

**AUDIENCES PUBLIQUES**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. STEVE FLANAGAN, mandataire  
Me MARCO RIVARD  
M. SYLVAIN LESSARD

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA PROBLÉMATIQUE  
DU BRUIT DE L'AÉROPORT DE SAINT-HUBERT**

**VOLUME 1**

Séance tenue le 10 mars 2010, 19 h  
Hôtel de ville de Longueuil  
4250, chemin de la Savane  
Longueuil

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DU 10 MARS 2010

MOT DU MANDATAIRE .....	1
-------------------------	---

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

#### CAPA-L

Mmes DANIELLE CARON, JOHANNE DOMINGUE et M. GILLES LACOSTE .....	3
--	---

Mme CHANTAL NICOLE .....	4
--------------------------	---

#### DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE

Dre JOCELYNE SAUVÉ et Dre LOUISE LAJOIE .....	16
---	----

M. CLAUDE JOBIN .....	40
-----------------------	----

M. THIERRY STEGEL .....	43
-------------------------	----

M. PETER RADMAN .....	46
-----------------------	----

M. GILLES GAGNON .....	51
------------------------	----

M. PATRICK BERTHELETTE .....	56
------------------------------	----

M. GILLES LACOSTE .....	58
-------------------------	----

M. ROBERT PILON & Mme LOUISE DION .....	66
---	----

Mme DIANE BEDARD .....	72
------------------------	----

Mme DANIELLE CARON .....	76
--------------------------	----

Mme LINDA DUBÉ .....	80
----------------------	----

Mme SYLVIE BACON .....	81
------------------------	----

M. RICHARD LEMAY .....	84
------------------------	----

M. MATHIEU DOMERSON .....	89
---------------------------	----

### AJOURNEMENT

## MOT DU MANDATAIRE

### M. STEVE FLANAGAN, mandataire :

5            Alors, bonsoir, Mesdames, Messieurs! Bienvenue à l'ouverture de cette première soirée d'audience publique. Donc, consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert. Comme vous le savez, j'ai reçu le mandat de la Ville de Longueuil d'écouter les citoyens et tous les acteurs qui sont liés au dossier du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert.

10            Avec mon équipe, je vais les entendre attentivement au cours des trois séances publiques d'ici vendredi après-midi. Et, plus précisément, mon mandat est de mener une consultation publique sur la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert; de recueillir, c'est ce qu'on va faire au cours des trois prochains jours, les solutions proposées par le milieu et évaluer toutes propositions pouvant régler le problème; formuler des recommandations en tenant compte des avantages, des inconvénients et du coût/bénéfice; et de déposer un rapport le 20 avril 2010.

15            Il s'agit d'un enjeu qui est prioritaire pour la Ville de Longueuil puisqu'il affecte directement la qualité de vie des citoyens.

20            Au cours des dernières semaines, je suis allé enquêter directement sur le terrain. Je voulais me faire d'abord une bonne idée des différents enjeux, mieux comprendre, aussi, l'ensemble de la problématique avant que ne débute la consultation. Et avec mon équipe, nous avons rencontré différentes personnes, différents groupes, différentes organisations – nous avons tenu 16 rencontres au cours des dernières semaines – des acteurs clés donc liés au dossier du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert.

25            Évidemment, j'ai posé beaucoup de questions. J'ai reçu des réponses. Je vais aussi poser beaucoup de questions après vous avoir écoutés. Et j'ai demandé aussi, également, à la plupart des gens que nous avons rencontrés de venir s'exprimer publiquement lors de l'une des séances que nous allons tenir.

30            En passant, je suis très satisfait de l'intérêt de la population à l'égard de cette consultation. Nous avons reçu pas moins d'une soixantaine de mémoires de citoyens, de l'industrie et du milieu. Nous entendrons, par ailleurs, une trentaine de personnes, au cours des trois prochaines séances, qui viendront nous exprimer leur point de vue et présenter leurs recommandations.

35            Pour les personnes qui ne pourraient se déplacer, sachez que les audiences sont retransmises en direct sur le Web à [mediasud.com](http://mediasud.com) ou plutôt à [mediasud.ca](http://mediasud.ca).

45 Bon. Ma démarche est la suivante : une fois que toutes les personnes intéressées se  
seront fait entendre – en fait, on a réservé au total 12 heures d'audience – je prendrai  
connaissance donc de l'ensemble des recommandations qui nous auront été formulées lors  
de ces séances. Je prendrai également connaissance des avis des différents experts à qui je  
me suis adressé, les experts qui m'entourent aussi, également, et qui m'accompagnent  
depuis le début de ce mandat jusqu'au 20 avril prochain, et formulerai donc des  
recommandations au Comité exécutif, le 20 avril.

50 Comme vous le savez, le problème est complexe et les solutions sont multiples.  
Alors, nous souhaitons qu'elles proviennent du milieu, qu'elles soient consensuelles et  
durables.

55 Alors, pour la bonne marche des audiences, je demanderais donc à tous les  
intervenants que nous avons invités et qui sont inscrits, donc, à venir présenter leur mémoire  
ou leur point de vue; de respecter les consignes de temps que nous vous offrons; de venir  
s'exprimer, donc, dans le respect des personnes et des organisations, et je vais demander  
aussi, également, à toutes les personnes qui sont présentes dans la salle, au cours des trois  
60 prochains jours également, de respecter les différents points de vue et, évidemment, de  
garder le silence pour que tout se passe le mieux possible. Ce serait dommage,  
évidemment, de suspendre les audiences puisque notre agenda est effectivement serré.

65 Ceci étant dit, bien, comme vous le voyez, je ne suis pas seul. À ma gauche, je vous  
présente maître Marco Rivard, qui est chef du contentieux à la Ville de Longueuil, qui  
m'accompagne donc depuis le début des travaux. À ma droite, Sylvain Lessard, expert-  
conseil de la firme Aérotech, donc qui m'apporte également son point de vue, son éclairage,  
son expertise dans le domaine aéroportuaire. Ma complice, depuis le début de ces travaux,  
Marie-Isabelle Bérubé, qui est analyste au dossier, qui m'a accompagné lors de toutes ces  
70 rencontres qu'on a faites jusqu'à présent et qui me donne un grand coup de main au niveau  
de l'analyse des enjeux. Et vous remarquerez aussi la présence de Yolande Teasdale, qui  
est sténographe officielle, et tout ce qui sera dit, tout ce qui est dit maintenant et tout ce qui  
sera dit au cours de ces audiences seront transcrits et sera, éventuellement, dès la semaine  
prochaine, sur le site, l'espace Web qui nous est dédié dans le site de la Ville de Longueuil.

75 Alors, voilà pour ces quelques mots. Évidemment, on ne niaisera pas avec le poque!  
On va commencer tout de suite.

80 Alors, j'inviterais donc le CAPA-L à venir se faire entendre. Donc, Danielle Caron,  
Johanne Domingue et Gilles Lacoste, s'il vous plaît.

85 Bonsoir! Alors, comme vous le savez, on s'est donné 45 minutes incluant la période de questions, mais j'ai déjà sauvé quelques minutes, ça fait qu'on pourra peut-être voir au besoin, mais si on veut qu'un plus grand nombre possible de personnes puissent s'exprimer, alors on va tenter de respecter, autant que faire se peut, le temps qu'on s'est donné. Alors, on vous écoute.

**Mme DANIELLE CARON :**

90 Alors, bonsoir, Monsieur Flanagan. Bonsoir, Messieurs Lessard et Rivard. Je me présente, Danielle Caron, citoyenne de l'arrondissement de Saint-Hubert et membre du Comité antipollution des avions Longueuil, le CAPA-L. Mon rôle ce soir est de vous faire la lecture du mémoire du CAPA-L.

95 Permettez-moi d'abord, au nom de tous les membres de notre Comité, de remercier la mairesse de Longueuil, madame Caroline St-Hilaire, d'avoir permis la tenue de la consultation publique sur le bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, nous permettant ainsi de nous exprimer sur cette problématique.

100 Monsieur Flanagan, j'aimerais également vous remercier de nous permettre d'ouvrir les consultations publiques.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

105 Bonsoir! Mon nom est Johanne Domingue, j'habite sur la rue Perras à Saint-Hubert. Je suis dans une zone identifiée dans le rapport Dessau. En fait, je suis au Comité CAPA-L parce que je me considère comme une victime de la nuisance sonore qui est occasionnée par les écoles de pilotage. C'est devenu tellement insupportable et difficile et impossible à vivre, qu'étant exaspérée, j'ai pris, en fait, le mandat d'être membre du CAPA-L.

110 Donc, ce soir, mon rôle en tant que membre du Comité CAPA-L, ce sera d'apporter des précisions ou éclaircissements ou répondre à certaines de vos questions que vous aurez.

**M. GILLES LACOSTE :**

115 Bonsoir! Mon nom c'est Gilles Lacoste. J'habite sur la rue de Chamonix et je suis dans l'axe qui a été décrit par la compagnie Dessau comme étant la plus problématique. Alors, c'est la raison pour laquelle je fais partie du Comité. Et j'ai l'intention, plus tard, on m'a  
120 cédulé pour donner mon point de vue, ce que je vais faire à 9 h 40. Merci.

**Mme DANIELLE CARON :**

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

125

J'aimerais ici vous faire entendre le témoignage d'une citoyenne de l'Arrondissement de Saint-Hubert, madame Chantal Nicole.

**Mme CHANTAL NICOLE :**

130

Bonsoir! J'habite au 3458, rue Paul-Provost. Ma résidence est située dans l'axe de la piste utilisée par les avions des écoles de pilotage.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

135

Merci de votre compréhension, bonsoir!

**LE MANDATAIRE :**

140

Merci. Merci, Madame. Merci beaucoup pour votre témoignage.

**Mme DANIELLE CARON :**

Alors, je vais donc poursuivre la lecture de notre mémoire.

145

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**LE MANDATAIRE :**

150

Merci beaucoup. Merci d'être présents et merci de votre participation à ces audiences. En ce qui me concerne, c'est primordial que vous y soyez, et ce n'est pas pour rien qu'on vous a demandé d'ouvrir, en quelque sorte, les présentations aujourd'hui.

155

J'aurais quelques questions. D'abord, juste avant de m'attarder à vos recommandations, une préoccupation que j'ai c'est par rapport aux plaintes qui ont été formulées au cours des dernières années par les citoyens, par votre organisation, par les citoyens aussi, également. Vous en avez fait plusieurs à Transports Canada, vous en avez fait plusieurs à l'autorité aéroportuaire, vous en avez fait à la Ville de Longueuil, comment ça s'est passé? Quelles ont été les réponses qui vous ont été données?

160

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

165 En fait, les plaintes qu'on a eues, comme on l'a mentionné, on en a eu plusieurs de  
différents volets. D'un, elles ont été adressées, dans certains cas, aux élus municipaux lors  
des réunions de conseil, et aussi à différentes instances gouvernementales, fédérales,  
170 provinciales. On a aussi déposé des plaintes à Environnement Canada, Santé Canada,  
Transports Canada, et je vous dirais que les messages que la Ville nous donnait, que les  
élus nous donnaient, parce que nous, on croyait que c'était leur responsabilité et qu'ils  
étaient capables, en fait, de voir à la qualité de vie de leurs citoyens, ils nous disaient : « On  
n'a pas vraiment de pouvoir face à DASH-L. Ils sont maîtres chez eux. » Et quand on parlait  
à Transports Canada, ils nous disaient : « Bien, c'est un aéroport qui est ouvert 24 heures  
sur 24 heures, sept jours par semaine, donc on va essayer de régler. » Le Conseil  
municipal a écrit à DASH-L...

175 **LE MANDATAIRE :**

Donc, la Ville de Longueuil disait : « On a les mains attachées. » Du côté de  
Transports Canada on disait?

180 **Mme JOHANNE DOMINGUE :**

Bien, Transports Canada nous ont dit : « DASH-L, normalement, est maître de  
déterminer ses horaires. »

185 **LE MANDATAIRE :**

O.K. Donc, ils vous renvoyaient à DASH-L?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

190 Ça fait qu'ils nous ont renvoyés à DASH-L. DASH-L, par la suite, lui... Bien, DASH-L,  
en fait, je pense qu'elle n'a pas vraiment répondu à nos demandes. Parce que quand on  
appelait soit à la tour ou soit qu'on appelait pour avoir des informations, bien... il y a même  
un moment donné où ils nous ont dit qu'ils étaient tout simplement... qu'il y en avait qui  
195 n'étaient même pas au courant des réglementations, si DASH-L en avait mis.

Donc, pas vraiment de support ou pas vraiment d'écoute au niveau de DASH-L.

**LE MANDATAIRE :**

200

O.K.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

205 Et aucune action, en fait.

**LE MANDATAIRE :**

210 O.K. Puis il n'y avait pas de processus de traitement de plaintes... est-ce que ça se faisait par écrit? Est-ce que ça se faisait verbalement?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

215 Il y a eu des plaintes verbales puis il y a eu des plaintes écrites, mais il y a eu des plaintes beaucoup verbales.

**LE MANDATAIRE :**

220 Les réponses?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

225 Bien, les réponses, en fait, étaient assez variables, parce que les gens nous ont dit tout simplement – nous, on a appelé, et ils nous ont dit la tour de contrôle. Puis la tour de contrôle a dit : « Bien, en fait, on a une certaine politique, mais les pilotes ne sont pas obligatoirement... ils ne doivent pas les respecter. » Parce qu'il y a des pilotes privés, il y a des pilotes... Donc, ils ne respectaient pas nécessairement cette politique. C'était au bon vouloir.

230 **LE MANDATAIRE :**

Au bon vouloir de?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

235 Des pilotes.

**LE MANDATAIRE :**

240 Des pilotes, O.K. Votre principale recommandation, du moins la première recommandation c'est, vous proposez la relocalisation donc des écoles de pilotage, évidemment, et ce, le plus rapidement possible.

245 Si on étudiait cette question-là; si on décidait : parfait, prenons-la. On peut facilement  
supposer que de régler le problème – quand on parle de relocalisation ici, là, on parle de  
quoi en particulier? Déménagement? On parle d'expropriation? À partir du moment où, dans  
le fond, on décide de prendre cette avenue-là, selon vous, ça va prendre combien de temps?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

250 Mais en fait, ce qu'on dit, nous, on donne l'opinion que les citoyens nous disent :  
« Débarrassons-nous des écoles de pilotage. On n'en veut plus. »

**LE MANDATAIRE :**

255 Parfait.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

260 O.K.?

**LE MANDATAIRE :**

265 O.K.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

270 Le plan d'action, on pense que nous on dit aux élus : débarrassez-nous d'eux  
autres. On n'est pas des experts. On ne relève pas d'aucune partie. On dit : associez-vous  
puis prenez un plan d'action. Tout ce qu'on dit, nous, on ne peut plus endurer ça au-dessus  
de nos têtes. Ce n'est plus viable.

**LE MANDATAIRE :**

275 Oui. Non, je comprends. Puis dans le fond, je suis content que vous l'abordiez, cette  
question-là. Moi, ça m'aide puis ça m'éclaire, puis ça va me permettre également de pouvoir  
l'évaluer à sa juste valeur.

280 Ceci étant dit, c'est parce qu'en même temps, également, on nous demande de  
trouver des solutions le plus rapidement possible. Donc, le plus rapidement possible, pour  
vous, c'est combien de temps?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

285 Bien, en fait, nous, on s'attendait que c'était pour être réglé déjà.

**UNE VOIX DANS LA SALLE :**

290 Ça fait deux ans qu'on...

**LE MANDATAIRE :**

295 Excusez. Là, je m'adresse aux gens qui sont ici. On s'entend? Merci. Ce que je veux qu'on comprenne ici, là, si on parle de relocaliser, donc forcément... d'abord, demain on va avoir les écoles de pilotage qui vont venir. On va poser la question, on va leur demander, je veux dire : « Voulez-vous aller ailleurs? » On verra la question qui nous sera posée. Mais dans la mesure où il y a soit des procédures qui sont prises, des négociations qui sont prises, ça va prendre un certain temps. Qu'est-ce qu'on fait pendant ce temps-là? On s'entend-tu, là? On ne règlera pas ça en trois mois, là, si on décide de prendre cette avenue-  
300 là.

**M. GILLES LACOSTE :**

305 Bien, si vous me permettez?

**LE MANDATAIRE :**

Oui.

310 **M. GILLES LACOSTE :**

315 Je pense qu'il y a beaucoup de volonté politique dans tout ça. Il faut comprendre qu'il y aura sûrement des embûches et de toutes les sortes, mais il y a aussi la bonne volonté des gens. Alors, à ce moment-là, est-ce qu'on peut préjuger de la bonne volonté des gens? Est-ce qu'on peut préjuger que ces gens-là vont plutôt se buter sur les baux qu'ils ont, les contrats qu'ils ont et aller à l'extrême? On ne le sait pas. Alors, comment est-ce qu'on peut répondre à une question comme ça? Je pense qu'il y a trop d'aspects légaux, économiques et tout. Donc, je pense que ça serait présomptueux...

320 **LE MANDATAIRE :**

Regardons ça autrement, peut-être.

**M. GILLES LACOSTE :**

325

Ça serait présomptueux de dire : bien, ça va prendre six mois, un an. On ne le sait pas.

