

**Mémoire présenté aux audiences publiques
sur le problème du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert**

Le problème est simple, la solution aussi !

Présentation de Louise Dion et Robert Pilon

Introduction

À titre de résidents victimes de la nuisance insupportable que constituent les activités des écoles de pilotage à l'aéroport de Saint-Hubert nous apprécions l'initiative de tenir des audiences publiques sur la question du bruit car cela représente une première reconnaissance officielle du problème par les nouvelles autorités de la ville de Longueuil. Cependant, ces audiences seront utiles seulement si elles servent à convaincre la ville d'agir avec énergie et rapidité pour apporter des solutions durables au problème que nous vivons au quotidien et qui nous rend la vie impossible.

Contrairement aux dires véhiculés par les écoles de pilotage¹, nous ne revendiquons pas la fermeture de l'aéroport. Ainsi, par exemple, les activités de recherche et de développement de moteurs de la Pratt & Whitney, l'entretien des aéronefs et des radios, la vente d'équipements, les institutions gouvernementales et les vols nolisés ou réguliers des compagnies aériennes sont depuis toujours acceptés par les voisins de l'aéroport même s'ils comportent leur lot de bruit. Ce sont ces activités qui génèrent la très grande majorité des emplois directs et indirects occasionnés par la présence de l'aéroport.

Cependant, nous demandons instamment à la ville de prendre tous les moyens à sa disposition afin d'éliminer une activité commerciale qui se déroule à l'aéroport, qui s'avère totalement incompatible avec la fonction résidentielle des quartiers en périphérie et qui menace la santé physique et mentale de milliers de citoyens. Nous parlons ici des écoles de pilotage et des centaines d'étudiants étrangers qui profitent de l'opportunité, qui leur est offerte, de faire leur classe dans le confort de la ville, tout près des services utiles : le marché d'alimentation, les commerces, les parcs et les milliers de résidences tout autour.

D'autant plus que cette activité commerciale a été introduite sans qu'aucune étude d'impact sur la population ne soit réalisée et sans qu'aucune consultation n'ait lieu auprès de la population concernée. Peut-on nous nommer un seul autre commerce qui aurait droit à un tel traitement de faveur ?

Nous aimerions vous faire part de ce que nous vivons au quotidien afin que vous l'ajoutiez dans la balance de l'analyse des coûts/bénéfices de la présence des écoles de pilotage dans notre communauté.

¹ Pascal Gosselin, AeroTeknic, page d'accueil du site internet des Aviateurs et pilotes de brousse du Québec.

Le harcèlement incessant des écoles de pilotage

Depuis le début des années 90, notre famille réside sur la rue Perras dans le secteur identifié comme faisant partie du point C selon l'étude sur le bruit réalisée par la firme Dessau² en novembre 2009. Il y a donc 20 ans que nous habitons aux abords de l'aéroport.

Jamais pendant les 18 premières années, nous n'avons porté plainte contre les activités de l'aéroport. Il était normal et raisonnable d'accepter d'entendre le bruit de plusieurs dizaines de petits avions, qui passaient le samedi matin au-dessus de nos têtes pour revenir le dimanche soir, puisque nous avons choisi de vivre près de l'aéroport. Comme ce désagrément était passager nous pouvions l'endurer.

Cependant, la situation a drastiquement changé il y a de cela 2 ou 3 ans. Nous subissons maintenant le harcèlement incessant des avions des écoles de pilotage qui tournent en rond au-dessus de nos têtes. Dans la conclusion de son étude, Dessau affirme que les 208 à 343 décollages dépassant les 70 décibels représentent un avion toutes les trois minutes entre 7h et 23h la semaine. Il s'agit d'une moyenne mathématique. Mais dans la réalité, nous pouvons vous certifier qu'à certains moments de la journée, lorsqu'il y a un fort achalandage dans le ciel, les avions passent aux 30 secondes pendant de longues heures.

De plus, contrairement à la théorie de DASH-L voulant « *que les aéronefs doivent avoir atteint 1100 (ASL) pieds d'altitude avant d'entrer dans le circuit* »³, nous pouvons vous jurer que la plupart de ces avions volent à très basse altitude, peut être à moins de 200 pieds, car on arrive très bien à lire leurs codes d'identification même en ayant une mauvaise vision. Ils sont d'autant plus bruyants. L'étude de Dessau décrit très bien cette situation en écrivant que « *De tels niveaux sonores ne permettent pas d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences lorsque les fenêtres sont ouvertes et encore moins de profiter paisiblement des espaces extérieurs.* »

Il devient alors impossible de se concentrer sur quoi que ce soit même à l'intérieur de la maison. On ne pense qu'à fuir ou à s'équiper d'un bazooka ! Nous sentons bien que nous développons une agressivité et une anxiété que nous n'avions pas auparavant. Il n'est pas normal d'avoir peur du retour de l'été ou de souhaiter qu'il pleuve pour ne pas avoir à endurer ce bruit qui devient insupportable à cause de sa force mais aussi à cause de sa fréquence.

Nous ne sommes donc pas du tout surpris de lire que l'Organisation mondiale de la santé estime que des taux élevés de décibels peuvent avoir de nombreux

² Ville de Longueuil, Étude de bruits, Aéroport de Saint-Hubert, Dessau, novembre 2009

³ Politique interne de gestion du bruit, DASH-L, novembre 2009.

effets négatifs sur la santé : perturbation du sommeil, dépression, agressivité et aggravation des troubles mentaux.

