des recommandations contenues dans ce rapport. Pour certaines solutions, DASH-L peut agir de son propre chef. Pour d'autres, il devra compter sur l'ouverture des écoles de pilotage et de NAV CANADA, responsable de contrôler le trafic aérien. D'autres mesures nécessitent que DASH-L entame le processus de consensus exigé par Transports Canada pour changer la réglementation de l'aviation canadienne. Dans tous les cas de figure, la balle est dans le camp de DASH-L.

Cinquième constat : l'industrie aéronautique carbure aux procédures

Concevoir un aéronef qui transportera des passagers nécessite de se conformer à une multitude de normes de sécurité et de mettre en place des procédures qui respectent ces standards. Il s'agit d'une opération complexe. Diriger le trafic aérien et s'assurer qu'il n'y aura pas d'erreurs d'aiguillage est également une opération complexe. Ici aussi, on se fie à des procédures sécuritaires. Les procédures sont géniales quand vient le temps de contrôler les ensembles complexes. Elles peuvent aussi altérer la capacité de réfléchir par soi-même, décourager l'initiative et devenir une excellente échappatoire pour décourager l'introduction de



changements. Il semble que l'industrie de la réglementation aéronautique est maître dans l'art d'instaurer des procédures durables au point où les aéronefs sont encore conformes à des normes de sécurité et de bruit qui ne correspondent plus aux attentes et aux valeurs de notre temps. Si le bruit ou les émissions de gaz d'un bimoteur étaient signes de progrès au début des années 60, ce n'est plus le cas aujourd'hui, bien que ces engins soient toujours conformes! De la même façon, si vous proposez une modification à une façon de faire à une règle, une norme ou un règlement, soyez assurés qu'on vous y opposera une procédure à suivre.

Dernier constat : tout est possible quand tout le monde collabore

Nous avons remarqué que le réflexe de nombre d'acteurs dans le dossier consiste à répondre d'emblée « on ne peut pas faire ça » quelle que soit la solution proposée. Que ce soit pour des raisons de sécurité, réglementaires, politiques, juridiques, de compétence, de temps, de budget, de culture, de rentabilité, il y aura toujours quelqu'un ou quelque chose pour s'opposer au changement. En développant une meilleure compréhension de la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, nous en sommes venus à la conclusion que, la plupart du temps, le principal obstacle réside dans la volonté de faire évoluer les choses et de mettre en présence les personnes qui détiennent le pouvoir de les changer. L'initiative de cette consultation publique aura permis de mettre un terme à une déjà trop longue période d'inaction. Souhaitons qu'elle soit suivie d'un plan d'action qui guide la mise en œuvre de ses nombreuses recommandations.





Annexe 1 **Mandat**





Mandat

L'employé contractuel aura pour mandat de mener une consultation publique sur la problématique du bruit aux abords de l'aéroport. Il devra recueillir les solutions proposées par le milieu et évaluer toute proposition pouvant régler le problème.

L'employé contractuel formulera ses recommandations en tenant compte des avantages, des inconvénients et des coûts/bénéfices. Dans ce mandat, il sera appuyé par tout l'appareil administratif de la Ville.

Lors des consultations, les citoyens, les groupes, les organisations, les entreprises, les sociétés, les élus ainsi que le milieu de la santé se feront entendre de façon constructive pour solutionner le problème.

L'employé contractuel formulera au comité exécutif toutes les recommandations qui, à son avis, permettraient de régler le problème.

L'échéance pour la remise du rapport est fixée au plus tard au 20 avril prochain.





Annexe 2 **Statistiques de consultation des documents en ligne**





	Cumulatif	Mémoires	Cumulatif
Page consultation publique	3057	GASN	79
Page horaire consultations	364	GASN Analyse	33
Guide	571	PHane	162
Communiqué (plan)	371	Aéro Teknik	86
Communiqué (audiences)	646	Aéro Teknik (courriel)	26
Biographie	398	AAPM	453
Budget	179	Capt. G. Wagner	124
Étude qualité de l'air	402	CCIRS	59
Étude mesures hydrocarbures	329	COPA	35
Étude de bruit	3827	COPA lettre de DASH-L	99
Étude échantillonnage	325	COPA <i>Economic Impact...</i>	39
Proposition mesures d'attén.	30	COPA lettre à DASH-L	88
Diaporama étude de bruit	463	COPA <i>Gestion du bruit...</i>	43
Diaporama mesures niveau	1169	OOAQ	182
Mémoires	Cumulatif	Transcriptions	Cumulatif
CAPA-L	658	10 mars	81
CAPA-L Cnicole	58	11 mars	59
DBédard	108	12 mars	50
GGagnon	146		
LDion et RPilon	147		
LDubé	75		
PRadman	122		
TStegel	133		
JSauvé DSPM	181		
PBerthelette	106		
SBacon	154		
ABrunelle	126		
Air Richelieu	240		
APBQ	160		
AQTA	223		
Annexe 1	123		
Annexe 2	34		
Annexe 3	32		
Annexe 4	71		
Annexe 5	35		
BMichaud	112		
Cargair	131		