**LE MANDATAIRE :**

330

O.K. Mais prenons comme hypothèse que ça ne se règlera pas en trois mois, O.K.? Qu'est-ce qu'on fait entretemps?

**M. GILLES LACOSTE :**

335

Bien, entretemps? Écoutez, on endure, peut-être pour un petit bout de temps. Mais je veux dire, je ne suis pas certain, je ne suis pas sûr, moi, que...

**LE MANDATAIRE :**

340

D'accord. C'est correct. Autrement dit, est-ce que vous seriez prêt – je vais vous aider...

**M. GILLES LACOSTE :**

345

Parce qu'on est quand même dans un pays démocratique et on ne peut pas bafouer les lois comme on veut. On ne peut pas dire : allez-vous-en, that's it. Parce qu'il y a vraiment beaucoup de choses et je ne pense pas que ça va se régler dans six mois. Mais si on a au moins un espoir... Mais il y aurait aussi, possiblement, je ne sais pas, est-ce qu'il ne pourrait pas, pour nous donner un petit coup de main, peut-être, diminuer, très provisoirement, je dirais, là, mais assurément, je pense que le taux de tolérance est rendu assez bas et il faudrait agir. Mais maintenant, je ne le sais pas. Vraiment, là, d'essayer de vous dire ça pourrait prendre combien de temps? Je pense que c'est plus une fois qu'on aura entendu les gens concernés qu'on pourra se prononcer là-dessus.

355

**LE MANDATAIRE :**

O.K. Est-ce que, dans l'intervalle, vous seriez prêts à travailler avec des intervenants pour tenter de trouver des solutions à tout le moins temporaires, si jamais on prenait cette avenue-là?

360

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

365 Je peux vous dire qu'on a déjà rencontré le CSSS. On a travaillé avec la Santé publique, on est allé chercher une collaboration. On est des citoyens qui n'avons pas d'expertise et on a un danger pour notre santé. Ça fait que ce qu'on dit, c'est qu'on a, nous, travaillé, on a essayé de travailler avec un comité conjoint qui nous a seulement transmis de l'information.

370 Là, on est en train de dire : est-ce que notre santé a un prix au niveau de l'économie? Puis on va dire : on va continuer à laisser aller les écoles d'aviation tout l'été, mais on va se rendre malade par le bruit. Les gens nous disent : « On est malade. On n'est plus capable. » Et le message c'est : on ne peut plus endurer ça, pas cet été, c'est ça qu'on a.

375 **LE MANDATAIRE :**

On s'entend, il y a des choses qu'on va se dire puis qui ne nous plairont peut-être pas nécessairement, mais il faut regarder l'ensemble des solutions, il faut les évaluer. Alors, dans ce cas-ci, lorsqu'on propose de relocaliser les écoles de pilotage, dans un contexte où on a des écoles qui ont des baux qui peuvent varier entre, je ne le sais pas, moi, entre 20 et 380 40 ans, on peut facilement penser que – on va leur poser la question demain –, mais qu'en quelque part, il y aura certainement une période de discussion.

385 Alors, pensez-vous rationnellement qu'on va être capable de régler ça pour cet été? Je le sais pas. On va tenter. On verra.

Ceci étant dit, vous avez participé à un sous-comité cet été avec la Ville de Longueuil, et finalement, ça s'est terminé abruptement en octobre dernier. Pouvez-vous nous en parler? Pouvez-vous nous dire pourquoi ça a avorté? Pourquoi ça n'a pas 390 fonctionné? Pourquoi on n'est pas arrivé à identifier des solutions?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

395 Je vais vous dire que le porte-parole qui était au Comité, les gens présents du Comité, ce que nous on a comme message au CAPA-L, c'est que ce Comité-là a servi à donner de l'information : qu'est-ce que NAV fait; qu'est-ce que Transports Canada fait; qu'est-ce que la Ville peut faire; qu'est-ce que DASH-L fait. Puis nous autres, les citoyens, qu'est-ce qu'on subit. On s'est donné de l'information. Ça a été un comité qui a servi en ce sens là.

400

**LE MANDATAIRE :**

O.K. Alors, à ce moment-là, qu'est-ce que vous souhaiteriez, vous?

405 **Mme JOHANNE DOMINGUE :**

En quel sens votre question? Qu'est-ce qu'on souhaite, c'est que les écoles partent.

**LE MANDATAIRE :**

410

Oui. Je suis d'accord avec vous. Ça, je suis d'accord avec vous.

Je vais apprendre à formuler mes questions autrement.

415 **Mme DANIELLE CARON :**

La réponse est claire.

**LE MANDATAIRE :**

420

Regardez, là. Qu'est-ce que vous pourriez faire pour nous aider, pour m'aider, O.K., en attendant qu'on trouve une solution définitive à la relocalisation des écoles de pilotage?

**UNE VOIX DANS LA SALLE :**

425

Qu'on les ferme temporairement.

**LE MANDATAIRE :**

430

Excusez, mais je suis très sérieux, là. Ici, ça ne sera pas... Non, excusez, Monsieur. Moi, je pèse sur le piton puis on arrête, O.K.? C'est à eux que je m'adresse puis les gens peuvent s'inscrire pour venir prendre la parole ici, O.K.? On s'entend là-dessus? Puis ça va être de même demain puis ça va être la même chose vendredi. Alors, c'est très sérieux ce qu'on fait.

435

Donc, c'est ça. Ce que je veux savoir de vous, là, c'est : êtes-vous prêts à participer à un comité, à discuter avec des intervenants pour trouver des solutions à court terme?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

440

Moi, ce que je peux vous dire, en tant que porte-parole du CAPA-L, avec les objectifs et les orientations qu'on nous a donnés, qu'on s'est donnés, en fait, on dit : ça nous fait plaisir de vous donner notre opinion. Nous ne sommes pas des experts. On a fait appel à des experts en santé parce qu'on craint pour notre santé.

445

**LE MANDATAIRE :**

O.K., parfait.

450

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

Travaillez avec des gens experts qui ont du leadership, CSSS, Direction de la Santé, ils vont venir ici, vous avez des experts. On est des citoyens. Tout ce qu'on vous dit c'est : nous, on vit sur le terrain puis on subit ce qu'ils nous font subir parce qu'ils sont dans les airs. Ils ne sont pas réglementés parce qu'ils sont dans les airs, mais nous autres, par exemple, à terre, on les a les règlements.

455

**LE MANDATAIRE :**

Parfait. J'ai bien compris.

460

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

Ça fait que travaillez avec des gens qui sont capables de vous dire... Nous, on vous dit juste : quand on lit les rapports, notre santé est là, il y a un problème. Donc, on va donner notre opinion. On va tenir les propos que les citoyens nous disent de tenir au niveau de la santé, au niveau du bruit, au niveau de ce qu'ils vivent, parce qu'ils ont des grandes détresses. On va vous soumettre les messages.

465

**LE MANDATAIRE :**

O.K. J'ai très bien entendu. J'entends très bien ce que vous dites. D'ailleurs, comme je le disais en début de soirée, on a fait un certain nombre de rencontres. On vous a rencontrés, vous avez été les premiers qu'on a rencontrés puis on a passé une soirée à discuter de la problématique comme telle, puis je comprends, je l'entends très bien.

470

475

Ceci étant dit, êtes-vous prêts à travailler, à collaborer avec du monde, avec des équipes, avec une institution, avec DASH-L, avec la Ville de Longueuil, pour trouver des solutions à court terme?

480

485 Ce que vous demandez, vous ne l'aurez pas demain matin, là. C'est ça que je veux que vous compreniez. Ça ne se fera pas demain matin. On va appeler un chat un chat. Je veux bien, là. On va travailler sur cette solution-là, mais dans l'hypothèse où mettons qu'il y a des négociations puis que ça achoppe, puis que ça prenne deux ans, pendant deux ans vous allez continuer à endurer ça?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

490 Non.

**LE MANDATAIRE :**

495 Non, hein? Bon. On fait quoi en attendant? Qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse en attendant pour trouver des solutions dès maintenant?

**M. GILLES LACOSTE :**

500 Bien, écoutez. Une solution, ce serait peut-être de dire aux écoles de pilotage : « Bien, excusez-nous, mais jusqu'à tant que vous trouviez une autre place, vous allez cesser vos activités. » C'est aussi simple que ça, là.

**LE MANDATAIRE :**

505 O.K. Parfait.

**M. GILLES LACOSTE :**

510 Parce que voyez-vous, le problème c'est qu'il y a beaucoup de personnes qui subissent les activités de très peu de personnes. C'est ça le problème.

**LE MANDATAIRE :**

Absolument.

515 **M. GILLES LACOSTE :**

Et, entre nous autres, là, c'est toujours le signe de piastre qui n'est pas loin, là.

**LE MANDATAIRE :**

520 Parce qu'on l'a dit, puis je pense qu'on va l'entendre pendant les trois jours, là, il y a une personne qui nie qu'il y a du bruit. Il y a une personne qui nie qu'il y a une fréquence, O.K.?

**M. GILLES LACOSTE :**

525 Mais je vous dirai que ce n'est pas tout à fait exact, ça. Parce qu'on se l'est fait dire encore ce soir, là, qu'on était une gang de grincheux, puis par quelqu'un en autorité à part ça, là. Je ne parle pas d'un politicien, là, et qu'il n' y en avait pas de bruit, parce qu'il y a déjà moins d'avions qu'en 1970. Le problème c'est que lorsqu'ils...

530 **LE MANDATAIRE :**

Il n'y en avait pas en 1830 non plus.

**M. GILLES LACOSTE :**

535 Lorsqu'ils font le décompte des avions qui partent et arrivent, ils ne tiennent pas compte des *touch and go*. Alors, à ce moment-là...

**LE MANDATAIRE :**

540 O.K., je comprends. Mais qu'est-ce que je fais, moi, en attendant? Je fais ça tout seul? Vous n'êtes pas là.

**M. GILLES LACOSTE :**

545 C'est pas vrai que les gens disent : « Oui, oui, oui, tout est correct, il y a du bruit. » Il y en a qui vont persister à dire qu'il n'y en a pas.

**LE MANDATAIRE :**

550 En attendant?

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

555 Mais qu'est-ce qu'on fait en attendant, nous, avec notre santé, quand on a des 70 décibels au-dessus de notre tête?

**LE MANDATAIRE :**

560 Je le sais, là, mais là, regardez, on peut s'obstiner jusqu'à demain.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

On dit : on n'a pas le choix. On n'a pas de marge de négociation dans notre santé.

565

**LE MANDATAIRE :**

D'accord. Parfait.

570

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

Puis on est des porte-paroles des citoyens et les citoyens, le message qu'ils disent c'est : on n'est plus capable. On n'est plus capable.

575

**LE MANDATAIRE :**

Parfait.

580

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

Ça fait qu'on est placé, en tant que CAPA-L, pour donner notre opinion. On revient sur les objectifs qu'on s'est donnés. Je pense qu'on vous les a présentés, on n'est pas là pour prendre les décisions, on est là pour vous donner les opinions de ce que les citoyens nous disent et de les transmettre.

585

Ça fait que quand vous nous posez des questions, on va y répondre, ça va nous faire plaisir, mais on va être la parole des citoyens.

590

**LE MANDATAIRE :**

Parfait. Merci beaucoup. Merci!

595

**Mme DANIELLE CARON :**

Monsieur Flanagan, j'aimerais quand même vous remercier au nom du CAPA-L.

600

**LE MANDATAIRE :**

C'est moi qui vous remercie, Madame.

**Mme JOHANNE DOMINGUE :**

605 En fait, vous avez été à l'écoute. Vous nous avez permis, en fait, de participer à l'échange et on l'apprécie. Ce que je veux vous dire c'est que le CAPA-L va prendre connaissance du rapport de la consultation dès sa réception, et à ce moment-là on va émettre nos commentaires, autant à la Ville qu'on va les émettre aux médias. Et par la suite, bien, en terminant, c'est certain qu'en fonction des conclusions du rapport, le CAPA-L révisera son plan d'action.

610 Donc, on vous remercie et on vous souhaite une bonne fin de soirée.

**LE MANDATAIRE :**

615 Merci. Bonne soirée!

**LE MANDATAIRE :**

620 Alors, on appelle docteur Jocelyne Sauvé, Direction de la Santé publique de la Montérégie. Bonsoir, Docteur Sauvé. Merci d'être présente. Merci d'avoir répondu à notre invitation. On s'est entendu pour 45 minutes, c'est à vous.

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

625 Parfait, merci. Merci de me recevoir. Je suis accompagnée ce soir de docteur Louise Lajoie, qui est une experte chez nous. Inutile de vous dire que ce genre d'avis que la Direction de Santé publique émet, ce n'est pas juste l'avis de la directrice toute seule. Donc, je travaille avec une équipe et docteur Lajoie, à la période de questions, notamment, pourra répondre à certaines de vos questions.

630 Alors, écoutez, la présentation, pour ma part, va se dérouler en cinq temps. Le premier, c'est d'abord de vous tracer un peu, vous expliquer un peu le contexte d'une intervention de la Direction de Santé publique. Pourquoi on est ici, dans quel cadre on est ici et comment on fonctionne, donc on va vous parler aussi de la démarche scientifique qui nous amène aujourd'hui à faire certains constats et à vous proposer des recommandations.

635 Ensuite, on va vous parler des effets du bruit sur la santé et les activités quotidiennes. On va vous parler des mesures de bruit qui sont disponibles, puis notre appréciation de la qualité de ces mesures-là. On va faire les quelques constats qui s'imposent et, finalement, vous faire les recommandations de la Direction de Santé publique officiellement.

640

**LE MANDATAIRE :**

On vous écoute.

645

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Parfait. Alors, d'abord, le contexte d'intervention de la Direction de santé publique, peut-être pour passer les quelques articles de loi, ce qu'il faut savoir c'est que le directeur de santé publique est responsable dans sa région d'informer la population des principaux facteurs de risque qui sont présents sur le territoire.

650

Moi, je suis directrice de la santé publique pour toute la Montérégie, pas juste le territoire du CSSS qui préoccupe les gens ici. Donc, moi, je couvre l'ensemble du territoire de la Montérégie, et j'ai un rôle, dans la loi, d'informer la population s'il y a des risques qui m'apparaissent présents et qui peuvent amener certains effets sur la santé des gens. Je suis aussi responsable d'identifier les situations où une action intersectorielle s'impose pour prévenir les maladies, les traumatismes et les problèmes psychosociaux. Donc, ça fait partie des responsabilités que j'ai.

655

660

Il y a aussi la *Loi sur la santé publique* qui vient préciser que pour prévenir – vous l'avez à l'écran – pour prévenir les maladies, les traumatismes et les problèmes sociaux, les directeurs de santé publique peuvent prendre différentes mesures, notamment identifier, au sein des populations, les situations qui sont susceptibles de comporter des risques et évaluer ces situations-là. Et, finalement, on est responsable ou on peut soutenir les actions qui vont favoriser la création d'un milieu de vie favorable à la santé et au bien-être.

665

Donc, c'est dans ce cadre-là que moi j'interviens avec certains devoirs, certains pouvoirs. Mais ce soir, vraiment, ce que je viens vous transmettre, c'est l'analyse de la situation que j'ai faite avec les gens de la direction chez nous, et simplement vous dire que quand un directeur de santé publique émet un avis de santé publique, il peut y avoir différents déclencheurs qui nous interpellent ou qui font en sorte qu'on va venir intervenir.

670

Les différents déclencheurs, ça peut être soit parce qu'on fait, de façon générale, une surveillance de l'état de santé de la population. Donc, on regarde et on évalue les différentes données qui sont sous notre responsabilité. Il y a aussi, bon, des choses un petit peu particulières qui sont, par exemple, les maladies et intoxications à déclaration obligatoire. Donc ça, ça rentre à nos bureaux puis on intervient. Il y a aussi des manifestations cliniques indésirables.

675

680

Mais dans le cas qui nous préoccupe ici, on peut aussi intervenir suite à un signalement. Un signalement c'est soit une organisation, une municipalité, un groupe de citoyens qui lèvent la main et qui dit : « Docteur Sauvé, on a l'impression qu'on vit une

685 situation où on est en présence d'un agresseur ou d'un contaminant ou dans une situation qui pourrait possiblement créer des effets négatifs sur notre santé. »

690 Donc nous, suite à un signalement, on peut évidemment intervenir. Inutile de vous dire que la Montérégie, il y a à peu près 1,4 million d'habitants. Donc, on ne connaît pas toutes les situations auxquelles les gens sont exposés. Et la situation de l'aéroport de Saint-Hubert, je peux vous dire que ça fait quelques semaines maintenant qu'on est dans le dossier, donc on a une première analyse de la situation. Mais vraiment on a été interpellés, on a été amenés à se prononcer ici, ce soir, suite à un signalement. On a entendu, on a eu des groupes de la population qui nous ont interpellés et ensuite, suite à votre invitation, on trouvait que c'était extrêmement pertinent qu'on vienne vous faire part de notre opinion.

695 La démarche qu'on suit quand on veut émettre un avis de santé publique, c'est toujours à peu près la même démarche. Quand on a un signalement, d'abord, il faut évaluer s'il y a pertinence ou pas, parce que n'importe qui peut signaler quelque chose à la Direction de santé publique, d'un gros fléau à une petite banalité, genre : mon voisin passe la tondeuse à 8 h le soir, ça m'empêche de dormir puis je pense que c'est un problème pour ma santé.