La ville doit assumer ses responsabilités

Lorsque le gouvernement fédéral a décidé de céder la propriété de l'aéroport à un exploitant local, l'agglomération de Longueuil, avec à sa tête le maire Olivier, a opté pour la mise en place d'un organisme sans but lucratif appelé DASH-L. La ville a alors choisi de n'avoir que 5 des 11 sièges au conseil d'administration. Les 6 autres voix étant laissées aux mains des Chambres de commerces et des écoles de pilotage, notamment de la plus grosse Cargair Ltée. La ville a contribué aussi par des prêts à supporter la dette de DASH-L.

C'est cette présence majoritaire du milieu des affaires, et des écoles de pilotage, au sein du conseil d'administration de DASH-L, et probablement aussi le laxisme des 5 élus municipaux, qui expliquent les très mauvais choix qui ont été faits en ne considérant que le développement économique à très courte vue et en ignorant les aspects sociaux et environnementaux.

À défaut de réaliser son projet de moderniser l'aéroport et de rallonger les pistes afin d'attirer de gros porteurs, l'organisme gestionnaire de l'aéroport, DASH-L, a pris la mauvaise décision de se rabattre sur les petits aéronefs pour essayer de faire ses frais et de maintenir suffisamment de mouvements pour garder sa tour de contrôle. Des baux de 40 ans auraient été signés avec plusieurs écoles de pilotage qui se sont empressées de s'établir à quelques minutes de Montréal en pleine zone urbaine occupée par 232 000 habitants. Ceci sans qu'aucune étude d'impact ne soit réalisée et sans évidemment que les citoyens ne soient consultés.

Deux ans plus tard, des milliers de citoyens vivent l'enfer, près de 500 plaintes ayant été déposées auprès de DASH-L et la ville s'interroge sur le bruit.

Cette collusion entre les élus et les entreprises faisant des affaires à l'aéroport explique probablement aussi la ridicule politique d'atténuation du bruit adoptée en juillet 2009. Celle-ci se limite à demander sur une base volontaire aux avions de décoller entre 7 h et 23 h du lundi au vendredi (de 7h à 18 h la fin de semaine) et « limite » à 12 le nombre d'avions pouvant circuler en boucle dans les mêmes corridors. Ce sont ces 12 avions qui tournent en rond pendant des heures, aux 30 secondes, au-dessus de ma maison en parfaite application de ce que DASH-L est fier d'appeler sa politique d'atténuation du bruit. Nous pourrions aussi prendre l'exemple de Pascan aviation inc. qui a des vols réguliers décollant tous les jours à compter de 6h00 du matin alors que la belle politique d'atténuation du bruit stipule que les vols ne peuvent débuter avant 7h00 pour démontrer le caractère volontaire mais surtout illusoire des efforts qui sont faits par DASH-L pour se soucier en bon citoyen corporatif de ne pas constituer une nuisance pour la communauté.

Si la pollution par le bruit aux abords des aéroports était un phénomène nouveau et jamais étudié, nous pourrions peut être excuser les erreurs de nos élus ayant siégés sur le CA de DASH-L. Ce n'est cependant pas le cas puisqu'il existe à Transport Canada toute une documentation expliquant que certaines activités sont incompatibles avec les zones urbaines et peuvent provoquer «*des plaintes sporadiques ainsi que des réactions collectives.*» comme le cite d'ailleurs en conclusion la firme Dessau.

La solution est simple !

Si la ville interdit aux camions lourds et aux tondeuses à gazon de constituer des nuisances dans les quartiers résidentiels, elle ne peut rester les bras croisés devant des cessnas volant aux 3 minutes à 150 pieds d'altitude en boucle dans les mêmes quartiers.

L'étude de la firme Dessau, réalisée en novembre 2009 suffit à démontrer que les écoles de pilotage constituent la principale source des nuisances insupportables imposées à des milliers de citoyens. Contrairement aux gros avions qui peuvent décoller, même avec des vents défavorables, en direction des zones encore agricoles, les petits avions eux doivent décoller le plus souvent en direction des quartiers résidentiels. Ce qui vient limiter les possibilités d'orienter les vols autrement. La solution est donc toute simple. Puisque de telles activités n'ont tout simplement pas leur place en milieu fortement urbanisé, la ville de Longueuil doit rendre des actions énergiques afin que les écoles de pilotage quittent Saint-Hubert.

Cela fait d'ailleurs partie de l'arsenal de solutions recommandées par Transport Canada dans sa matrice des actions pour le contrôle du bruit qui fait mention de «*la restriction d'usage*», de la «*limitation du nombre ou type d'opération ou type d'avion*» et du «*déplacement des vols vers un autre aéroport*»⁴.

Sans vouloir jouer les juristes, si une municipalité comme Shawinigan a réussi, en juin 2009, à imposer des règles strictes afin d'éliminer les nuisances causées par les petits avions, après en avoir eu ras-le-bol après 10 ans de l'inefficacité des mesures d'atténuation volontaires mises en place par l'exploitant local, les citoyens de Longueuil n'en espèrent pas moins des élus de leur ville.

Nous souhaitons que la ville mette en œuvre toutes les avenues légales qui sont à sa disposition pour y parvenir. Si les 5 voix au conseil de DASH-L ne suffisent pas pour y arriver, l'opposition à la ville ne verra sûrement pas d'objection à ce que la maîtresse reprenne à son compte l'engagement électoral du PML à l'effet de reprendre le contrôle de DASH-L si cela s'avère nécessaire.

⁴ Bruits des aéronefs, Site internet de Transport Canada

Reste à voir si nos élus auront le cœur et le courage de défendre leurs citoyens en faisant primer les enjeux de santé et de bien-être dans la réglementation des activités commerciales à l'aéroport de saint-Hubert.

Nous vous remercions pour l'attention que vous nous avez accordé.

Louise Dion et Robert Pilon
3550, Perras
Saint-Hubert (Québec

450-926-2540 - robert.pilon@flhlmq.com