Annexe 3 Documentation déposée dans le cadre de la consultation publique





Documentation déposée dans le cadre de la consultation publique

Par les personnes-ressources

- DA1 DESSAU, Ville de Longueuil, Étude de bruit Aéroport Saint-Hubert, rapport final, novembre 2009, 17 pages
- DA2 DESSAU, Ville de Longueuil, Étude sur la qualité de l'air ambiant près de l'aéroport Saint-Hubert, rapport final, décembre 2009, 16 pages
- DA3 DESSAU, Ville de Longueuil, Mesures des hydrocarbures dans la poussière déposée sur des surfaces dans des secteurs résidentiels Aéroport Saint-Hubert, rapport final, décembre 2009, XX pages
- DA4 DÉVELOPPEMENT AÉROPORT SAINT-HUBERT DE LONGUEUIL DASH-L, extrait du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du conseil d'administration de Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil tenue le 6 juillet 2009, 2 pages
- DA5 COMITÉ CONJOINT - VILLE / CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 20 juillet 2009
- DA6 COMITÉ CONJOINT - VILLE / CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 27 juillet 2009
- DA7 COMITÉ CONJOINT - VILLE / CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 10 août 2009
- DA8 COMITÉ CONJOINT - VILLE / CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 4 septembre 2009
- DA9 COMITÉ CONJOINT - VILLE / CAPA-L, compte rendu de la rencontre du 21 octobre 2009
- DA10 AÉROPORT DE SAINT-HUBERT, rencontre technique du 22 septembre 2009 pour évaluer les mesures de mitigation pour atténuer le bruit
- DA11 DASH-L, Politique de gestion du bruit, autres mesures à prendre, dernière mise à jour 7 juillet 2009, présentation 17 diapositives
- DA12 GESTION AEROTECH, Aéroport de Saint-Hubert, Présentation au comité conjoint ville de Longueuil - CAPA-L, 21 octobre 2009, 10 diapositives
- DA13 DASH-L, Présentation Décembre 2009, 29 diapositives
- DA14 DASH-L, Notre passé... d'où nous venons, Notre réalité... où nous en sommes Nos défis... où nous allons, novembre 2004, 43 pages
- DA15 Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, à jour au 25 janvier 2010, 734 pages (document pdf)
- DA16 TRANSPORT CANADA, Normes : gestion du bruit et utilisation du sol, 24 février 2009, 6 pages
- DA17 SANTÉ CANADA, Le bruit des avions près des aéroports, votre santé et vous, 5 novembre 2007, 6 pages