700 Donc, moi, je dois évaluer : est-ce que c'est pertinent que la Direction se prononce? Est-ce que le problème a l'air, dans un premier temps, d'être un réel problème ou si c'est une interpellation d'un citoyen tout seul? Nous, vraiment, on travaille sur les grands ensembles et non pas sur les préoccupations d'une personne de façon individuelle.

710 Donc, d'abord on valide la pertinence du signalement. Ensuite, ce qu'on fait, c'est que si on pense que le signalement est fondé, on va faire une revue de littérature qui, je dirais, va aller tenter d'identifier les effets théoriques de la situation qui nous est signalée sur la santé de la population. Ici, on parle du bruit; on a été interpellés, les gens nous disent : « Écoutez, il y a du bruit, ça nous dérange. On pense que c'est possiblement dommageable pour notre santé. »

715 Donc, nous, on a fait une revue de littérature sur les effets du bruit, notamment le bruit aéroportuaire, sur la santé des populations qui vivent au pourtour des aéroports. Donc, on fait ça dans un premier temps. Ensuite, ce qu'on fait, c'est qu'on regarde les mesures qui sont à notre disposition. Dans le cas qui nous préoccupe ici, il y avait l'étude Dessau que vous nous avez fournie, et qui est une série de mesures qui ont été faites pour tenter de documenter le niveau d'exposition de la population.

720  
725 Donc, nous, une fois qu'on a évalué ce que la littérature nous dit, on regarde : est-ce que les mesures qu'on a sous la main sont des mesures sur lesquelles on peut se prononcer? Ensuite, on fait, si les mesures qu'on a sont valides, ce qu'on va faire, c'est là la fameuse analyse de risque.

730 L'analyse du risque c'est de prendre les effets théoriques dans la littérature – ce que la littérature nous dit qui peuvent être des risques pour la santé de la population – et mettre ça en relation avec les niveaux d'exposition qu'on a mesurés dans la population. Et à partir de cette analyse de risque là, là, on va tenter d'en tirer quelques conclusions de cette fameuse analyse de risque là.

735 Et les conclusions vont porter sur la quantification du risque. Y a-t-il un risque? Un petit, un moyen, un grand risque? On va tenter de donner une appréciation de notre niveau de certitude. Parce qu'inutile de vous dire que quand on a... déjà, quand on est un médecin en cabinet privé puis qu'on a quelqu'un qui vient nous parler de sa symptomatologie et tout ça, on n'a pas toujours tous les tests pour bien identifier : est-ce que la personne est malade ou est-ce qu'il y a vraiment un problème de santé ou tout ça. Imaginez-vous quand on parle de larges populations avec des contaminants ou des agresseurs qui sont difficiles à mesurer? Il y a toujours un moment où on doit apprécier le niveau de certitude. C'est rarement blanc ou noir dans la job d'un directeur de santé publique. Et, finalement, on conclut par des recommandations.

745 Donc, voilà un peu la démarche qu'on suit de façon classique et qu'on a suivie cette fois-ci aussi, avant de venir vous donner notre opinion.

750 J'ai mis un petit point d'exclamation en vous disant : « Attention! » Comme je vous disais tantôt, la Montérégie – puis ce n'est pas pour m'excuser –, mais la Montérégie étant tellement un vaste territoire, on est, à la Direction de santé publique, interpellés par plusieurs problématiques. Et la problématique du bruit, notamment au pourtour de l'aéroport de Saint-Hubert, on a été interpellés relativement récemment dans le dossier et donc, ce qu'on vous livre ce soir, c'est une première analyse, une analyse préliminaire. On a quand même, vous allez voir, des constats qui sont, somme toute, assez solides. Mais juste, ici, une petite mesure de prudence : on va continuer à évaluer la situation, on va continuer à travailler avec les gens pour avoir une évaluation de la situation qui devrait se préciser encore davantage dans les prochaines semaines ou prochains mois, dépendamment de si les gens souhaitent ou pas notre contribution dans la suite des choses.

760 Ça va jusqu'à date? Alors donc, si on regarde les effets du bruit sur la santé et les activités quotidiennes. Bon. D'abord, notre plus grande référence c'est l'Organisation mondiale de la santé. Pourquoi? Parce que l'Organisation mondiale de la santé, ce sont des gens de santé publique, comme les gens à la Direction de santé publique, ils ont beaucoup plus d'experts que nous on pourrait en avoir et ils font couramment des revues de littérature pour voir qu'est-ce qui se passe par rapport à une foule de situations. Et l'Organisation mondiale de la santé a, notamment, fait beaucoup d'analyses de la littérature qui porte sur les effets du bruit dans des situations comme l'aéroport ici.

770 L'Organisation mondiale de la santé nous dit que le bruit, ça agit sur le bien-être et ça peut avoir un effet néfaste sur la santé dès qu'il est perçu comme dérangeant, parce qu'il va induire un stress, ou encore peut gêner la conversation. Donc, ça, c'est la référence, c'est l'Organisation mondiale de la santé.

775 Les réactions secondaires au bruit, quelles sont-elles ces réactions-là? Bien, elles vont varier, évidemment, en fonction de l'intensité du bruit, la durée du bruit, du nombre de fois que le bruit va survenir, de sa répartition dans le temps, de l'effet de surprise, des différences entre le niveau de bruit, le niveau de fond ou le bruit de fond et les pics qui vont survenir, ça va dépendre aussi de la sensibilité individuelle.

780 Je vous mets tout ça simplement pour vous dire que d'abord, la mesure du bruit, c'est quelque chose qui est extrêmement complexe. C'est vraiment une mesure qui est difficile à... les experts ne s'entendent pas tous sur la meilleure façon de mesurer le bruit et quand on mesure le bruit, il faut tenir compte de tous ces paramètres-là. Donc, c'est pas, comme je vous disais tantôt, c'est rarement blanc ou noir. C'est un champ qui est assez complexe.

785 Malgré tout, l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, a fixé certains seuils, et on va y revenir plus dans le détail, mais si on regarde très rapidement, là, à l'écran en haut, on voit que la nuit, l'Organisation mondiale a fixé un seuil de, par exemple pour ne pas perturber le sommeil, 40 dB(A) à l'extérieur des maisons.

790 J'en profite tout de suite pour vous dire qu'un dB(A), c'est pas tellement – ce soir, on ne fera pas un cours sur l'audiologie ou sur l'acoustique. Ce qu'il faut savoir, les dB, c'est comme un kilo. Un kilo c'est une mesure de poids. Une once c'est une mesure de poids ou de volume. Un centimètre cube, c'est une mesure de volume. Un décibel (A) c'est une mesure de la pression qu'on ressent à l'oreille, donc de la pression acoustique.

800 Ce n'est pas tellement important de rentrer dans le détail. Pourquoi on parle de décibel (A)? C'est parce que les décibels vont être pondérés, parce qu'il y a certaines fréquences que l'oreille humaine entend mieux, d'autres fréquences qu'elle n'entend pas. Alors donc, les niveaux de bruit peuvent être mesurés en bruit pur, mais en général, ils vont être, après ça, convertis dans une mesure de bruit qui affecte, que l'être humain va percevoir. D'accord? Donc, c'est ça la mesure de décibel (A). Donc, toute la soirée... bien, toute la soirée, dans la demi-heure qui m'est confiée, je vais vous parler de dB(A). Donc, dB(A) c'est des décibels pondérés pour l'audition. Donc, voilà, je ferme la parenthèse de la mesure de bruit.

805 Donc, comme je vous disais, perturbation du sommeil. On voit dans la littérature que ça pourrait débuter autour de 40 décibels. Ce qu'on sait, toutefois, c'est qu'il y a des populations qui sont plus sensibles, notamment les jeunes enfants, notamment les

810 personnes âgées. Donc, l'OMS met des valeurs-seuils d'autour de 30 décibels à l'intérieur des domiciles, comme étant des mesures à respecter si on veut, si on ne veut pas, en fait, perturber le sommeil.

815 Ce qu'on sait aussi, c'est que la parole, quand on parle, on parle à peu près à 50 dB, si on ne crie pas ou si on ne chuchote pas. Le son qui sort de notre bouche en temps normal, dans une conversation normale, ça tourne autour de 50 décibels. Et pour bien comprendre quelqu'un qui nous parle, il faut que le bruit de fond soit en deçà d'environ 15 décibels de différence entre le bruit que vous entendez et le bruit de fond. Si, par exemple, je suis dans un environnement très, très, très bruyant et que je ne hausse pas la voix, même si  
820 l'environnement est, par exemple, à 45 décibels et moi je parle à 50, la différence entre le niveau, le bruit de fond et le bruit que j'émetts en vous parlant ne sera pas suffisant.

825 Donc, pour avoir une bonne compréhension, de façon générale, ça prend une différence entre la voix parlée et le bruit de fond d'à peu près 15 décibels. C'est pour ça qu'on dit qu'à partir du moment où dans une habitation à l'intérieur ou quand j'essaie de parler avec les gens, le niveau de bruit de fond est de 35 décibels et plus. Ça commence à gêner la communication. Donc, la valeur-seuil, elle est autour de 35 décibels, et ça autant à l'intérieur qu'à l'extérieur quand on veut se parler.

830 Maintenant, l'OMS identifie aussi des seuils de gêne, des seuils de nuisance, notamment en milieu extérieur, qui font en sorte que les gens vont commencer à développer toutes sortes de réactions aux sons qui vont les agresser, les rendre irritables et tout ça. Et on parle d'une gêne modérée, c'est-à-dire un assez bon pourcentage de la population qui va être dérangé au moment où le bruit de fond est à peu près le même bruit que, mais de façon  
835 continue, que le bruit qu'on émet quand on parle. Et on va parler d'une gêne sérieuse autour de 55 dB.

840 Donc ça, c'est les valeurs-seuils, mais on va les reprendre maintenant sur les effets sur la santé. Qu'est-ce que la littérature nous dit en fonction de chacun de ces effets-là ou chacun de ces niveaux-là, et qu'est-ce que ça peut vouloir dire sur l'effet sur la santé ou encore les activités quotidiennes.

845 Donc, ce que la littérature nous dit, parce qu'il y a plein, plein de choses dans la littérature, mais ce sur quoi on a des confirmations ou des évidences solides, c'est que les effets sur la santé seraient, à court terme, seraient les suivants : d'abord, ça va rendre la communication difficile, et on va parler ensuite, tantôt, de ce que ça veut dire que de ne pas pouvoir bien communiquer. Un des premiers effets aussi qui est noté par le bruit, ça va être le sommeil qui va être altéré. Ce qu'on voit aussi, c'est que ça va perturber les activités quotidiennes, notamment les activités qui nécessitent de communiquer, qui vont nécessiter  
850 de se concentrer ou qui vont nécessiter un certain calme, une certaine vigilance.

Donc, ça perturbe les activités quotidiennes. Et au niveau très biologique, ça peut accélérer le rythme cardiaque et élever la tension artérielle.

855 Vous avez une question? Non? J'ai eu l'impression que vous aviez une question pour moi.

**LE MANDATAIRE :**

860 Non.

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

865 Donc, ça, c'est à court terme. À moyen terme, ce qu'on voit c'est qu'à force d'avoir un sommeil altéré, on peut avoir une baisse de performance. Le fait aussi de ne pas pouvoir bien communiquer, ça peut nous amener des problèmes de performance, et le fait d'avoir de la difficulté à se concentrer. Donc, un des effets à moyen et à long terme du bruit dans notre environnement, c'est le problème de performance dans nos activités. Et on sait aussi qu'à moyen et à long terme, on a de documenté dans la littérature qu'un bruit, et on verra tantôt les niveaux de bruit que ça prend, le bruit peut créer un problème d'hypertension chronique, 870 pas juste une élévation de la tension artérielle quand, par exemple, on est soumis à un bruit ponctuel, mais à long terme on pourrait développer des problèmes d'hypertension, des problèmes de maladie cardiovasculaire dont l'infarctus du myocarde.

875 Et on sait aussi que le bruit, un environnement sonore important, va finir par aggraver les problèmes potentiels de... les gens qui ont possiblement des problèmes psychologiques, le bruit pourrait aggraver ces problèmes-là dans une communauté.

880 Donc, voilà ce que la littérature nous dit comme étant des effets, soit pour lesquels ont a des évidences qui sont qualifiées de suffisantes ou encore qu'on a des évidences limitées, mais quand même présentes dans la littérature. Puis tantôt, à la période de questions, si vous voulez que je vous fasse un peu la différence, c'est important de savoir que nous, on ne retient pas dans nos avis de santé publique, tout ce qui est littérature peu probable ou trop contradictoire.

885 Mais si les évidences sont suffisantes, ça veut dire qu'il y a un risque réel et avéré. Et quand on parle d'évidences limitées, en général, c'est qu'il y a plusieurs études qui vont dans ce sens-là, mais peut-être que certaines autres études pourraient venir confirmer. Souvent, c'est une question de quantité d'études qu'on a ou d'ampleur des populations exposées. Il y a différents éléments qui vont jouer sur le fait qu'une étude, l'évidence va être limitée, mais 890 moi, ce que je vous donne ici, c'est principalement des évidences suffisantes. Donc, vraiment, les experts s'entendent pour dire : « Voici les effets potentiels du bruit sur la santé et la qualité de vie. »

895 Maintenant, à quel niveau? Je ne vous parle pas du tout de la surdité. Parce qu'un  
des premiers effets qui a été documenté dans la littérature du bruit, c'est sur la surdité, mais  
là, c'est à des niveaux qu'on retrouve dans les industries. On parle de 80 dB(A), 90, 95 et en  
montant. On n'est pas dans ce niveau-là quand on parle d'un bruit communautaire. Donc, je  
n'ai pas mis la surdité comme étant un effet du bruit communautaire. En général, c'est assez  
rare que le bruit soit suffisamment élevé et de façon suffisamment continue pour rendre les  
900 gens sourds. D'accord?

Alors donc, à partir de 35 décibels, donc 35 dB(A) à l'intérieur de la maison,  
clairement, comme je vous disais tantôt, on commence à avoir des problèmes de  
compréhension de la parole. Parce que comme on ne passe pas notre journée à crier, qu'on  
905 parle à peu près à 50 dB, et comme ça prend une certaine différence entre notre parole et le  
bruit ambiant pour qu'on soit capable de percevoir tous les sons qu'émet la voix parlée, bien  
évidemment, à partir de 35 dB(A), on peut voir qu'on commence à créer des problèmes de  
compréhension.

910 Évidemment, ça, c'est en moyenne. Ce qu'on sait, c'est qu'il y a des gens qui sont  
plus... qui en bas, même, de 35 dB(A) vont avoir des problèmes. Et c'est notamment les  
personnes qui souffrent d'un déficit auditif et les personnes âgées, qui souvent vont souffrir  
d'un déficit auditif. Parce que déjà, si vous avez un problème d'audition, vous avez de la  
difficulté à percevoir les bruits dans un climat sonore extrêmement peu bruyant. Alors, le  
915 moindrement qu'on augmente le bruit de fond, évidemment, les gens qui souffrent de déficit  
auditif vont avoir plus de difficultés à comprendre.

Les enfants qui sont en phase d'apprentissage du langage et de la lecture vont  
nécessiter des bruits de fond encore plus bas que ça, c'est-à-dire qu'eux sont d'autant plus  
920 sensibles à l'augmentation du bruit dans la pièce quand on leur parle, et les gens qui ne  
maîtrisent pas bien la langue. Donc, 35 dB(A) c'est vraiment pour la population de façon  
générale, mais c'est même déjà un peu bruyant pour les gens les plus vulnérables,  
notamment les enfants.

925 À partir de 40 dB(A), maintenant, la nuit. Parce que la plupart des études qu'on voit  
dans la littérature – on pourrait faire des mesures de bruit sur toute la journée, donc sur 24  
heures, on peut faire des mesures juste de nuit, des mesures de jour, des mesures de  
soirée, on peut faire différents types de mesures, mais ce qui est documenté sur la santé,  
c'est beaucoup, beaucoup les niveaux de bruit la nuit, huit heures par nuit, jour après jour.

930 Donc, quand on regarde ici, on parle de 40 dB(A) la nuit à l'extérieur. Ça, c'est le  
seuil minimal à compter duquel on commence. Plus on augmente après 40 dB(A), plus on va  
voir des perturbations physiologiques du sommeil. Donc, les gens vont avoir tendance à se  
réveiller régulièrement ou à avoir de la difficulté à entrer dans un sommeil profond et vont  
935 avoir de la difficulté à se rendormir. Donc, il y a vraiment une perturbation qui commence à

devenir très évidente à partir de 40 dB(A) la nuit, à l'extérieur. Et on voit aussi la sécrétion d'hormones de stress. Ce qui viendrait expliquer – tantôt quand on a parlé, vous vous rappelez, de l'hypertension et des maladies cardiovasculaires, ce serait probablement secondaire à cette élévation ou cette sécrétion d'hormones de stress qui est secondaire à une exposition au bruit.

Donc, les conséquences des perturbations du sommeil, c'est entre autres la baisse de la performance le jour. C'est aussi une perturbation du caractère. Les gens finissent par être un peu anxieux, fatigués, irrités, tout les énerve. On voit aussi des risques d'accident qui sont accrus, compte tenu de la baisse de la vigilance, et les gens, on note dans la littérature qu'à partir de 40 dB(A) nuit, extérieur, les gens vont commencer à utiliser des somnifères.

Comme je vous dis, les enfants sont un groupe particulièrement vulnérable aux effets du bruit. Et ce qu'on note, c'est que dans les écoles autour des aéroports, les enfants qui sont exposés au bruit aérien montrent des problèmes de déficit d'attention, difficulté de concentration, moins bonne discrimination auditive et perception de la parole, moins bonne mémoire, moins bonne habileté à lire, moins bonne habileté à performer lors des tests standardisés, des résultats scolaires qui sont diminués et de la somnolence.

Et ça, ce serait probablement le cumul d'un manque de sommeil – là, on parle de 40 dB – par les nuits perturbées, et possiblement aussi, parce qu'on parle le jour, au pourtour des aéroports, si les niveaux de bruit sont suffisamment élevés pour même perturber la communication. Donc, l'effet du manque de sommeil, la perturbation de la communication, la perturbation de la concentration amèneraient des problèmes d'apprentissage, et ça, c'est bien documenté dans la littérature et à des niveaux de bruit aussi bas que 40 dB de nuit, extérieur, pour le sommeil, et 35 dB à l'intérieur de la bâtisse, là où est l'enfant. Si c'est bruyant à l'extérieur et que ça a un impact à l'intérieur, on peut avoir ces différents effets-là sur les enfants qui sont, comme je vous dis, des groupes très vulnérables.

À partir de 40 dB, toujours dB la nuit, à l'extérieur, ce qu'on voit aussi c'est, à 40 dB(A), augmentation de la tension artérielle, modification de l'humeur. Si on augmente encore davantage le bruit, 50 dB(A) la nuit à l'extérieur, on parle de hausse de la tension artérielle qui devient plus chronique. On parle de maladie cardiovasculaire dont l'infarctus du myocarde. Et 60 dB(A) la nuit à l'extérieur, on parle d'une aggravation des problèmes psychologiques et des troubles mentaux.

Je fais une petite parenthèse ici. Je vous parle tout le temps de dB(A) la nuit. En fait, quand, avec notre mesure, notre appareil, notre sonomètre, on prend une mesure à l'extérieur, par exemple un 30 dB(A) de jour va avoir un certain effet sur moi. Un 30 dB(A) de nuit va avoir plus d'effet. Et donc, on pondère, on ajuste le niveau mesuré à l'extérieur quand c'est la nuit, en y ajoutant un facteur de correction. Et moi, quand je vous parle des mesures, des L nuit ou des dB(A) la nuit, c'est vraiment la mesure pondérée. O.K.? Tantôt, je vais

vous mettre ça en relation avec les mesures qu'on a prises, que Dessau a prises, et là, ça va probablement devenir un petit peu plus clair.

980

Donc, là, je vous ai parlé des niveaux qui sont bien documentés dans la littérature : 35 dB(A) pour la communication, 40 dB(A) extérieur de nuit pour le sommeil, les problèmes d'hypertension à partir de 55 dB(A) et les infarctus, puis à partir de 60 dB(A), toujours des mesures de nuit, les effets sur probablement l'aggravation des problèmes psychologiques.

985

Mais au-delà des problèmes psychologiques ou des problèmes psychiatriques qui peuvent être aggravés, ce qu'on sait aussi, c'est qu'un bruit ambiant, et là on a moins un niveau... ça dépend un peu de la susceptibilité des individus, mais on va avoir, au-delà des impacts directs sur la santé, vont s'ajouter des impacts négatifs sur l'interaction sociale, va s'ajouter une anxiété accrue par l'insécurité quand on vit proche d'un aéroport. Ça, c'est bien documenté que les gens sont... avoir le bruit du trafic routier ou le bruit d'une voie de train qui passe près de chez soi, ça n'a pas le même impact en termes d'anxiété et donc de risques perçus par la population, que des avions qui passent au-dessus de notre tête.

990

995

Donc, il y a un facteur, je dirais, psychologique, qui s'ajoute à l'anxiété chez les citoyens. Il y a aussi une anxiété qui est accrue dû au fait qu'on n'a pas de contrôle sur le bruit. Et ça, c'est bien connu en environnement, les gens vont fumer et on sait que fumer c'est super mauvais pour votre santé, mais ils ont l'impression qu'ils ont du contrôle. On va vous exposer à un niveau de contaminant beaucoup plus faible que le fait de fumer tous les jours, mais comme vous n'avez pas de contrôle, parce que c'est dans l'environnement, les gens deviennent plus anxieux. C'est connu comme phénomène. Et on voit aussi la perte de la jouissance de son chez-soi et de sa vie de quartier.

1000

1005

Et là, on parle ici de ce que l'OMS dit, à partir d'une gêne, à partir de 50 dB(A) ou 55 dB(A), on parle d'une gêne modérée ou d'une gêne sévère. Et c'est un ensemble de symptômes qui se développent quand on tourne autour de 50, 55, mais il y a des gens qui vont développer différents symptômes, même en deçà de 50 dB.

1010

On sait, par exemple, que pour les éoliennes, les gens commencent à se sentir grandement agressés et irrités à des niveaux de 30, 35 dB. On est loin du 50 ou du 55. Mais disons qu'au pourtour des aéroports et tout ça, des seuils 50, 55, c'est des seuils de gêne ou de nuisance pour la population qui peuvent être sources d'impact psychologique important de la nature de ceux dont on vient de vous parler.

1015

Donc, si en quelques repères on résume ce qu'on vient de se dire là, ce qu'on sait c'est qu'à droite, ce qu'on marque : le seuil NOAEL, la NOAEL, comme disait un de mes anciens profs en toxicologie, c'est le *No Observable Adverse Effect Level*. Donc, la littérature nous dit et l'OMS nous dit que de façon générale, un bruit en bas de 30 dB(A) ne causerait pas d'effets mesurables sur la santé et le bien-être, en bas de 30 dB(A). Toutefois, dès qu'on

1020 entre à 35 dB(A) dans une maison, on peut commencer à avoir un impact sur la communication. On se disait ça tantôt.

1025 Ensuite, quand on parle de 40 dB(A), donc ça, c'est la nuit, donc c'est une mesure... dans le fond, c'est 30 dB(A) corrigés pour 40, parce que c'est la nuit à l'extérieur, les populations les plus sensibles commencent à avoir des effets, des perturbations de leur sommeil.

1030 Ensuite, quand on parle de 50 dB(A), 55 dB(A), à gauche, c'est vraiment ce qu'on considère être la gêne communautaire, qui est soit modérée pour 50 dB(A), soit importante pour 55 dB(A). Et même l'OMS dit qu'à partir de 55 dB(A) le jour, à l'extérieur, il y a perte de jouissance de la cour et de la terrasse. Imaginez, les gens qui s'achètent une maison ont une cour, ont une terrasse, ce n'est certainement pas pour quand ils sortent dehors être obligés de crier pour se faire entendre. Et à 55 dB(A) en montant, on est vraiment obligé d'élever la voix de façon importante.

1035 Et quand on parle d'un milieu sonore bruyant ou très bruyant, on parle de 70 dB(A), on parle de 80 dB(A). Ce qu'il faut savoir, c'est qu'à 70 dB(A) – et tous ces chiffres-là, ils sont là parce qu'après ça, on va en reparler – le 70 dB(A) qui peut être un bruit de pointe, ce qu'on sait c'est que s'il y a 70 dB(A) à l'extérieur et que vous voulez vivre vos fenêtres  
1040 ouvertes, ça fait en sorte que, en moyenne, le niveau sonore à l'intérieur de votre maison est à 55 dB(A). Donc, si vous avez un bruit extérieur à 70 dB(A), vous êtes obligé de hausser le ton de façon importante dans la maison pour vous faire comprendre. Donc, on n'est plus du tout dans un environnement calme où on essaie d'écouter la télé, où on essaie de converser, où on essaie de se concentrer et écouter de la musique. D'accord? Donc, voilà pour les  
1045 effets documentés sur la santé.

1050 Si on regarde les mesures de bruit aux abords de l'aéroport – comme je vous disais, nous, avant de vous parler des mesures de bruit, il faut d'abord faire une appréciation de la façon dont les mesures ont été prises : est-ce qu'on considère qu'on peut se fier sur ces mesures-là et émettre une opinion? Est-ce qu'on se sent confortable avec la qualité des mesures, les stratégies d'échantillonnage et tout ça?

1055 Ici, ce qu'on peut vous dire de l'étude de Dessau qu'on a entre les mains, que vous nous avez transmise – la méthodologie, elle est bonne, les données sont intéressantes, les sites qui ont été mesurés sont des sites pertinents. Évidemment, on pourrait toujours faire plus, faire encore plus de données, plus de sites, sur un nombre de jours plus grand, mais vraiment, avec l'étude qu'on a entre les mains, la métho, elle est bonne, les données sont intéressantes, les sites sont pertinents.

1060 La valeur de N70 qui est utilisée, c'est une valeur qui est simple d'interprétation. C'est le nombre de vols au-dessus de 70 dB. On se rappelle tantôt, 70 dB, 55 à l'intérieur de la maison, on est obligé de hausser la parole, on peut difficilement écouter la télé et tout ça. Donc, c'est probablement pour ça que le N70 est utilisé, puis c'est très facile pour communiquer avec les citoyens de dire : il y a tant de fois par jour que le bruit a dépassé 70.

1065 Ça n'a pas nécessairement une corrélation santé, mais ça l'a une corrélation importante sur, notamment, les activités quotidiennes.

Donc, les valeurs N70 sont simples d'interprétation. Il y en a dans le rapport. Dans le rapport, on fait beaucoup référence à la NEF, la *Noise Exposure Forecast*. Nous, en santé publique, on s'en sert moins. C'est une mesure qui est utile pour comparer les aéroports entre eux, mais toutefois, comme on le marque dans les limites, pour nous, les NEF, les N-E-F n'ont pas de corrélation santé. Donc, nous, en santé publique, on ne se fie pas sur les NEF pour prédire les effets potentiels sur la santé de la population, mais c'est clairement quand on veut comparer un aéroport à un autre, c'est quand même une mesure qui est

1070 intéressante, mais ce n'est pas une mesure santé.

1075

D'autres limites, c'est que les analyses, donc les analyses basées sur les NEF sont discutables quand on veut parler de santé, parce que c'est surtout basé sur un nombre de plaintes. Et l'analyse des données qui a été faite dans le rapport a pris en considération ce qu'on calcule le  $L_{dn}$ , c'est-à-dire les niveaux de bruit jour et nuit, alors que l'OMS nous suggère de prendre plutôt des mesures qui considèrent des pondérations pour le jour, le soir et la nuit.

1080

Donc, la mesure choisie n'est peut-être pas optimale, mais nous on a refait des calculs, parce qu'on avait quand même toutes les mesures sous la main, mais les conclusions qui sont basées juste sur les  $L_{dn}$  qu'on appelle, c'est peut-être pas optimal sur le plan de la santé. C'est pas mauvais, mais c'est peut-être pas optimal. Et ce qu'on n'a pas dans le rapport, on ne retrouve pas de  $L_{Amax}$  qu'on appelle. C'est des niveaux de bruit maximum en pointe. Et là, ça, c'est important, notamment, entre autres sur le nombre de fois qu'on peut vous réveiller la nuit ou le nombre de fois qu'il y a un certain niveau de bruit qui est dépassé et que là, ça a un effet de stress. Donc, ça, cette mesure-là du  $L_{Amax}$  n'est pas présente dans le rapport. Est-ce qu'on doit ne pas interpréter les mesures qui sont dans le rapport? Pas du tout. Parce que vous allez voir, on a en masse de mesures pour se prononcer. Mais ça, ce serait peut-être une petite limite. Si on voulait faire davantage de

1085

1090

1095 mesures, ça pourrait être intéressant d'aller chercher les  $L_{Amax}$ .

Donc, voilà un petit peu, nous, les constats qu'on fait quand on regarde les données qui sont là. Donc, il y a l'aéroport – dans les petits points verts, A, B, C, D, E, F, pour ceux qui n'ont jamais vu les résultats de l'étude Dessau, ça vous dit où les stations de mesures ont été installées. Et donc, tantôt, quand je vais vous montrer les niveaux mesurés en A, B, C, D, E, F, mais c'est à ces stations de mesures là.

1100

1105 On a essayé aussi d'extrapoler sur la carte, un peu, les populations qui peuvent être touchées à l'intérieur d'un cercle de 2 km autour de l'aéroport et d'un cercle de 4 km. Donc, on peut penser que les populations qui vivent sous ce grand cercle-là sont quand même des populations qui sont fort nombreuses. On parle d'à peu près 100 000 personnes, voire un petit peu plus.

1110 Donc, si on regarde, maintenant, si on commence à rentrer dans le détail des différentes données. Si on regarde, par exemple, le jour et le soir, il y a une mesure qu'on est capable d'extrapoler du rapport en refaisant des calculs, et puis on a été aidés là-dessus par des spécialistes en acoustiques et en audiologie. Donc, je vous rappelle que l'Organisation mondiale de la santé dit que le jour, sur une période de 16 heures, les niveaux de gêne modérés sont situés autour de 50 dB, puis de gêne sérieuse on parle de 55 dB.

1115 Donc, on sait que le jour, idéalement, on ne devrait pas dépasser 50 à 55 dB ou, enfin, si on le dépasse, on a clairement un effet de gêne et de nuisance importante sur les populations avoisinantes.

1120 Ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris la journée la moins achalandée et la journée la plus achalandée, et on vous a montré, à chacun des points, A, B, C, D, E, F, quels sont les niveaux qui ont été mesurés dans l'étude Dessau. En bleu, c'est tout ce qui dépasse le 50 dB(A); en rouge, c'est ce qui dépasse le 55 dB(A). Donc, on voit que même une journée peu achalandée, il y a, à plusieurs points de mesure, on est dans un contexte de gêne modérée. Et on voit que la journée la plus achalandée, il y a des jours, on est dans un contexte à l'extérieur de gêne sévère.

1130 Ça, c'est des moyennes sur 16 heures. Ce n'est pas un pic. C'est la moyenne du bruit du 16 heures. Quand on regarde au point C, 62.5 dB(A) pendant 16 heures, c'est bruyant. Moi, je ne pourrais pas vous faire une présentation avec ce type de niveau de bruit là, je n'aurais plus de voix après cinq minutes. Pourtant je suis bien mémère, c'est connu.

1135 Donc, un premier constat : dans le fond, la gêne, elle est persistante, autant pour les journées peu achalandées que les journées très achalandées, en termes de vols d'avion, et on voit que les niveaux sont forts importantes.

1140 Maintenant, quand on regarde la nuit. On se rappelle que la nuit, on dit que les  $L_n$ , donc c'est la mesure qui est prise, pondérée, parce que c'est la nuit, et on fait ce  $L_n$  là sur 8 heures, qui ne devrait pas dépasser 40 dB, selon le seuil de l'OMS. Parce qu'on pense qu'entre 40 et 55 dB, on a des effets néfastes sur la santé, bien documentés. Et quand on passe au-dessus de 55 dB, évidemment on a un danger qui est croissant pour la santé. Mais là, vous êtes à même de constater, tout comme moi, que même les nuits peu achalandées, on a, finalement, aucun point où on respecte les lignes directives ou les guidelines, qu'on

1145 appelle en grec ancien, de l'OMS, même les journées peu achalandées. Et les journées les plus achalandées, évidemment, on est à des niveaux qui sont fort importants en termes de niveaux de bruit mesurés à l'extérieur.

1150 Donc, évidemment, sur la base des données qui sont devant nous, on peut constater que les nuits, des gens qui vivent au pourtour de l'aéroport, notamment près de ces points-là, sont nécessairement perturbés.

1155 Qu'en est-il maintenant du trafic aérien à Saint-Hubert? Parce que je vous ai dit au début, on peut aller sur le nombre de vols, sur le nombre de pics, sur des moyennes. C'est assez intéressant de voir que dans le fond, dans une même journée très achalandée, on peut avoir près de 1 200 mouvements d'avions dans une même journée, dont 622 posés-, décollés qui ont été mesurés la journée du 13 août. Et vous vous rappelez, tantôt, quand je disais 70 dB dehors, ça fait 55 à l'intérieur de la maison, puis 55 c'est difficile de se comprendre, ce n'est très certainement pas propice à la concentration, à la lecture, à l'écoute de la télé, à la conversation; 55 c'est très bruyant à l'intérieur de votre maison, et ça, ça prend 70 dB pour avoir un équivalent, la fenêtre ouverte, à 55 dB, à peu près, en moyenne, à l'intérieur de la maison. Ce qu'on remarque, c'est qu'une journée très achalandée, il y a à 1160 294 occasions que le niveau de bruit a dépassé 70 dB; 23 occasions, de jour, que le niveau de bruit a dépassé 80 dB; et 3 occasions où le niveau de bruit a dépassé le 90 dB. C'est très, très, très élevé.

1165 Et quand on regarde les soirées, évidemment, 130 fois que le niveau de bruit a dépassé 70 dB. C'est énorme. Énorme.

1170 En fait, si on voulait comme faire une moyenne, ce qu'on peut vous dire c'est que la moyenne, ce qu'on voit, notamment au point C, il y a un avion à toutes les trois minutes qui génèrent un bruit de plus de 70 dB le jour et le soir, la semaine, comme la fin de semaine, dehors. Dehors. Donc c'est, en termes de nombre d'événements sonores, au-delà de toutes les moyennes que je vous ai montrées tantôt, en termes de nombre d'événements sonores, c'est important.