- DA18 COMITÉ ANTI-POLLUTION DES AVIONS- Longueuil (CAPA-L) Questions et suggestions concernant la consultation publique sur le bruit causé par les activités de l'aéroport, 2 février 2010, 2 pages
- DA19 DASH-L Rapport d'activité 2004-2005, 20 pages
- DA20 DASH-L Plaintes 2009 Avions - CYHU, 15 février 2010, Rapport final, Nombre de plaintes reçues pour l'année 2009, nombre de plaintes enregistrées par rapport au nombre de résidents ayant déposé une plainte. Nombre de plaintes reçues par téléphone, courriel ou autre. 5 pages incluant formulaire de plainte
- DA21 VILLE DE LONGUEUIL, Mise en valeur de l'aéroport de Saint-Hubert, cadre réglementaire et contractuel, préparé par La Direction de l'aménagement et du développement du territoire en collaboration avec Le service d'urbanisme... 16 janvier 2003, 29 pages
- DA22 PRATT & WHITNEY CANADA, correspondance à la Mairesse Caroline Saint-Hilaire, en appui au développement aéroportuaire, 24 février 2010, 1 page
- DA23 DÉCIBELS CONSULTANTS INC. Annexe F, Étude des impacts sonores reliés à l'exploitation d'un nouveau terminal d'aéronefs à l'aéroport de Montréal Saint-Hubert, Juillet 2002, 22 pages
- DA24 AÉROCENTRE YHU Longueuil, présentation, 23 février 2010, 23 diapositives
- DA25 GENERAL AVIATION SAFETY NETWORK, Réseau proposé d'Analyse Automatisée de Bruit Aéroportuaire, 2010 Schéma 1 page
- DA26 AÉROPORT DE MONTRÉAL, La gestion du climat sonore à Montréal-Trudeau, pochette d'information, 8 pages, Rapport annuel 2008, Aéroport de Montréal, 70 pages
- DA27 GESTION AEROTECH, Rapport Final, Proposition de mesures d'atténuation du bruit pour l'aéroport de Saint-Hubert, 25 février 2010, 48 pages
- DA28 DESSAU, Étude de bruit – aéroport de Saint-Hubert. Commentaires sur le document de Gary A. Wagner intitulé Critique of Dessau's « Étude de bruit – aéroport de Saint-Hubert- Rapport final – Novembre 2009 », 10 mars 2010, 3 pages
- DA29 VILLE DE LONGUEUIL, Direction de l'évaluation, L'impact des nuisances sonores de l'aéroport de Saint-Hubert affecte-t-elle les valeurs marchandes des propriétés concernées? Rapport d'analyse synthèse, 22 mars 2010, 9 pages
- DA30 VILLE DE LONGUEUIL, Service du contentieux, Expropriation des écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert, Opinion juridique, 1er avril 2010, 4 pages
- DA31 VILLE DE LONGUEUIL, Service du contentieux, Bruit (...) qui a la compétence législative ou réglementaire nécessaire pour adopter de telles mesures et quelles sont les procédures à suivre en la matière ?, Opinion juridique, 9 avril 2010, 7 pages
- DA32 RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON, Évaluation des retombées économiques des écoles de pilotage situées sur le site de l'aéroport de Saint-Hubert, Document synthèse, 10 avril 2010, 15 pages
- DA33 DESSAU, Note technique, Impact de la modification de la piste 24G de l'aéroport de Saint-Hubert, 16 avril 2010, 3 pages



Par les participants

- DB1 BEAUVAIS, MADELEINE, BARBIERI JEAN-PIERRE, Mémoire sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 8 février 2010, 1 page
- DB2 HOUDE, DANIE, LECOMPTE, NORMAND, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 15 février 2010, 2 pages
- DB3 DE VILLIERS, LISE, Le bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, 16 février 2010, 1 page
- DB4 DELORME, CHRISTIAN, L'ENFER A ST-HUBERT (UN CIRCUIT EN PLEINE VILLE SA PAS DE SENS), 17 février 2010, 3 pages
- DB5 LÉGER, PIERRE, Bruit des avions hors la loi du nombre de décibels permis, Mémoire, 19 février 2010, 1 page
- DB6 STEGEL, THIERRY, Problématique du bruit à l'aéroport Saint-Hubert, Mémoire, 22 février 2010, 1 page
- DB7 GAUDREAU, MICHEL, projet Consultations sur l'aéroport de Saint-Hubert, Mémoire, 4 pages
- DB8 CANADIAN OWNER & PILOTE ASSOCIATION (COPA), Consultation publique sur le bruit à l'aéroport de St-Hubert, 23 février 2010, 4 pages et 4 annexes : Correspondance de DASH-L du 9 juillet 2009. The economic impact of the Oshawa municipal airport: 2005. Correspondance du COPA à AMSL du 7 juillet 2009. Gestion du bruit et utilisation du sol, Transport Canada.
- DB9 MASSIA, Stéphane Avion, Mémoire, 23 février 2010, 1 page
- DB10 GABORIAUD, CATHERINE, Les écoles de la nuisance auditive! Mémoire, 24 février 2010, 2 pages
- DB11 LANDRY, France, mémoire, 24 février 2010, 2 pages et 1 annexe
- DB12 DUCHARME, MARIO, Consultation publique sur la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, mémoire, 26 février 2010, 1 page
- DB13 HACCOUN, MARC, HAMEL, DENIS, ROUSSEAU, DENIS, propriétaires d'un aéronef basé à l'aéroport de Saint-Hubert, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 22 février 2010, 6 pages
- DB14 BISSON, GEORGES, Bruit des petits avions \ aéroport de Saint-Hubert, 24 février 2010, 2 pages
- DB15 RADMAN, PETER, Individual Citizen Briefing Concerning St-Hubert Airport, 27 février 2010, 7 pages
- DB16 ROZON, LISE, POIRIER, LILIANNE, ROZONE, DIANE, Avions à pistons des Écoles de pilotage Bruits et hydrocarbures, 28 février 2010, 3 pages
- DB17 BEAUCHAMP RÉAL, Mémoire concernant l'aéroport de Saint-Hubert, 12 février 2009, 1 page
- DB18 CARON, GERMAIN, Mr le commissaire, mémoire, 2 mars 2010, 1 page
- DB19 PICARD, THÉRÈSE, MARCIL, JOSÉE, Problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, mémoire, 2 mars 2010, 1 page



- DB20 ROBILLARD, MARC ET MARGUERITE, Mémoire sur le bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 2 mars 2010, 1 page
- DB21 MATHIEU, BERNARD, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 2 mars 2010, 1 page
- DB22 BARREYAT, MARISE, Pollution sonore des avions et hélicoptères, 2 mars 2010, 6 pages
- DB23 GUAY, ANDRÉ, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 2 mars 2010, 2 pages
- DB24 VILLENEUVE, DANIEL, Situation à l'aéroport de St-Hubert et les environs, mémoire, 3 mars 2010, 11 pages, 9 annexes
- DB25 DUPUIS, NATHACHA, Problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 3 mars 2010, 3 pages
- DB26 AIR RICHELIEU, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 4 mars, 6 pages
- DB27 BRUNELLE, ALAIN, problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, mémoire, 4 mars 2010, 6 pages
- DB28 GAGNON, GILLES, Consultation publique sur la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, 3 mars, 6 pages
- DB29 HAMEL, ISABELLE, RICHARD, Je suis domiciliée, 3 mars 2010, 1 page
- DB30 DALLAIRE, H. PIERRE, CARON, HEIDI, Mémoire concernant l'aéroport de Saint-Hubert, 3 mars 2010, 1 page
- DB31 PILON, ROBERT, DION, LOUISE, Le problème est simple, la solution aussi, Mémoire 4 mars 2010, 6 pages
- DB32 ASSOCIATION DES AVIATEURS ET PILOTES DE BROUSSE DU QUÉBEC, Mémoire présenté par l'Association des aviateurs et pilotes de brousse du Québec (APBQ) à la Ville de Longueuil, consultation publique, 5 mars 2010, 16 pages
- DB33 BERTHELET, PATRICK, Être inscrit sur la liste des interventions publiques des audiences sur le bruit des avions et soumettre cette intervention en mémoire, 3 mars 2010, 1 page
- DB34 CARON, DANIELLE, Mémoire de Danielle Caron, 4 mars 2010, 5 pages
- DB35 PASCAN, Présentation de mémoire, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 4 mars 2010, 1 page et 1 annexe 1 page.
- DB36 RAISSAC, ÉRIC, CPAQ.AERO, Mémoire sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 3 février (sic), 1 page
- DB37 MALTAIS, NICOLE, LINAIEL, JACQUES, Vacarme causé par l'École de Pilotage à l'aéroport Saint-Hubert, 4 mars, 1 page
- DB38 HOFFMANN, HELMUTH, HOFFMANN, MIRA, Débarrassons-nous des écoles de pilotage, 4 mars, 1 page
- DB39 BÉDARD, DIANE, The right to live! 4 mars, 3 pages
- DB40 WAGNER, GARY A., Captain, M.Eng, Critique of DESSAU'S "Étude de bruit - aéroport de Saint-Hubert - rapport final - novembre 2009, 5 mars, 6 pages