1175 S'il y avait personne qui vivait au pourtour de l'aéroport, ça serait, somme toute, absolument pas un problème. Je vous ai dit tantôt que les gens les plus sensibles, entre autres aux effets du bruit, et là, on parle pas de 70 dB, on parle de 40 dB à l'extérieur la nuit, voire donc 35 dB à l'intérieur de la maison, pas 55, 35 dB à l'intérieur de la maison, des 1180 garderies, on sait que ça peut perturber, notamment, les activités des enfants, l'apprentissage et tout ça. Ce qu'on vous a mis sur la carte, ici, c'est la quantité de garderies, d'écoles et de centres de personnes âgées qu'il y a, là où on a mesuré des niveaux de bruit.

1185 Donc, on a non seulement des gens qui vivent là, mais – parce qu'on pourrait penser aussi : ah, bien finalement, le jour, c'est pas si pire, parce que tout le monde va travailler à

1190 Montréal. Je viens de Montréal, ça paraît. Mais en fait, il y a des gens qui vivent là le jour, mais on sait aussi qu'il y a de l'activité dans les garderies, dans les écoles, dans les centres de personnes âgées. Donc, c'est vraiment un milieu qui est très habité, au-delà des résidences, c'est aussi habité par d'autres milieux de vie qui sont les écoles et les CPE et les résidences pour personnes âgées.

1195 Ça tire à sa fin, ne vous inquiétez pas trop. D'autres motifs de préoccupation : évidemment, bien, on voit que déjà on a un problème, je dirais, que je quantifierais d'important, de bruit au pourtour de l'aéroport. Ce qu'on voit aussi, c'est qu'à Saint-Hubert, année après année, on voit que le trafic aérien a augmenté de façon importante, a augmenté, en fait, aussi rapidement, sinon... en fait, plus rapidement qu'à l'aéroport de Dorval. Et ce qui est important de savoir, c'est qu'en mars 2009 – là, on a 2005, 2006, 2007, 2008 – en mars 2009, la quantité, le trafic aérien à l'aéroport de Saint-Hubert était le troisième endroit au Canada où le volume était le plus important. Donc, après Toronto et 1200 Vancouver. Donc, plus de trafic aérien à Saint-Hubert qu'à Dorval. Donc, c'est assez important en termes de volume d'activités.

1205 Et ce qu'on sait aussi, quand on lit les journaux, parce qu'on ne lit pas juste la littérature, on lit les journaux, on voit aussi qu'il y a des développements aéroportuaires qui sont potentiellement projetés. Donc, pour nous, c'est une source de préoccupations.

1210 Donc, les constats de la Direction de santé publique; qu'est-ce qu'on retire de tout ce que je viens de vous dire? D'abord, ce qu'il faut savoir, c'est que l'organisme humain peut s'adapter minimalement au bruit, mais jusqu'à un certain point, et passé un certain niveau, il n'en a plus la capacité. C'est pas quelque chose, le bruit, auquel on s'habitue.

1215 Donc, pour nous, il y a des constats qui sont absolument sans équivoque. D'abord, que les plaintes des citoyens sont fondées. Quand on parlait tantôt des NEF, les NEF, là, que beaucoup d'aéroports prennent pour un peu voir : est-ce que je devrais avoir des populations, des ci, des ça, puis qu'en fait, que même les municipalités vont prendre pour zoner autour des aéroports, c'est basé sur des plaintes des citoyens.

1220 Les plaintes des citoyens, c'est souvent, quand on a des plaintes isolées, c'est bien sûr quelque chose qui est toujours préoccupant pour les citoyens, mais le fait d'avoir des plaintes qui sont plutôt régulières et en grand nombre, c'est souvent un proxy, qu'on appelle, d'un problème qui est réel.

1225 Donc, moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'avec l'analyse des données que j'ai devant les yeux, je dois vous dire que les plaintes des citoyens me semblent absolument fondées. Le bruit qui est généré par l'aéroport occasionne une gêne sonore de modérée à sérieuse aux alentours de l'aéroport. Sur la base des niveaux de bruit mesurés et des calculs effectués, on peut conclure à la présence de risques qui sont réels pour la santé et le bien-

être des personnes qui habitent aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert. Et les risques sont  
1230 possiblement légèrement sous-évalués, compte tenu qu'on n'a pas les valeurs de  $L_{Amax}$ .

1235 Donc, une fois ces quelques constats mis de l'avant, les recommandations de la  
Direction de santé publique – vous allez voir, elles sont relativement peu nombreuses :  
d'abord, que des mesures pour réduire l'exposition au bruit provenant de l'aéroport soient  
instaurées dans un but de protéger la santé du public. Donc, c'est ma recommandation  
formelle aux autorités municipales. Il faut faire quelque chose pour protéger la santé de la  
population et ça va passer par réduire les niveaux d'exposition au bruit.

1240 Ce qu'on souhaiterait aussi, ce qu'on vous recommande, c'est de mettre un système  
de surveillance des niveaux de bruit qui va être mis en place rapidement et pour lesquels on  
va avoir des résultats qui vont être rendus disponibles au public. C'est toujours important que  
les citoyens au pourtour des aéroports ou face à peu importe lequel contaminant – dans le  
cas qui nous préoccupe, le bruit –, c'est important que les citoyens soient mis au courant de  
façon régulière de ce qui est fait et des résultats, en fait, des mesures d'atténuation que vous  
1245 pouvez prendre. Donc, le fait d'avoir des mesures de bruit qui sont surveillées de façon  
régulière, ça permet aussi aux autorités municipales, si elles veulent contrôler les niveaux de  
bruit, de voir comment ça évolue au travers les années, en espérant que ça évolue,  
évidemment, à la baisse et que les citoyens soient associés à la démarche d'identification  
des solutions pour réduire le bruit.

1250 Moi, je recommande, et à la Ville et aux citoyens – pour les citoyens, ils ne doivent  
pas juste s'installer en gérants d'estrade puis attendre que tout se passe à la municipalité –  
c'est très important, des solutions autour des aéroports, ça existe. Ce sont en général des  
solutions qui sont complexes. Il faut absolument que ce soit travaillé de concert, entre la  
municipalité et les citoyens, et dans la mesure de notre expertise, évidemment, la  
1255 collaboration de la Direction de santé publique vous est assurée. Voilà.

#### **LE MANDATAIRE :**

1260 Merci! Merci beaucoup, Docteur Sauvé. Merci, c'est une très belle présentation et je  
suis très heureux que vous ayez pris le temps de venir nous rencontrer, que vous ayez pris  
aussi le temps de travailler à partir des données qu'on a, parce qu'on a quand même très  
peu de données à notre disposition présentement. Et c'est une des raisons, d'ailleurs, pour  
laquelle on est ici ce soir, les mesures qui ont été prises, et quelques soient les arguments  
1265 qu'on va invoquer pour nous dire que, dans le fond, on aurait pu changer la méthodologie et  
de les analyser sur une année, trois ans, six mois ou tout ça, ça n'enlève pas le fait qu'il y a  
un problème de bruit. Je pense que déjà, l'existence même des travaux que nous faisons  
sont liés, dans le fond, à l'interprétation qui est faite ici, à la Ville de Longueuil, de l'étude  
comme telle. Donc, il n'y a pas de négation du bruit.

1270 Ceci dit, je vais travailler sur deux volets, là. Je vais commencer tout de suite, comme je suis à la recherche de solutions : quel genre de mesures, selon vous, il nous faudrait appliquer ou prendre ou encore quels sont les objectifs, dans le fond, qu'on devrait poursuivre à court terme? Autrement dit, qu'est-ce qu'on peut faire?

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1275 Moi, vous allez me trouver bien plate pour ça, je vais faire comme le groupe avant moi et dire : vous savez, je ne suis pas une experte des mesures et je ne veux pas trop me prononcer. Toutefois, il y a des choses qu'on sait. Il faut bien, bien, bien comprendre que toutefois, la Direction de santé publique, son expertise, c'est sur les effets sur la santé. On  
1280 n'est pas des experts en aéronautique.

Docteure Lajoie, qui est avec moi, a revu la littérature aussi sur des solutions qui pourraient être apportées. Il y en a, il y a des choses qu'on voit qui sont documentées, en Europe, notamment, et je pourrais la laisser vous glisser quelques mots de ça, mais il faut  
1285 vraiment prendre nos quelques réflexions sur les solutions de façon très prudente, parce que, évidemment, on n'est pas des ingénieurs acoustiques, on n'est pas des ingénieurs aéronautiques. On ne connaît pas bien toutes les réglementations qui font en sorte qu'un aéroport peut, peut pas, la municipalité peut, peut pas légiférer et ci, et ça.

1290 Donc, il faut être très prudent. Nous, notre expertise c'est : est-ce qu'il y a un agresseur? Est-ce que ça a des impacts sur la santé? Et est-ce qu'on pense qu'il faudrait faire quelque chose? Et, clairement, bon, mes constats c'est : oui, il y a un problème.

Maintenant, à court terme, c'est sûr que dans à peu près toutes situations  
1295 environnementales, on peut faire deux choses : on peut réduire l'exposition ou complètement éliminer l'exposition. Réduire l'exposition, je vous dirais une des premières préoccupations qu'on a, puis on avait échangé un peu là-dessus, docteure Lajoie et moi et l'équipe avec qui on travaille, une des premières préoccupations qu'on a, c'est bien sûr le bruit nocturne. Parce que ce qui est documenté aller-retour dans la littérature, qui crée des effets la nuit  
1300 même et dans les semaines qui suivent et dans les mois qui suivent, c'est les perturbations du sommeil liées au niveau du bruit. Puis je vous ai montré tantôt les niveaux de bruit, les  $L_n$ , qui sont vraiment, honnêtement, pour moi, sont très élevés, sont impressionnants en termes d'exposition de la population.

1305 Donc, si on était capable, déjà, de réduire les niveaux de bruit la nuit pour permettre un sommeil plus réparateur, on vient d'enlever un certain problème.

Évidemment, les gens ne dorment pas juste la nuit. Ils dorment aussi le soir, ou enfin, essaient de se reposer le soir, même si les activités ont été... Vous savez, le bruit, même en  
1310 entreprise, il y a une certaine dose de bruit pendant un certain nombre de jours ou d'années

qui peut être tolérable le jour, en autant qu'on ait des périodes de récupération. Ici, on voit que le soir, il n'y a pas beaucoup moyen non plus de récupérer. Quand je vous disais tantôt, en dessous du point C, c'est un avion qui génère plus de 70 dB à toutes les trois minutes, de 8 h le matin à 22 h le soir, ça ne permet pas de repos.

1315

Donc, il y a certainement quelque chose qui fait qu'on devrait réduire, je dirais prioritairement, le bruit la nuit et le soir. Mais après ça, puis je laisserai docteur Lajoie vous en parler, il y a toutes sortes de mesures qui peuvent être faites pour aider les citoyens en termes d'isolation de leur maison, pour faire en sorte que quand ils sont dans la maison, à tout le moins, le bruit est moins élevé. Mais il faut comprendre que tout ça, c'est à court terme, peut-être. Parce que ça ne fait pas en sorte qu'une fois que vous êtes dehors sur votre patio, votre maison a beau être bien isolée, c'est bon pour un certain temps, c'est bon pour atténuer le bruit, c'est bon pour possiblement mieux dormir, mais ça ne fait pas récupérer la jouissance de votre environnement.

1320

1325

Donc, je vous dirais qu'à part de diminuer les niveaux de bruit par différentes mesures d'atténuation au niveau de l'aéroport, des écoles, des niveaux de bruit qui sont générés là, et d'atténuer le bruit à l'intérieur des maisons – quand je vous dis ça, je ne vous ai pas donné des solutions très, très concrètes, mais comme je vous dis, ce n'est pas l'expertise de la Direction de santé publique.

1330

Mais Louise, peut-être, il y a quand même des trucs qu'on voit, entre autres en Europe, au pourtour des aéroports.

1335

**Dre LOUISE LAJOIE :**

Il y a beaucoup de solutions, effectivement, qui peuvent être faites en termes d'atténuation dans les moteurs, particulièrement les avions avec pistons, qui pourraient avoir des solutions d'atténuation à ce niveau-là.

1340

**LE MANDATAIRE :**

Pouvez-vous juste vous rapprocher de votre micro?

1345

**Dre LOUISE LAJOIE :**

Des stratégies au niveau de l'atterrissage, par exemple, de couper les moteurs ou d'avoir un certain angle, une certaine vitesse. Les posés-décollés avec une altitude supérieure, qui devrait être une partie des réglementations auxquelles semblent, les écoles de pilotage, ne pas se soumettre, parce qu'ils sont exceptés de beaucoup de réglementations – que j'ai pu voir, là. Donc, au niveau de la fréquence, il devrait y avoir aussi une possibilité de réglementer ça. Au niveau des municipalités, il y a tout un pouvoir qui peut

1350

se dégager de ce sens-là. Je pourrais vous fournir plusieurs de ces mesures-là par écrit, si vous désirez.

1355

**LE MANDATAIRE :**

Merci, oui.

1360

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

En fait, moi, je mettrais un bémol sur ce que vient de dire ma collègue. On peut vous pister sur la littérature, mais docteur Lajoie est un médecin et moi de même, et au-delà de ce qu'on lit, moi, je ne voudrais pas être assise en face d'un expert, que ce soit un pilote qui me dise : c'est bien beau, vous me dites qu'on peut faire ceci, cela... C'est pas notre expertise.

1365

**LE MANDATAIRE :**

O.K.

1370

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

On peut vous dire que la littérature, quand on la regarde, on voit qu'il y a des endroits dans le monde où ils ont trouvé des solutions, et c'est ce que vient d'évoquer docteur Lajoie, mais idéalement, nous, on ne fera pas de débat d'experts ici avec des pilotes, avec des gens qui font de la réglementation, avec des gens qui sont des ingénieurs acoustiques ou... c'est tellement pas notre expertise.

1375

**LE MANDATAIRE :**

Alors, parlons santé.

1380

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Parlons santé.

1385

**LE MANDATAIRE :**

Parlons santé. Est-ce qu'il existe un bilan de santé de la population de l'agglomération, c'est-à-dire est-ce que vous faites des portraits ponctuels de la santé de la population et avez-vous constaté une détérioration de l'état de santé en lien avec l'exploitation d'un aéroport? Et est-ce qu'on peut faire des liens entre cette évolution-là, ici,

1390

1395 avec l'aéroport de Saint-Hubert ou peut-être ailleurs en Montérégie avec la problématique de bruit?

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1400 Écoutez, en général, dans à peu près toutes les situations d'exposition environnementale, les populations exposées sont rarement suffisamment nombreuses pour qu'on soit capable de documenter les effets.

1405 Ici, toutefois, on a quand même une population qui est très nombreuse, mais là on parle, entre autres, de problèmes de sommeil. Ça, j'ai pas de banque de données qui me donne les problèmes de sommeil. Il faudrait faire des enquêtes, faire des enquêtes comparatives en disant : bon, voici la population exposée, et là, ça me prendrait des centaines, voire quelques milliers de personnes et comparer à quelques centaines, voire quelques milliers de personnes dans une autre communauté, et dire : oui, j'ai un effet, je n'ai pas d'effet. On pourrait faire la même chose pour l'hypertension. L'hypertension c'est 1410 largement sous diagnostiquée.

1415 Donc, l'hypertension, ça, c'est une maladie qui est plus fréquente et si on se mettait à faire des mesures d'hypertension de toute la population et qu'on comparait avec une autre population, possiblement qu'on identifierait des risques. Quand on commence à parler d'infarctus, là, c'est beaucoup des plus petits nombres, et là, ce n'est pas évident qu'on va mettre des événements en évidence. Et c'est très difficile, quand on parle, on appelle ça des modèles ou des analyses écologiques, on dit : il y a du bruit ici puis il y a possiblement des gens, ici, qui ont des problèmes, mettons, d'infarctus, oui, mais peut-être qu'il y a d'autres raisons qui font en sorte que telle ou telle ou telle personne a un problème d'infarctus.

1420 Donc, moi, le prendre par le bout de la mesure de l'état de santé dans la population de Saint-Hubert ne m'apparaît pas une bonne voie.

1425 En fait, quand la littérature nous dit, par exemple fumer, que quand on fume après 30 ans, il y a x pour cent de la population qui vont développer un cancer du poumon. Une fois que ça, c'est bien, bien, bien documenté, je n'ai plus besoin de mesurer, dans ma population, qui fume et ni, je n'ai surtout pas besoin d'attendre que ces gens-là développent un cancer pour dire : « Ah, bien oui! La cigarette, ça crée un cancer. »

1430 Donc, je vous dirais que quand on regarde les données du territoire – on n'a pas fait une analyse fine des infarctus, ce qu'on sait c'est que les infarctus en Montérégie, il y en a un petit plus qu'ailleurs. Alors, on ne sera probablement pas capable d'aller identifier des particularités de cette nature-là. Mais je ne m'attendrais certainement pas de les documenter parce que ce sont des effets qui se développent sur plusieurs années.

1435

**LE MANDATAIRE :**

Oui, absolument.