- DB41 GOSSELIN, PASCAL, Aéro Teknic, Bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, une approche technique et financière, 5 mars, 5 pages, 1 annexe 2 pages
- DB42 VANDRY PHIL, Système Automatisé de Gestion du Bruit Aéroportuaire, mémoire 5 mars 2010, 5 pages
- DB43 PRESSE, NANCY, NAUD, SYLVAIN, Mémoire aéroport de St-Hubert, 4 mars, 7 pages
- DB44 CCIRS, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 5 mars, 9 pages
- DB45 LAMBERT, LAURIER, Mémoire bruits des petits avions, 3 mars 2010, 1 page
- DB46 ORDRE DES ORTHOPHONISTES ET AUDIOLOGISTES DU QUÉBEC
- DB47 CAPA-L
- DB48 DION, BENOIT Consultations publiques sur le bruit, aéroport St-Hubert, 5 mars, 2 pages
- DB49 AÉROCENTRE
- DB50 DUBÉ, LINDA, Mémoire - Bruit des avions à St-Hubert, 5 mars, 4 pages
- DB51 MAXAVIATION, CARGAIR, Mémoire Consultation publique sur le bruit, mars 2010 présenté par Josée Prud'homme, Présidente, 8 pages
- DB52 AQTA, Association Québécoise du transport aérien, Approche équilibrée en gestion de bruit, mars 2010, 18 pages, 5 annexes
- DB53 VILLE DE SAINTE-JULIE, Mémoire de la Ville de Sainte-Julie sur la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, 5 mars, 7 pages
- DB54 AUBIN, MICHEL, Problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, 5 mars, 1 page
- DB55 HANE, PIA, Mémoire personnel, aeroteknic, Bruit à l'Aéroport de St-Hubert, l'expérience des années 1970, 5 mars, 11 pages
- DB56 THIBAUT, DAVID, Problématique du bruit, 5 mars, 1 page
- DB57 MICHAUD, BERNARD, Consultation aéroport, mémoire, 5 mars, 8 pages
- DB58 DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE MONTÉRÉGIE, Aéroport de St-Hubert, Analyse des impacts potentiels du bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens vivant à proximité
- DB59 ÉTHIER, GILLES, mémoire, 5 mars, 1 page
- DB60 LOUBERT, JEAN-GUY, Association des pilotes et propriétaires de l'aéroport de Mascouche, mémoire, 5 mars, 26 pages
- DB61 Manon Lamothe Christian Legault, mémoire par courriel, 10 mars 2010, 1 page
- DB62 BABIN, PASCAL, Solutions techniques temporaires au bruit des écoles de pilotage de St-Hubert, 16 mars 2010, 3 pages
- DB63 BÉRUBÉ, DANY, Mémoire sur la problématique du bruit engendré par les aéronefs à l'aéroport de St-Hubert, 15 mars 2010, 2 pages
- DB64 NICOLE, CHANTAL, La pollution sonore des avions des écoles de pilotage, présentation réalisée dans le cadre des Audiences publiques sur le bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 10 mars 2010, 4 pages
- DB65 NORMAND, PAUL, MD, Consultation sur le bruit des avions à Saint-Hubert, 12 mars 2010, 1 page.



- DB66 COLLÈGUE EDOUARD MONTPETIT, École nationale d'aérotechnique, Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, 12 mars 2010, 2 pages
- DB67 EAKES, JON, mémoire par courriel, 12 mars 2010, 2 pages
- DB68 BACON, SYLVIE, Mémoire déposé à Consultations aéroport de Saint-Hubert sur le bruit aux abords de l'aéroport, causé par les écoles de pilotage, 10 mars 2010, 3 pages
- DB69 GERVAIS, MAURICE, recommandations reçues par courriel, 15 mars 2010, 4 pages

Par le mandataire

- DC1 Pochette de presse - conférence de presse du 4 février 2010
- DC2 Publicité Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert
- DC3 Publicité Audiences publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert
- DC4 Rencontre pré-audiences, CAPA-L, 15 février, 19 h
- DC5 Rencontre pré-audiences, M. Meilleur, maire de Mirabel, 16 février, 11 h
- DC6 Rencontre pré-audiences, Michel Latendresse, conseiller de l'arrondissement Saint-Hubert, 19 février, 8 h 30
- DC7 Rencontre pré-audiences, Cargair, 22 février, 9 h 30
- DC8 Rencontre pré-audiences, Aéro Teknic, 22 février, 10 h 30
- DC9 Rencontre pré-audiences, Air Richelieu, 22 février, 11 h 30
- DC10 Rencontre pré-audiences, DASH-L, 26 février, 9 h 30
- DC11 Rencontre pré-audiences, NAV Canada, 26 février, 11 h
- DC12 Rencontre pré-audiences, DESSAU, 26 février, 15 h
- DC13 Rencontre pré-audiences, Aéroport de Montréal, 1er mars, 11 h
- DC14 Rencontre pré-audiences, Chambre de commerce industrielle de la Rive Sud, 1er mars, 14 h
- DC15 Rencontre pré-audiences, Aérocentre YHU Longueuil, 2 mars, 9 h 30
- DC16 Rencontre pré-audiences, CPAQ Aéro, 2 mars, 11 h
- DC17 Rencontre pré-audiences, Gilles Grégoire, Chef de la majorité, 1er mars, 16 h 30
- DC18 Rencontre pré-audiences, Association des Aviateur et pilotes de brousse, 24 février, 15 h
- DC19 Rencontre pré-audiences, Claude Benjamin, maire de Saint-Bruno de Montarville, 25 février, 15 h

Les transcriptions

- DT1 Séance tenue le 10 mars en soirée à Longueuil, 97 pages.
- DT2 Séance tenue le 11 mars en soirée à Longueuil, 100 pages.
- DT3 Séance tenue le 12 mars en après-midi à Longueuil, 86 pages.



Annexe 4 **Horaire détaillé des présentations**





HORAIRE DES PRÉSENTATIONS – AUDIENCES PUBLIQUES

Mercredi 10 mars 2010

- 7h00 Ouverture par Steve Flanagan
- 7h20 CAPA-L, Danielle Caron, Johanne Domingue, Gilles Lacoste, Chantal Nicole
- 8h05 Direction de la Santé publique Montérégie, Dre Jocelyne Sauvé et Dre Louise Lajoie
- 8h55 Claude Jobin, citoyen
- 9h05 Thierry Stegel, citoyen
- 9h10 Peter Radman, citoyen
- 9h20 Gilles Gagnon ing., citoyen
- 9h30 Patrick Berthelet, citoyen
- 9h40 Gilles Lacoste, citoyen
- 9h50 Robert Pilon et Louise Dion, citoyens
- 10h00 Diane Bédard, citoyenne
- 10h10 Danielle Caron, citoyenne
- 10h20 Linda Dubé, citoyenne
- 10h30 Sylvie Bacon, citoyenne
- 10h40 Richard Lemay, citoyen
- 10h50 Mathier Domerson, citoyen
- 11h00 Ajournement

Jeudi 11 mars 2010

- 7h00 Ouverture par Steve Flanagan
- 7h10 Air Richelieu, Thierry Dugrippe, Directeur d'exploitation Richard Blackburn, Chef instructeur
- 7h40 Association Québécoise du Transport Aérien, Marco Prud'homme, Président-directeur général
- 8h25 Aviateurs et pilotes de brousse du Québec, Bernard Gervais, Jonathan Beauchesne
- 9h10 Lorraine Desmarais et Jon Eakes, citoyens
- 9h20 General Aviation Safety Network (GASN), Phil Vandry, directeur technique
- 9h35 Alain Brunelle, citoyen
- 9h45 Pia Hane, citoyenne
- 9h55 Cargair, Josée Prud'homme
- 10h40 Bernard Michaud, citoyen
- 10h50 Michel Aubin, citoyen
- 11h00 Ajournement

Vendredi 12 mars 2010

- 13h Ouverture par Steve Flanagan
- 13h10 Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec, Marie-Pierre Caouette, présidente, France Lacombe MOA,
- 13h55 Canadian Owners and Pilots Association, Michel Moreau, directeur pour le Québec et Kevin Psutka, président
- 14h40 Capt. Gary Wagner représenté par Pascal Gosselin
- 15h05 Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive Sud, Me Martin Fortier, vice-président
Association des pilotes et propriétaires de l'aéroport de Mascouche, Jean-Guy Loubert, président,
- 15h50 Yvan Albert, trésorier
- 16h20 Aéro Tecknik, Pascal Gosselin, président
- 17h00 Clôture par Steve Flanagan





Annexe 5 Liste des recommandations



Recommandation 1 – Le mandataire recommande que DASH-L amende le manuel d'exploitation de l'aéroport Montréal / Saint-Hubert / Longueuil pour y inclure les mesures suivantes :

- Restreindre le poids des appareils à 2 500 livres sur la piste 24G.
- Favoriser l'utilisation de la piste 28 lorsqu'il y a des vents traversiers.
- Interdire l'utilisation de la piste 24G (pour le décollage) avant 8 h.
- Interdire les posés-décollés avant 8 h.
- Exiger des écoles de pilotage et de NAV CANADA une meilleure répartition du trafic aérien entre les pistes en fonction des conditions climatiques (interdire la piste 24G lorsque la température au sol excède 25°C) dans le cadre d'une mesure d'atténuation du bruit. → p. 36.