1440 **Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Et comme on a des niveaux de bruit sur lesquels il faut absolument agir actuellement, je vous dirais que ce n'est pas pertinent, à ce stade-ci, de dépenser des centaines de milliers de dollars pour documenter quelque chose qui est bien assis dans la littérature.

1445

**LE MANDATAIRE :**

Merci. Je présume que c'était pour la question. Alors, bravo! (S'adressant à l'auditoire). Alors, je posais la question parce que justement, votre deuxième recommandation c'est le système de monitoring...

1450

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Du bruit.

1455

**LE MANDATAIRE :**

... du bruit, effectivement, puis je me disais : bien, tant qu'à faire, on va avoir des données, alors on est aussi bien de les utiliser. Alors, je me disais, est-ce qu'il existe présentement, dans le réseau de la santé, des analyses de risque qui nous permettent d'identifier, disons, la prévalence de certaines maladies ou de risques dans les populations vivant dans le périmètre d'un aéroport? Quoiqu'avec l'explication que vous venez de me donner, dans le fond, on n'a peut-être pas besoin de la faire, mais en même temps, aussi, si ça existe, bien pour quelle région? Puis en même temps, est-ce que vous avez ces budgets pour mener ce type d'étude puis est-ce que ça peut devenir une priorité pour la Montérégie?

1465

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Je vais vous dire... d'abord, on pourrait regarder un peu ce qu'on a autour des grands aéroports au travers le Québec, mais comme je vous dis, on ne l'a jamais découpé de cette façon-là. On a rarement regardé les infarctus en fonction du bruit communautaire. Du bruit communautaire, il y en a autour des aéroports, il y a en a ailleurs aussi. Donc, c'est hyper complexe de faire un lien direct entre une exposition environnementale et un effet sur la santé. Ça prend des masses de monde et des millions de dollars.

1475

**LE MANDATAIRE :**

O.K.

1480 **Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Et à votre autre question : est-ce qu'on a ces argents-là...

**LE MANDATAIRE :**

1485

Est-ce que ça peut devenir une priorité? Non? O.K.

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1490

Est-ce que ça peut devenir une priorité? Il y a des choses qu'on peut possiblement faire de façon très, je dirais très ponctuelle, mais pas nécessairement sur les infarctus.

**LE MANDATAIRE :**

1495

Comme quoi?

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1500

Bien, on pourrait, si tel était le souhait de la Municipalité ou des citoyens, de tenter de faire une étude comparative entre un milieu non bruyant et un milieu bruyant pour ce qui est des effets sur le sommeil, par exemple. Mais on va clairement documenter qu'il y a un effet...

Je veux dire, moi, je ne mettrais pas ni d'argent, ni, comment je dirais bien, d'énergie à aller redocumenter quelque chose... on n'est pas à des niveaux... si on était très, très, très limite : oui, on est à peu près autour des seuils recommandés, donc est-ce qu'on a un effet ou pas?

1505

Je vous dirais : bien, peut-être que ça vaut la peine de le documenter. Mais ici, ce qu'on a comme mesures, c'est vraiment...

**LE MANDATAIRE :**

1510

On a assez de données dans la littérature scientifique pour résumer...

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1515

Oui. Oui. Moi, je ne m'engagerais pas sur des mesures davantage de santé.

**LE MANDATAIRE :**

O.K. Peut-être une question?

1520 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Oui, une question sur la démarche scientifique que vous avez suivie, qui est bien expliquée. Vous avez fait un relevé de littérature, vous avez examiné l'étude disponible de Dessau. Dans la mesure où, à l'aéroport de Saint-Hubert, le trafic actuel est équivalent ou inférieure à ce qu'on retrouvait dans les années 80 et 90 jusqu'à 1995, sans remonter dans les années 70, évidemment, est-ce que vous avez trouvé, en faisant votre revue de littérature, d'autres études relatives au bruit autour de l'aéroport ici ou relatives aux effets du bruit sur la santé, non seulement à Saint-Hubert, mais peut-être à d'autres aéroports au Québec où ils ont eu des problèmes de bruit, comme à Dorval? Est-ce que vous avez trouvé quelque chose dans ce domaine-là?

**Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

Écoutez, nous, on n'a pas... d'abord, on n'a pas regardé s'il y a eu des études antérieures. Pour nous, ce qui est important pour émettre un diagnostic c'est ce qui se passe aujourd'hui, pas ce qui se passait il y a 25, 30 ans. Puis en disant ça, ce n'est pas parce que ce n'était pas important ce qui se passait à ce moment-là, c'est juste que moi, dans le fond, je dois vous donner une opinion sur ce à quoi les gens sont exposés maintenant. Est-ce que ça peut avoir un risque sur leur santé ou pas?

Ce qui s'est passé antérieurement, je n'ai pas de contrôle là-dessus. Est-ce qu'il y a des gens qui souffrent maintenant de problèmes qu'il y aurait eus antérieurement? Est-ce qu'il y avait tant de monde qui était exposé? Est-ce que, est-ce que, est-ce que... On pourrait se tirer aux cartes pendant longtemps.

Mon message aujourd'hui c'est de dire : on a une situation aujourd'hui, et on avait une étude puis quand on l'a analysée, l'étude de Dessau qui a été commandée par la Municipalité, c'est une étude qui est solide avec les quelques, bon, petites limites qu'on pourrait y voir. Nous, on a confiance dans les données qui sont là. Et à partir de cette étude-là, on vous dit que les niveaux de bruit qu'on mesure dans l'environnement sont trop élevés. Il faut faire quelque chose pour diminuer l'exposition des gens au bruit.

**LE MANDATAIRE :**

1555 Parfait. Peut-être une dernière question ici?

**Me MARCO RIVARD :**

1560 On sait déjà qu'on va devoir convaincre Transports Canada de prendre les mesures pour réglementer le bruit des avions à Saint-Hubert. Est-ce qu'il y a l'équivalent de votre fonction au fédéral, un genre de directeur de la santé publique au fédéral? Et est-ce que vous collaborez avec eux dans ce genre de message là que vous avez à passer, par exemple, à Transports Canada?

1565 **Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1570 Une chose est certaine, il y a un équivalent d'un Chief Medical Officer, qu'ils appellent, ou un directeur national, la nation du Canada, qui est à l'Agence de santé publique du Canada, qui possiblement pourrait nous donner un coup de main. Mais la Santé publique, la Santé, en fait, c'est beaucoup de juridiction provinciale, et moi je suis responsable dans ma région et je peux quand même, en fonction du territoire, chez nous, vous supporter, émettre des avis, faire des pressions. Mais il y a, à Santé Canada, et docteur Lajoie a parlé à des gens à Santé Canada qui sont préoccupés de ces situations-là.

1575 **Dre LOUISE LAJOIE :**

J'ai parlé avec docteur Steven Blyde.

**LE MANDATAIRE :**

1580 On est dans notre dernière minute.

**Dre LOUISE LAJOIE :**

1585 D'accord. J'ai parlé avec docteur Steven Blyde, de Santé Canada, qui eux émettent leurs recommandations à Transports Canada. Donc, il y a un travail qui se fait conjointement entre les deux ministères et qui nous supporte aussi dans notre démarche au niveau provincial.

1590 **Dre JOCELYNE SAUVÉ :**

1595 Mais une chose est certaine : à n'importe quel moment que vous pensez que je puisse être utile dans les démarches que vous faites, même sous des juridictions qui ne sont pas la mienne, comme ça touche la population dont je suis responsable, évidemment, ça va me faire plaisir d'y être avec vous et de faire un pitch pour tenter de convaincre et d'influencer les gens qui ont des leviers au niveau législatif pour aider la Municipalité, ici, à Longueuil, pour régler ce problème.

**LE MANDATAIRE :**

1600 Docteure Sauvé, merci beaucoup. Docteure Lajoie, merci!

On appelle monsieur Michel Bois. Et si monsieur Bois n'est pas là, ce sera au tour de monsieur Jobin. Vous êtes Monsieur Jobin? O.K.

1605 **M. JEAN-CLAUDE JOBIN :**

Bonjour! Mon nom est Claude Jobin, je suis un simple résident.

**LE MANDATAIRE :**

1610 Bien, ça me fait plaisir de vous recevoir.

**M. CLAUDE JOBIN :**

1615 Et je suis un retraité.

**LE MANDATAIRE :**

Un résident de Saint-Hubert?

1620 **M. CLAUDE JOBIN :**

Oui. Je suis un retraité. Tout à l'heure vous posiez une question...

1625 **LE MANDATAIRE :**

On a 10 minutes ensemble. Ça va?

**M. CLAUDE JOBIN :**

1630 Pardon?

**LE MANDATAIRE :**

1635 On a 10 minutes ensemble. Ça vous va?

**M. CLAUDE JOBIN :**

Ça va.

1640

**LE MANDATAIRE :**

Parfait.

1645

**M. CLAUDE JOBIN :**

Tout à l'heure, vous avez posé une question : qu'est-ce qu'on peut faire? Quand une pomme est pourrie, on l'enlève, hein?

1650

**LE MANDATAIRE :**

Oui. Généralement.

1655

**M. CLAUDE JOBIN :**

Oui. On sait pertinemment que ce sont les petits avions qui sont les plus dérangeants. Il y a une raison majeure pour ça, je crois, moi. C'est que ces avions-là ne partent pas d'une façon régulière.

1660

Si vous avez une maison à côté d'une cataracte, d'une chute, les gens qui viennent vous visiter vous disent tous : « Qu'est-ce que tu fais avec ce bruit-là? – Quel bruit, la chute? » Si un jour la chute arrête, il y a de l'eau qui arrête, les gens vont être énervés. C'est un peu la même chose pour les trains. Les gens qui restent le long d'une voie ferrée finissent par avoir un rythme de vie avec ce train-là. Et si un jour il y a pas le train qui passe, les gens viennent énervés.

1665

Ce qui est troublant avec cette histoire d'aviation là, les avions privés, c'est que ça décolle, les bruits ne sont pas constants. Et les bruits, même si ce sont des bruits, ils ne sont pas à un même rythme. Les gros avions, les gros transporteurs, on les entend. Ils font un bruit énorme aussi, mais c'est un bruit qui est beaucoup moins long.

1670

Cet après-midi, j'étais à la maison et j'ai essayé de comprendre combien de temps ça prenait. Ça prend à peu près deux minutes et demie à ce qu'un avion qui part et qui s'en aille, je sais pas, moi, rendu à Saint-Jean, parce qu'il va aller atterrir là-bas, ça prend deux minutes et demie. Et c'est ces deux minutes et demie là qui viennent agressant.

1675

1680 La solution est simple, mais n'est pas facile à prendre. Et je crois que vous pensez la même chose que moi, à savoir qu'il faut arrêter ce bruit-là. L'arrêter c'est de transporter les écoles d'aviation peut-être à Mirabel. Si quelqu'un est assez nanti, bien nanti pour avoir un avion, je crois qu'il est assez nanti pour conduire sa voiture jusqu'à Mirabel. C'est bien évident que son rythme de plaisir va changer, mais notre rythme à nous, il a été changé dernièrement. Il a été changé depuis deux ans.

1685 Je crois que si vous avez une assemblée aussi volumineuse aujourd'hui – et depuis l'année dernière, moi, je suis ça – c'est parce que les gens en ont assez. C'est parce que les gens sont dérangés. C'est parce que les gens, il y a certaines de ces personnes-là qui en viennent malades. C'est grave, je crois. C'est plus grave qu'on pense. Parce qu'une population qui devient malade va influencer tous les gens alentour.

1690 Quand quelqu'un sourit, c'est moins difficile de subir la vie; mais quand quelqu'un est toujours agressé, toujours pris par l'extérieur par des choses qu'il ne contrôle pas, qui l'agressent, ces gens-là viennent malades et puis ils vont rendre quelqu'un d'autre malade aussi. La chaîne, elle se fait vite là-dedans. La chaîne, elle se fait beaucoup plus rapidement dans le négatif qu'elle puisse se faire dans le positif.

1695 Moi, je ne suis pas un devin, mais j'ai peur pour Saint-Hubert. J'ai peur pour la qualité de vie de Saint-Hubert. C'est, lorsqu'on en entend parler, un peu le leitmotiv de dire qu'à Saint-Hubert les gens sont heureux. À Saint-Hubert, les gens sont-ils encore heureux? Il y a une grosse différence entre mes deux phrases, hein?

1700 Et je pense qu'il est là, le problème. C'est un problème qui est excessivement sérieux, parce qu'il touche l'âme des gens. Si je vous lance un cri tout de suite, là, ça va vous énerver, mais si le son de ma voix avait été plusieurs dB plus haut, ça ne vous dérangerait point. C'est ça qui est important de comprendre, je crois.

1705 C'est bien malheureux si ces petits avions sont si bruyants et qu'ils n'ont pas le moyen d'avoir des silencieux. Je crois que les gens de Saint-Hubert ont été silencieux trop longtemps.

1710 Je n'ai pas beaucoup d'autres choses à ajouter, sauf qu'essayez de garder en tête que ce n'est pas le bruit en soi, c'est que ce bruit-là est différencié tout le temps. Il n'est jamais régulier. C'est ça qui est dangereux. C'est ça qui agresse. Puis on ne sait plus à un moment donné pourquoi je suis en maudit. C'est tu à cause de ma femme ou mon chien? Je ne le sais plus. Mais c'est ça. C'est vrai. On traîne ça avec nous, vous savez?

1715 Moi, je suis un ancien bonhomme de télévision à Radio-Canada puis j'ai eu le plaisir d'assister à des rencontres et je dois vous féliciter, d'abord, parce que vous le faites avec un sérieux et, je crois, aussi avec une compréhension qui m'édifie.

1720 Je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure. C'est une chose très sérieuse. Il faut la prendre beaucoup au sérieux et il ne faut pas, surtout, il ne faut pas surtout prendre des moyens palliatifs, prendre des moyens pour aujourd'hui puis peut-être que demain ça va aller. Le problème est fort simple, c'est un problème de bruit qui est occasionné par les petits avions surtout. Qu'est-ce qu'on fait avec ça?

1725 On leur a donné, un jour, l'opportunité de venir ici. On peut maintenant exiger qu'ils partent d'ici. C'est ça qui est important. C'est la seule solution. Merci!

**LE MANDATAIRE :**

1730 Merci! Merci beaucoup, Monsieur Jobin, pour vos paroles et votre témoignage. J'ai bien entendu ce que vous nous dites, ce que tout le monde nous dit, là. C'est non seulement bien reçu, mais je pense qu'on comprend aussi, également, ce que plusieurs peuvent vivre au quotidien. Merci beaucoup.

1735 On appelle monsieur Thierry Stegel. Bonsoir! Vous pouvez ouvrir votre micro?

**M. THIERRY STEGEL :**

1740 Bon. Mon témoignage, ça ne sera pas aussi... en fait, je vais raconter un petit peu... Moi, je suis arrivé – j'habite à Greenfield Park et, en fait, ça fait à peu près un an et demi qu'on habite là-bas, ma femme et moi. Puis quand j'ai cherché une maison, j'ai regardé surtout s'il n'y avait pas des avions autour.

1745 D'abord, je ne suis pas dans le périmètre qui est le plus critique où vraiment les niveaux de bruit sont très élevés. Donc, je ne suis pas... je ne fais pas partie vraiment des personnes – et je les comprends.

**LE MANDATAIRE :**

1750 Vous êtes dans quel secteur?

**M. THIERRY STEGEL :**

1755 Je suis plus du côté Churchill et puis Victoria. Donc, c'est un peu moins critique au niveau du bruit dans la journée et je dois dire la plupart de la journée. Donc, je ne correspond pas vraiment aux critères de la plupart des personnes probablement ici, qui eux, vraiment... j'ai entendu le bruit que ça pouvait faire à proximité, puis c'est sûr que c'est des niveaux de bruit qui ne sont pas tolérables.

1760 Pour ma part, ce n'est pas vraiment le cas, mais la problématique, pour moi, c'est  
vraiment les vols de nuit, comme a expliqué la dame. Et je pense que donc, effectivement, je  
ne savais pas qu'il y avait des vols de nuit, parce que je n'étais pas venu la nuit pour voir  
comment était la maison. Et j'ai été surpris quand j'ai habité là, j'ai été réveillé en pleine nuit,  
et je peux être réveillé à 3 h du matin, à 4 h. C'est pas toutes les nuits, mais de temps en  
1765 temps, il y a un avion, deux avions, puis je suis régulièrement réveillé autour de... avant 6 h  
du matin, en fait. Je considère que c'est la nuit aussi, parce que moi, je ne me lève pas à 6 h  
du matin.

Et donc, c'est ça ma problématique, puis ça a un impact. Rien que ça, ça a un impact  
1770 sur ma qualité de vie. Et rien que ça, je trouve que ce n'est pas normal. Je me suis plaint  
plusieurs fois avec le directeur de l'aéroport, mais tout ce qu'il fait, c'est juste me dire :  
« Bien, on va faire des recherches. On va regarder qui c'est. » Mais en fait, il y a pas d'action  
de prise.

1775 Et puis, en fait, donc je pense qu'il y a moyen quand même... je suis un petit peu  
moins drastique que le monsieur de tantôt, c'est sûr, parce qu'en fait je suis moins touché  
aussi pour le niveau de bruit, comme j'expliquais. Mais il y a quand même un moyen de  
réglementer ça, je pense.