Recommandation 2 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants respectent en tout temps les règles non écrites de la discipline de l'air (« *good airmanship* ») dans l'espace aérien de Saint-Hubert. → p. 37

Recommandation 3 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants valorisent et priorisent cette discipline de l'air auprès de leurs instructeurs de vol et de leurs étudiants. → p. 37

Recommandation 4 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants adoptent des programmes de remplacement des avions les plus bruyants. → p. 37

Recommandation 5 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants augmentent la proportion de posés-décollés effectués à d'autres aéroports. → p. 37

Recommandation 6 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants installent, lorsque disponibles et certifiés, des silencieux sur les appareils les plus bruyant de leur flotte. → p. 37

Recommandation 7 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants fassent des efforts pour limiter autant que possible les mouvements durant les heures sensibles (entre 20 h et 8 h, fins de semaine). → p. 38

Recommandation 8 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants participent activement au comité de gestion du bruit. → p. 38

Recommandation 9 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage, les propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants limitent le plus possible les décollages sur la piste 24G en utilisant en priorité les autres pistes selon les conditions de vent. → p. 38

Recommandation 10 – Le mandataire recommande que l'autorité aéroportuaire initie la procédure de demande de modification du Règlement de l'aviation canadien (RAC) pour y inclure les mesures suivantes :

- Élever le circuit de 1 000 pi. à 1 300 pi. sans pour autant augmenter le nombre d'avions simultanément dans le circuit.
- Circuit redessiné pour la piste 06D-24G.
- Limiter à 10 le nombre d'appareils dans le circuit
- Imposer une restriction de poids de 2 500 livres sur la piste 24G.



- Interdire les décollages sur la piste 24G entre 20 h et 8 h.
- Y inclure toute autre mesure d'atténuation du bruit ayant fait l'objet d'un consensus général à la suite des travaux du Comité de gestion du bruit. → p. 39

Recommandation 11 – Le mandataire recommande le déplacement de 2 150 pieds vers l'est de la piste 24G. → p. 39

Recommandation 12 – Le mandataire recommande que la piste déplacée soit obligatoirement assortie d'un seuil décalé et d'un circuit redessiné qui ne fasse plus passer les avions au-dessus des résidences. → p. 40

Recommandation 13 – Le mandataire recommande que DASH-L revoie sa structure tarifaire en fonction des améliorations locatives qu'il s'apprête à effectuer et à prévoir l'imposition de frais pour l'utilisation de la piste déplacée. → p. 41

Recommandation 14 – Le mandataire recommande que Transports Canada modifie les critères d'admissibilité des projets soumis par les aéroports au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'y inclure les projets requis pour améliorer la protection de l'environnement (réduction du climat sonore) d'un aéroport. → p. 41

Recommandation 15 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil s'assure de la formation d'un Comité de gestion du bruit réunissant divers experts techniques, experts de l'industrie, expert de la santé et représentants de la population afin de poursuivre la recherche de solutions visant à réduire le bruit et à mettre en place des solutions constructives et économiquement viables. → p. 41

Recommandation 16 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil et Développement aéroport de Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) négocient et signent une entente cadre officielle les liant afin de clarifier leurs engagements respectifs → p. 41

Recommandation 17 – Le mandataire recommande que l'entente cadre à intervenir entre la Ville de Longueuil et DASH-L consigne les modalités de fonctionnement d'un éventuel comité de gestion du bruit. → p. 41

Recommandation 18 – Le mandataire recommande que le Comité de gestion du bruit fasse rapport régulièrement à la Ville de Longueuil. → p. 41

Recommandation 19 – Le mandataire recommande que le Comité de gestion du bruit financé par DASH-L lui adresse ses recommandations. → p. 41

Recommandation 20 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil prévoie, dans le cadre de l'entente à intervenir avec DASH-L, la réalisation quinquennale de courbes isophoniques de l'aéroport de Saint-Hubert. → p. 43

Recommandation 21 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil prenne en charge à très court terme (2010) l'élaboration d'une vision concertée de l'avenir de la zone aéroportuaire et s'assure, ce faisant que cette vision soit conforme aux principes du développement durable qui prévoient un équilibre entre le développement économique, l'environnement et le développement social. → p. 43

Recommandation 22 – Le mandataire recommande que la Ville se dote d'un plan de développement durable en vue d'assurer l'harmonie entre environnement, développement économique et social. → p. 43

Recommandation 23 – Le mandataire recommande que, dans les meilleurs délais, la Ville de Longueuil s'assure de la conformité de son plan de zonage aux usages prescrits par Transports Canada en fonction de la production de nouvelles courbes NEF de l'aéroport de Saint-Hubert et y apporte des changements conséquents, le cas échéant. → p. 43



Recommandation 24 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil, à titre préventif, établisse et impose des normes d'insonorisation pour toute nouvelle construction située dans la zone sensible. → p. 44

Recommandation 25 – Le mandataire recommande que DASH-L prévoie l'installation d'un système de mesure du bruit pour recueillir des données en permanence, avec des capteurs aux points sensibles (là où il y a des plaintes, zones résidentielles dans l'axe de pistes et survolées par les avions) pour en déterminer l'empreinte sonore. → p. 43

Recommandation 26 – Le mandataire recommande que les données de ce système de mesure du bruit soient acheminées au comité de gestion du bruit pour qu'il en prenne acte, les analyse et, selon ses conclusions, soumette des mesures d'atténuation. → p. 43

Recommandation 27 – Le mandataire recommande que la Direction de la santé publique exhorte Santé Canada à revoir les normes au regard de l'impact du bruit sur la santé. → p. 44

Recommandation 28 – Le mandataire recommande que le comité de gestion du bruit accorde priorité à la mise en œuvre de mesures qui limitent le décollage au-dessus des zones résidentielles entre 20 h et . → p. 44

Recommandation 29 – Le mandataire recommande que l'autorité aéroportuaire introduise une hausse générale des tarifs d'atterrissage pour financer les mesures d'atténuation du bruit, incluant le déplacement de la piste, et dont les frais seraient calculés en fonction du bruit et du mouvement (plutôt que selon la formule forfaitaire actuellement en vigueur). → p. 44

Recommandation 30 – Le mandataire recommande que des ententes soient conclues avec les écoles de pilotage pour s'assurer qu'il n'y aura pas augmentation du nombre de mouvements au-delà du niveau actuel. → p. 44

Recommandation 31 – Le mandataire recommande que DASH-L s'engage par voie de résolution à ne plus accorder de baux à d'autres écoles de pilotage. → p. 44

Recommandation 32 – Le mandataire recommande que DASH-L procède à la mise en œuvre à court terme (été 2010) d'une série de mesures temporaires pour restreindre le nombre de mouvements en direction des résidences et de les publier par NOTAM: → p. 45

Recommandation 33 – Le mandataire recommande que le présent rapport de consultation publique soit diffusé et demeure accessible au public. → p. 45

Recommandation 34 – Le mandataire recommande que DASH-L rende disponible l'ensemble de l'information sur l'aéroport et vulgarise le vocabulaire de l'aéronautique. → p. 45

Recommandation 35 – Le mandataire recommande que la Ville de Longueuil assure auprès de la population un suivi du déploiement des mesures recommandées à la suite de la démarche de consultation publique. → p. 45

Recommandation 36 – Le mandataire recommande que DASH-L complète de façon prioritaire la mise en place d'un processus de gestion des plaintes relatives au bruit des avions, dont les rapports annuels seront déposés au Comité de gestion du bruit et rendus publics. → p. 46

Recommandation 37 – Le mandataire recommande que DASH-L émette annuellement des avis publics sur les résultats de sa politique de gestion du bruit et de ses installations, incluant les courbes isophoniques et la mise à jour en continue de son site Internet. → p. 46

Recommandation 38 – Le mandataire recommande que DASH-L tienne une assemblée publique annuelle pour informer les citoyens de ses projets, de ses décisions et de ses orientations. → p. 46



Recommandation 39 – Le mandataire recommande que DASH-L informe la population par le biais de son site internet de tout changement susceptible d'avoir un impact important pour le quartier résidentiel. → p. 46

Recommandation 40 – Le mandataire recommande que DASH-L diffuse et que soit mis à jour régulièrement tout ce qui a trait aux études de bruits, statistiques de mouvements, réponses aux questions fréquemment posées. → p. 46

Recommandation 41 – Le mandataire recommande que le comité de gestion du bruit élabore une stratégie de sensibilisation auprès de tous les pilotes d'aéronefs qui utilisent les infrastructures de Saint-Hubert. L'objectif de cette stratégie est de rappeler aux apprentis et aux pilotes d'expérience des notions de réduction du bruit et de nuisance pour les citoyens. → p. 46

Recommandation 42 – Le mandataire recommande que les écoles de pilotage et Transports Canada incluent les mesures d'atténuation du bruit dans le programme de formation des pilotes. → p. 46

Recommandation 43 – Le mandataire recommande que NAV CANADA siège au comité de gestion du bruit. → p. 47

Recommandation 44 – Le mandataire recommande que NAV CANADA obtienne la collaboration des contrôleurs aériens pour qu'ils contribuent davantage à informer les pilotes des mesures d'atténuation du bruit en vigueur à l'aéroport. → p. 47

Recommandation 45 – Le mandataire recommande que NAV CANADA contribue davantage, par son expertise et ses conseils, à trouver d'autres solutions. → p. 47