1780 Il y a des choses que je ne comprends pas, comme par exemple, comment ça se fait  
que l'aéroport n'est pas sous le contrôle de la Municipalité, par exemple. La Municipalité  
devrait réglementer, au même titre qu'elle réglemente des bruits de tous les jours. Un voisin  
qui passe la tondeuse à côté, normalement ce n'est pas permis, ça. Donc, je ne comprends  
pas cet aspect-là qu'il n'y ait pas de réglementation.

1785 Moi, je ne dis pas forcément qu'il faut déplacer l'aéroport, mais ce que je dis, par  
exemple, c'est qu'il faut réglementer l'aéroport puis il ne faut pas que les avions puissent  
voler la nuit. Il faut qu'il y ait des heures de vol entre... Je sais que c'est une demi-mesure,  
mais je trouve que c'est une demi-mesure qui devrait être... qu'on devrait être capable de  
1790 faire. Je veux dire, d'imposer un couvre-feu et d'imposer des horaires d'heures décentes  
dans la journée.

Donc, je ne vois pas pourquoi ça ne peut pas être fait, puis au niveau d'une  
municipalité, même si l'aéroport appartient à Transports Canada, bien il y a quand même  
1795 des connexions avec la Municipalité, avec les autres gouvernements, les autres paliers.

1800 Finalement, nous, on est les citoyens. On a droit à un minimum de... je veux dire, on  
a droit à une qualité de vie, c'est tout. On paye des impôts. On travaille. Donc, ce n'est pas  
normal qu'on se fasse déranger. Il faut qu'on ait un minimum de qualité de vie.

Donc, moi, je suis prêt à faire – bien, moi, personnellement, ça ne veut pas dire tout le monde, parce que des fois, c'est vrai que c'est pas... c'est aussi intolérable, mais à mon niveau, je suis prêt, je veux dire, ça ne me dérange pas trop, la journée, parce que je suis loin, mais la nuit ce n'est pas supportable.

1805

C'est tout ce que j'avais à dire.

**LE MANDATAIRE :**

1810

Ne partez pas! Ne partez pas, Monsieur, revenez. Merci beaucoup.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

1815

Oui. On avait une petite question, vous y avez fait allusion tantôt, au niveau des plaintes. Vous avez appelé à l'aéroport pour vous plaindre du bruit, mais vous ne semblez pas avoir été satisfait des réponses obtenues. Est-ce qu'on vous est revenu? Est-ce qu'on vous a donné des réponses, des explications?

**M. THIERRY STEGEL :**

1820

Bien, écoutez, je me suis plaint à plusieurs reprises, effectivement, et puis je me suis plaint à monsieur Beaudoin, je pense, le directeur de l'aéroport. Bon. Tout simplement, je me suis plaint aussi à la Ville de Greenfield Park, en fait au président de l'Arrondissement à l'époque – je ne sais plus son nom, là – et finalement, eux, la Municipalité a adressé ma plainte, enfin Greenfield Park a adressé ma plainte au directeur au niveau de l'aéroport. Ils m'ont rappelé, mais ils m'ont rappelé juste pour me dire : « On fait des recherches. On va voir qui c'est. »

1825

1830

Puis une fois, je me rappelle, je me suis plaint parce que c'était particulièrement désagréable aussi – c'est vrai, je n'avais pas pensé à ça – mais c'est les hélicoptères. J'ai eu aussi des hélicoptères à une couple de reprises, là, et ça, je peux vous dire qu'à comparer avec les avions, c'est encore autre chose, là.

1835

Bon, bien, c'est ça. Ils ne m'ont pas vraiment expliqué d'où venait l'avion, mais surtout, il n'y a pas d'action, il n'y a pas d'action qui a été proposée, suggérée. En général, quand on se plaint, bien, on voudrait avoir quand même des solutions, et il n'y a aucune solution qui m'a été proposée.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

1840

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

1845           Merci beaucoup, Monsieur Stegel. Merci également pour le mémoire que vous nous avez envoyé. Merci. Peter Radman, s'il vous plaît.

**M. PETER RADMAN :**

1850           Bonjour!

**LE MANDATAIRE :**

1855           Bonsoir! Bienvenue!

**M. PETER RADMAN :**

              Merci beaucoup. Je suis juste un citoyen aussi.

1860           **LE MANDATAIRE :**

              C'est important.

**M. PETER RADMAN :**

1865           Je demeure à Greenfield Park, mais vraiment dans la zone qui est affectée par les petits avions. Et comme le monsieur avant moi, il y a des vols qui font le décollage ou l'atterrissage pendant la nuit. Comme le monsieur en avant de moi, j'ai fait un échange de e-mails, appels téléphoniques avec monsieur Michel Beaudoin et monsieur Beaudoin, c'est un gentilhomme, mais j'ai souffert le même niveau de frustration parce qu'il n'y a vraiment pas des solutions. Il dit, comme le monsieur avant a dit, en meilleur français, je dois dire aussi :  
1870           « On fait des études. »

1875           J'ai demandé certains documents et il y a une règle, je pense, que monsieur Beaudoin m'a donnée : lorsque le vent sur l'aéroport le permet, le pilote doit obligatoirement, entre minuit et 7 h le matin, décoller sur la piste 06 L vers le champ de Boucherville et atterrir sur la piste 24 R en provenance des champs. Et je comprends ça. Et je comprends aussi, il y a des cas d'urgence. Et des fois, vous avez un avion qui peut-être a des problèmes mécaniques, il doit atterrir. Je comprends ça. Mais il y a une période de six semaines  
1880           pendant l'été, et honnêtement deux ou trois fois chaque semaine, vous avez des vols qui font des atterrissages entre 2 h 30, 3 h, 4 h le matin, et c'est vraiment difficile de dormir.

1885

Aussi, avant, il y a certaines journées, entre 4 h 30 et 6 h le matin, il y a une demi-douzaine de vols. C'est juste une autre chose. Et je comprends l'importance de l'industrie d'aviation. Je veux bien comprendre ça. Mais comme le monsieur, il y a le monsieur – deux personnes avant moi – qui a dit : « Je pense qu'on a le droit à juste une certaine qualité de vie. » Et je comprends, on doit vivre ensemble. Est-ce qu'il y a une façon de régler la situation, peut-être entre minuit et 6 h le matin, au minimum, pour avoir peut-être juste... pour donner à la population une chance de dormir? Ça, c'est un problème.

1890

Le deuxième, c'est les petits avions de l'école de pilotage. Est-ce qu'il y a des solutions, peut-être en utilisant la 116? Je ne sais pas si le vol peut commencer d'atterrir, pas sur la 116, mais en utilisant la 116 pour une portion de l'atterrissage ou décollage et peut-être faire un *turn, you know*, vers la...

1895

**LE MANDATAIRE :**

Là, c'est inquiétant. Vous vous en allez de même avec votre avion, là.

1900

**M. PETER RADMAN :**

Oh, non, non, non. Mais non, honnêtement, *you know*...

1905

**LE MANDATAIRE :**

Je ne suis pas sûr que c'est la meilleure solution, mais on comprend.

1910

**M. PETER RADMAN :**

Quelque chose comme ça.

**LE MANDATAIRE :**

Oui, oui, oui.

1915

**M. PETER RADMAN :**

1920

Et je comprends ça. L'autre chose aussi, on fait des petits cercles et ma maison c'est à Greenfield Park, c'est près de l'école secondaire St-Daniel. C'est impossible, le soir, de sortir de la maison pendant l'été, et j'ai invité monsieur Beaudoin à manger et prendre un petit verre de vin sur mon balcon avec le barbecue, mais il ne veut pas aller. C'est juste difficile le soir. Et peut-être qu'on peut faire quelque chose. Je ne sais pas si c'est possible ou c'est légal de faire votre tour en utilisant la 116, la 30, la 10? C'est juste pour diminuer le niveau de bruit parce que c'est...

1925 Et moi, je suis un habitant de Greenfield Park, maintenant, depuis 15 ans. Et depuis les derniers deux ans, ça devient vraiment difficile.

**LE MANDATAIRE :**

1930 Quand vous êtes arrivé, il y a une quinzaine d'années...

**M. PETER RADMAN :**

Aucun problème. Honnêtement.

1935

**LE MANDATAIRE :**

Il n'y avait aucun problème?

1940

**M. PETER RADMAN :**

*You know*, si tu dis : « Est-ce qu'il y a un aéroport? » Vraiment des impacts minimaux, mais depuis les derniers 18 mois – et moi, je pense que le problème, il n'y a pas un contrôle, et je pense que le DASH-L, c'est une bonne initiative, mais c'est une initiative vraiment comme une coopération. Il y a, si je peux mettre, des *stocks holders*; pas des gens qui habitent à Greenfield Park, malheureusement.

1945

Est-ce qu'il y a une façon pour la Ville de prendre contrôle de ça? Et je suis sûr, la Ville est capable de faire quelque chose. Et je comprends, on doit vivre ensemble. *You know*, je ne dis pas : ferme la porte de Saint-Hubert, mais peut-être il y a des choses... Moi, je ne suis pas un expert du bruit et des choses comme ça, mais peut-être on... comme, je pense qu'il y a deux médecins ici, ils ont dit : il y a des solutions qu'on peut prendre. Mais c'est juste, ça devient difficile.

1950

1955

Et un autre impact : je suis au stage de ma vie, malheureusement, je peux dire à 55 ans, peut-être c'est le temps, dans deux, trois ans, d'aller dans les condos, ce genre de chose, et je pense il y a vraiment un impact sur la valeur de ma maison. Parce que j'ai noté, depuis les derniers huit, neuf mois, il y a... le secteur de Greenfield Park, c'est intéressant autour de l'école secondaire, parce qu'il y a un an, entre un an et cinq ans, j'ai chaque mois des agents immobiliers qui m'appelaient et disaient : « Votre secteur est bien recherché. Voulez-vous vendre votre maison? »

1960

1965

Et c'est vrai, parce que le secteur... normalement, la maison sur le marché, il y a des gens qui veulent acheter. Mais maintenant, ça change. Peut-être, je sais il y a des autres situations économiques, mais j'ai noté, depuis le dernier 15 mois, aucun appel chaque mois. Rien.

**LE MANDATAIRE :**

Ah! O.K.

1970

**M. PETER RADMAN :**

Ça, c'est une autre chose qui...

1975

**LE MANDATAIRE :**

Vous êtes chanceux!

1980

**M. PETER RADMAN :**

... qui m'a donné des problèmes, parce que je veux, comme j'ai dit, peut-être... si je dois, ce n'est pas mon intention maintenant de vendre la maison, mais il y a un impact. J'ai un voisin qui est en train de vendre sa maison depuis un an et il y a deux ou trois gens qui sont vraiment intéressés, mais c'est le bruit. C'est le petit avion, et il dit : « Je ne peux pas demeurer ici avec ce genre de bruit. »

1985

**LE MANDATAIRE :**

Donc, je comprends bien ce que vous nous dites, donc d'adresser la question du bruit la nuit, en particulier, et de regarder la possibilité de modifier les trajectoires des avions, pour tenter de les amener ailleurs qu'au-dessus des populations.

1990

**M. PETER RADMAN :**

Je ne veux pas donner mon problème à quelqu'un d'autre, la modification.

1995

**LE MANDATAIRE :**

Mais on pourrait faire ça aussi.

2000

**M. PETER RADMAN :**

Mais je pense, en utilisant les routes principales, parce que vous avez, on dit des highways majeurs, dans le secteur, et si je comprends bien, dans le secteur de Boucherville, il y a vraiment juste les champs, pas vraiment beaucoup des gens.

2005

**LE MANDATAIRE :**

Ah, il y a du monde qui habite là.

2010

**M. PETER RADMAN :**

Oui. Ça commence? O.K. Mais peut-être l'autre solution, comme quelqu'un a dit, c'est des modifications sur les avions. Je ne sais pas, il y a des façons de le faire, mais comme j'ai dit, je ne suis pas un expert, mais je dois dire merci pour me donner l'occasion de vous voir.

2015

**LE MANDATAIRE :**

Bien, c'est nous qui vous remercions, Monsieur Radman.

2020

**M. PETER RADMAN :**

Puis j'espère qu'on peut trouver quelques genres de solutions.

2025

**LE MANDATAIRE :**

Absolument.

2030

**M. PETER RADMAN :**

Parce que si je comprends bien, maintenant, c'est la Ville qui est en charge de l'aéroport?

2035

**LE MANDATAIRE :**

Non. C'est toujours l'autorité aéroportuaire, c'est DASH-L qui est l'autorité aéroportuaire. Alors, ce n'est pas la Ville de Longueuil.

2040

**M. PETER RADMAN :**

Ça, ça ne change pas cette situation.

**LE MANDATAIRE :**

2045

Bien là, moi, ce n'est pas mon mandat de dire à la Ville de Longueuil quoi faire avec DASH-L. Moi, je suis là pour trouver des solutions et c'est la raison pour laquelle on vous écoute ce soir.

**M. PETER RADMAN :**

2050

Parce que la seule chose – moi, je n'ai pas fait, mais j'ai regardé la documentation – je peux faire une plainte directement à Transports Canada. Mais j'ai parlé avec Transports Canada...

2055

**LE MANDATAIRE :**

Mais ils vont vous envoyer à DASH-L. Ce qu'on comprend de ce soir.

**M. PETER RADMAN :**

2060

Transports Canada m'a dit : « Faites un effort de parler avec la direction. » J'ai fait ça et j'ai gardé toutes mes choses, mais ça, c'est la seule chose.

**LE MANDATAIRE :**

2065

Excellent.

**M. PETER RADMAN :**

2070

Est-ce qu'il y a une façon pour la Ville de régler les heures d'ouverture ou d'avoir un genre d'impact?

**LE MANDATAIRE :**

2075

Bien, là, c'est ce qu'on va regarder au cours des prochaines semaines, ce qu'on va pouvoir faire et surtout, en ce qui nous concerne, pouvoir recommander.

**M. PETER RADMAN :**

2080

Merci beaucoup. Merci bien.

**LE MANDATAIRE :**

2085

Bien, merci beaucoup. Merci pour votre mémoire, on l'a lu avec appréciation. Merci. Gilles Gagnon, s'il vous plaît.

**M. GILLES GAGNON :**

2090

Oui. Bonsoir.

**LE MANDATAIRE :**

Bonsoir, Monsieur Gagnon. Donnez-moi juste une petite seconde, je vais retrouver votre document que vous nous avez envoyé. Allez-y, merci.

2095

**M. GILLES GAGNON :**

C'est ça. Moi, j'aimerais vous faire part un peu de ma perception de citoyen, finalement, du problème, de ses finalités, ce que j'appellerais, parce qu'il y a une raison d'après moi, et aussi, effectivement, peut-être d'une solution qui, d'après moi, permet peut-être d'atteindre plus la finalité en question.

2100

Moi, j'habite en ligne avec la piste de l'aéroport depuis 25 ans. Pendant 23 ans, j'ai vécu de façon, je dirais, agréable avec cette situation-là. Donc, effectivement, le matin, après le souper, il y avait comme des heures de pointe, il passait des avions. Par contre, ces avions-là, je constatais qu'ils faisaient beaucoup moins de bruit que les avions qu'on appelle ceux de l'école de pilotage.

2105

**LE MANDATAIRE :**

Auparavant, ce n'était pas le même type d'appareil, c'est ce que vous nous dites?

2110

**M. GILLES GAGNON :**

Non. Avant, c'est ce qu'on appelait vraiment des appareils, Cessna, les appareils que les gens utilisaient, puis ce que je constatais, c'est probablement des gens qui l'utilisaient pour se rendre en quelque part et revenaient le soir. Donc, ce n'était pas des écoles de pilotage avec des avions qui tournaient continuellement au-dessus de ma maison; parce qu'ils passent directement en ligne avec au-dessus de ma maison.

2115

2120

D'ailleurs, j'ai regardé avec intérêt l'étude de Dessau qui a été faite au niveau du bruit et, entre autres, il y a un point, un peu à l'ouest de maison, où il y a des mesures, où on a indiqué entre autres que lors des activités de l'école de pilotage, le niveau de bruit passait de 39 à 56 décibels.

2125

Ça fait que je ne sais pas si on vous a expliqué, mais des décibels c'est une échelle logarithmique. Ça fait que quand on passe de 39 à 56, c'est pas une augmentation de 30 % du bruit, c'est une augmentation d'à peu près presque quatre fois l'intensité du bruit. Parce qu'à tous les 10 décibels, on double l'intensité du bruit. Donc, la différence est effectivement énorme quand il y a de l'activité des avions de l'école et quand on est, je dirais, des activités que je qualifierais de normales, comme auparavant avec les différents Cessna qui se

2130

promenaient et qui ne nous dérangent pas, nous permettaient de profiter de notre cour, de notre maison, tout à fait, l'été.

2135            Puis selon moi, la raison pour laquelle on maintient les écoles de pilotage, c'est qu'on tient à garder vivant, je dirais, un aéroport qui probablement, si ce n'était de l'occupation des écoles de pilotage, serait déjà disparu à l'heure où on se parle.

2140            Donc, quand on m'amène des arguments pour des raisons d'ordre économique, je me questionne. Je me questionne parce que quand on regarde l'environnement économique actuel, ce qu'on constate, c'est que quand le pétrole augmente puis la récession est sur sa fin, donc on va aller en croissance économique, les prix du pétrole vont augmenter, les avions fonctionnent au pétrole, tout ce qui est transport aérien tombe en difficulté. D'ailleurs, Air Canada, récemment, en prévision de ça, a dû licencier plusieurs centaines de ses  
2145 employés.

              Quand on nous parle à un moment donné d'emplois qui sont reliés directement à l'aéroport, là aussi je suis un peu incrédule, parce que je ne pense pas que les deux usines de Pratt & Whitney vont déménager ou quoi que ce soit, si les activités à l'aéroport  
2150 cessaient, pas plus que pour l'Agence aérospatiale qui est située là.

              D'ailleurs, si on regarde le nouveau plan de Pratt & Whitney et le nouveau plan de Bombardier, ils sont situés à Mirabel, et ce, malgré que l'aéroport de Saint-Hubert était  
2155 fonctionnel.

              Je trouve, au contraire, que si on regarde avec l'avenir, même dans le transport de passagers, on constate que monsieur Charest essaie d'établir des projets de train électrique. Pourquoi? Parce qu'effectivement, tantôt, ce qu'on va avoir comme disponibilité d'énergie, c'est de l'électricité. Donc, si on veut se permettre de déplacer des gens d'une ville à l'autre,  
2160 puis comme ici, mettons, de la région de Montréal vers les secteurs avoisinants du Nord des États-Unis, du nord-est des États-Unis où on fait beaucoup d'échanges économiques, à ce moment-là on va se diriger vers, effectivement, des trains de passagers électriques. Pour la marchandise, on peut s'attendre à ce que ce soit vers la même chose. Parce que même si les trains de marchandises fonctionnent naturellement avec du pétrole, actuellement, les  
2165 moteurs qui les font bouger sont des moteurs électriques. Et on pourrait remplacer la génératrice par de l'alimentation électrique générale.

              Ce qui m'amène à dire que... je me dis, ce grand terrain-là qui est l'aéroport, ça serait peut-être économiquement beaucoup plus, mieux utilisé à des fins économiques, si on  
2170 l'utilisait à des fins d'un parc industriel. Parce que d'abord, il est déjà aux confins de deux routes principales importantes, il y a une autre autoroute qui est la 20, qui n'est pas très loin, on a le chemin de fer qui passe à côté, donc il serait facile, à ce moment-là, de donner des accès à des wagons de trains, à un moment donné, pour le transport des marchandises.

2175 Donc, finalement, en termes d'intérêt économique pour des gens qui désireraient installer des industries là, il y aurait un grand espace qui actuellement est monopolisé pour deux pistes d'aviation, qui pourrait être utilisé pour des usines à ce moment-là, et générer beaucoup plus d'activités économiques.

2180 Donc, si on a une solution qui génère une meilleure activité économique, à ce moment-là pourquoi faire endurer, je dirais, à des citoyens comme moi, une dégradation de leur environnement de vie? Parce que c'est ce qui arrive avec les écoles de conduite. Les avions passent une à l'arrière de l'autre. Hier soir, justement, je veux dire, j'essayais de travailler dans mon bureau puis à toutes les minutes, deux minutes, il passait un avion de façon régulière.

2185 Donc c'est ce que je considère une situation un peu agressive et, finalement, de harcèlement qui vient dégrader ma condition de vie. Et pendant 23 ans, comme je vous disais, j'ai vécu de façon, je dirais, harmonieuse avec un aéroport, parce que selon moi, il y avait une utilisation qui était respectueuse des citoyens alentour de l'aéroport.

2190

**LE MANDATAIRE :**

Et si les avions ne passaient plus, si on changeait la route des avions et qu'ils ne passaient plus au-dessus des habitations, est-ce que ça serait acceptable pour vous?

2195

**M. GILLES GAGNON :**

2200 Bon. Bien, effectivement, plus l'avion va s'éloigner de mon domicile, plus ça va devenir acceptable pour moi. Maintenant, est-ce qu'on ne va pas transporter le problème autre part? Je me souviens, à un moment donné, parce que dans l'historique des 23 ans, il y a eu à peu près deux plaintes qui ont été mentionnées par des citoyens, qui sont parues dans les journaux. Il y avait ce qu'on appelle l'avion de la Pratt, qui une fois a dû faire plusieurs décollages dans la même journée – parce que règle générale, il décollait une fois le matin, puis on ne le revoyait pas avant le soir, donc ce n'était pas plus perturbant que ça –  
2205 et il y a eu un avion, à un moment donné, de la Lufthansa qui a dû faire des tests, parce qu'il avait eu des problèmes, ça fait que donc, il a utilisé l'aéroport de Saint-Hubert pour faire ses tests, et justement, lui, il passait au-dessus de la 116 et il avait généré des problèmes.

2210

Mais par contre, je vous accorderai que c'était un transporteur civil avec des moteurs réactés beaucoup plus bruyants à ce moment-là. Mais en termes de bruit, comme je vous dis, moi, quand je regarde les avions de l'école de conduite, ça me rappelle les avions de la dernière guerre, au début de la dernière guerre; en termes de modèle puis de bruit, là, ça se ressemble.

2215 Ça fait que passer au-dessus d'un autre axe, bien, là, il faudrait demander à ce moment-là à des citoyens qui sont le long de cet axe-là, je pense entre autres à ceux de Longueuil qui sont sur le long du chemin de fer, qui se plaignaient déjà, justement, des fois, du triage de nuit qui se faisait. Donc, à ce moment-là, est-ce que ce n'est pas juste déplacer le problème? Je ne le sais pas.

2220

**LE MANDATAIRE :**

Et dans l'intervalle, si on étudiait d'autres solutions, dans l'intervalle, qu'est-ce qu'on pourrait faire? Parce que disons qu'on décide de transformer l'aéroport en station de trains ou en parc industriel, disons qu'on ne fermera pas tout de suite demain matin, là.

2225

**M. GILLES GAGNON :**

Non, effectivement.

2230

**LE MANDATAIRE :**

On fait quoi en attendant? Quel genre de solution on pourrait prendre et qui serait acceptable à vos yeux et à vos oreilles?

2235

**M. GILLES GAGNON :**

Bien, écoutez. Acceptable, en termes de modèle d'avion, déjà là, s'il y avait des avions qui étaient beaucoup moins bruyants, ça serait déjà une grosse amélioration. Si les avions peut-être réussissaient à décoller et prendre beaucoup plus d'altitude dès le départ; je comprends que ça peut générer des dépenses supplémentaires pour l'exploitant de l'école, parce que plus on tente de décoller, je dirais, vers la verticale, plus ça prend de l'énergie, effectivement, pour faire monter l'avion en altitude. Mais déjà là, je veux dire, on sait que le bruit, l'intensité du bruit descend en fonction de la distance au carré. Ça fait que plus la distance est grande, bien, plus ça descend effectivement rapidement.

2240

2245

Parce que le problème, effectivement, comme je vous dis, c'est l'intensité du bruit et c'est sa répétition continue d'avions qui passent un en arrière de l'autre continuellement. C'est comme si pendant que je parlais, je tapais continuellement sur le micro, je suis sûr qu'à un moment donné, vous voudriez me sortir manu militari d'ici, là.

2250

**LE MANDATAIRE :**

Je pèserais sur le piton, oui.

2255

**M. GILLES GAGNON :**

2260

Parce que vous diriez : « Vous commencez, Monsieur Gagnon, à me harceler et à m'agresser. » Et c'est exactement ce que je ressens comme sentiment avec cette fréquence de passages des avions.

**LE MANDATAIRE :**

2265

Parfait. Bien, je vous remercie.

**M. GILLES GAGNON :**

Merci beaucoup.

2270

**LE MANDATAIRE :**

Merci, bonsoir. Monsieur Patrick Berthelette. Bonsoir!

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2275

Bonsoir!

**LE MANDATAIRE :**

2280

Bienvenue! On vous écoute.

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2285

Bien, moi, je voudrais mentionner que par une belle journée de printemps, quand on essaie de faire des travaux sur le terrain, à l'arrière du terrain, on entend des avions toujours passer, une minute, deux minutes. Ça n'arrête pas. Sans arrêt, constant. Ça crée un certain stress à la longue, ça diminue notre qualité de vie, tout ça.

2290

Moi, ce que je veux dire, c'est que ces avions-là, c'est des types d'avions légers avec une hélice, puis c'est des écoles d'aviation, comme j'ai su avec le temps. Moi, ce que j'essaierais de dire c'est qu'il faut essayer d'imaginer, si on s'assit à une terrasse, on veut souper, tout ça, tranquille, à l'extérieur, ça n'arrête jamais. Jamais, jamais. Puis la fin de semaine, bien, si on a une chance de se sauver pour tout éviter ça, on va aller à l'extérieur, un peu plus loin où est-ce qu'il y a pas ça, bien, on le fait.

2295

2300 Puis il y a un autre type d'avion aussi que j'ai remarqué; lui, il a deux hélices, O.K.? Il est beaucoup plus bruyant. Et je me suis fait réveiller à 4 h 30 du matin, à 6 h du matin, parce que ça passe au-dessus de la maison, ça fait vibrer les vitres de la maison. Je demeure à Greenfield Park, probablement dans un des secteurs qui ont été ciblés au niveau de l'intensité du bruit. Donc, la qualité de vie est très affectée. Puis ce que je me demande c'est pourquoi qu'il n'y a pas de lois puis de règlements municipaux pour limiter le bruit des avions, comme il y en a pour limiter, mettons, la musique qui est trop forte d'un de nos voisins, en exemple.

2305 Puis pour conclure, bien, j'invite tous les acteurs à discuter, mais surtout à respecter le scénario des solutions pour diminuer le bruit et la pollution par les passages d'avions. Il faudrait faire quelque chose.

**LE MANDATAIRE :**

2310 Quel genre de solution, pour vous, ça serait? Par exemple, bon, comme on le disait tantôt, si, disons, les avions, on était capable de modifier le circuit puis s'ils ne passaient plus au-dessus du quartier résidentiel?

2315 **M. PATRICK BERTHELETTE :**

Bien, je crois qu'on les enverrait simplement aller déranger d'autres gens.

**LE MANDATAIRE :**

2320 Mettons que non?

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2325 Il faudrait que ça déménage, tout simplement.

**LE MANDATAIRE :**

2330 Bien, à ce moment-là, s'ils déménagent, ils risquent d'aller perturber d'autres citoyens?

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2335 Effectivement. Sauf que peut-être qu'il y a des aéroports, d'autres zones aéroportuaires où est-ce qu'il y a moins de population autour. Donc, peut-être que ça va moins déranger à cet endroit-là. C'est sûr qu'on déplace le problème en l'envoyant ailleurs. Ça, c'est certain. Malheureusement, il y a un besoin qui se fait...

**LE MANDATAIRE :**

2340 Ça fait que l'idée, c'est de trouver une solution qui va satisfaire le plus grand nombre possible de personnes, c'est ça? C'est ce que vous souhaitez?

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2345 Bien, la solution, c'est comme je vous ai dit, ce serait vraiment que ça cesse, tout simplement.

**LE MANDATAIRE :**

2350 O.K. Bien, merci.

**M. PATRICK BERTHELETTE :**

2355 Merci beaucoup.

**LE MANDATAIRE :**

On va prendre trois minutes de pause, s'il vous plaît.

2360

**PAUSE**

**LE MANDATAIRE :**

2365

Bonsoir! Rebienvenue!

**M. GILLES LACOSTE :**

2370 Merci. Bonsoir à tous et à toutes. Je m'appelle Gilles Lacoste, j'habite le 1500, rue de Chamonix dans l'arrondissement Saint-Hubert, et ce, depuis 34 ans. Tout en souhaitant bonne chance à monsieur Steve Flanagan dans l'accomplissement de son mandat, je désire remercier madame la mairesse, les élus municipaux et la Ville de Longueuil de nous permettre de donner notre opinion sur le problème du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, par le biais de ces audiences publiques.

2375

J'espère bien que cela pourra contribuer à régler le problème qui concerne une grande partie de la population de la Ville et au-delà. Bien que je fasse partie du comité dit CAPA-L, je m'exprime à titre personnel.

2380            Parmi toutes les personnes ici présentes, je peux affirmer, sans risque de me  
tromper, que je suis parmi ceux, sinon celui qui a côtoyé l'aéroport de Saint-Hubert depuis le  
plus longtemps. Je suis né ici et mes ancêtres y sont installés depuis 1850. J'ai connu  
toutes les activités de l'aéroport. Dans l'après-guerre, alors que j'étais enfant, on a vu et  
surtout entendu voler les tout premiers avions à réaction qui menaient un train d'enfer.  
2385            Suivirent les CF-100, qui n'étaient guère mieux.

               Néanmoins, nous avons toujours composé avec le bruit produit par ces appareils et  
les autres qui ont suivi, qu'ils aient été militaires ou civils. La différence essentielle étant dans  
le nombre d'appareils dans les airs. La preuve en est que j'ai décidé d'élever ma famille à  
2390            Saint-Hubert. Mises à part deux absences de quelques années pour des raisons  
professionnelles, j'y ai passé 60 années de ma vie. Mes deux fils et leur famille, huit  
personnes au total, y habitent également. Ils sont aussi victimes du débordement du trafic  
aérien.

2395            Ainsi donc, au printemps 2008, tout a soudainement basculé lors du développement  
anarchique des écoles de pilotage et des détestables posés-décollés de leurs avions à  
pistons. Alors, là, nous avons eu droit à un véritable enfer digne de zones de guerre et  
d'attaques de Kamikazes. Le bruit généré par ces avions à pistons non munis de catalyseur  
ni de silencieux, mais surtout la fréquence des vols de ces appareils est devenue  
2400            insupportable. Ça a été mentionné, mais c'est vraiment le supplice chinois de la goutte d'eau  
en quelque sorte.

               En 2008, mais surtout au printemps 2009, les citoyens se sont lentement mobilisés  
en formant un comité dit Comité antipollution des avions Longueuil ou CAPA-L. Nous avons  
2405            monopolisé avec succès les assemblées du conseil municipal, une grande partie de l'année  
écoulée. Les journaux locaux et d'autres médias, sans mentionner le Net, faisaient souvent  
les manchettes de nos désagréments et de nos revendications; de même, quelques  
centaines de plaintes ont été envoyées à Transports Canada.

2410            En ne défendant que nos droits les plus fondamentaux, nous avons été victimes de  
mépris, d'arrogance, de railleries, de cynisme de désinformation et j'en passe. Tout en  
affirmant que nous n'étions qu'un groupe de retraités désœuvrés et en mal d'occupation, on  
a décrété que nous avions acheté nos propriétés à rabais et que nous n'avions qu'à nous à  
prendre à nous-mêmes de nous êtres installés aux abords d'un aéroport.

2415            Sans parler d'un plus brillant qui a défini notre action comme étant une poussée de  
boutons électorale. Malheureusement pour lui, les élections sont passées et la poussée de  
boutons s'éternise. On a aussi mentionné qu'il y avait moins de vols maintenant qu'autrefois.  
Ce qui est prouvé faux, statistiquement, les vols ayant substantiellement augmenté ces deux  
2420            dernières années.

2425 On a aussi mobilisé contre nous les pilotes privés et les propriétaires de petits avions, alors qu'il n'a jamais été question de nous en prendre à eux et à leur droit de voler. Avant l'arrivée des écoles de pilotage, nous n'étions guère ennuyés par ces gens qui, victimes de désinformation et en réaction, ont tenu à notre égard des propos méprisants et très vulgaires sur le site Internet supposément confidentiel de leurs différentes associations.

2430 On nous a même menacés de nous en faire voir de toutes les couleurs en survolant en groupe nos quartiers avec leurs engins, pour bien nous démontrer ce que c'est que faire du bruit. Désolant! On aurait pu s'attendre à mieux de la part d'individus détenteurs de brevet de pilotage. C'est triste, mais c'est ainsi.

2435 Dans le même ordre d'idée – ça ne plaira pas, mais ce sont des faits – on a facilité l'accès à l'Hôtel de Ville à ces personnes et à des sympathisants en politique pour, entre guillemets, paqueter l'assemblée du conseil municipal qui s'est tenue le 14 juillet 2009. Les citoyens ont alors dû se contenter d'écouter les délibérations à l'aide de moniteurs TV à l'arrière de la salle du conseil de ville. On a, à cette occasion, eu droit à un déplacement de policiers, comme jamais vu à l'Hôtel de Ville. Craignait-on les agissements des mauvais citoyens dans leur Hôtel de Ville ou était-ce de la manipulation? Allez donc voir.

2440 Une certaine personne, politicienne, a même affirmé que nous avions, lors de l'achat de nos propriétés, signé une servitude de bruit, ce qui naturellement est faux et parfaitement ridicule. Ces propos furent rapportés dans un journal local. J'espère que les personnes qui sont responsables de cette déclaration sauront se reconnaître et admettre leurs torts suite à ces affirmations mesquines et vicieuses. Ces réactions venant de personnes en vue, nanties de très bonnes tribunes et impliquées directement ou indirectement dans les activités aéroportuaires, vous comprendrez bien, nous ont rendus méfiants. Du reste, les élus ne sont-ils pas là pour nous protéger? On en est venu à en douter fortement. Ce genre de chose ne fait qu'alimenter le cynisme des citoyens à l'égard des politiciens et de la politique en général.

2455 Par ailleurs, on est en droit de s'interroger sur la légalité de l'installation en masse, en 2008, des écoles de pilotage dans le paysage de l'aéroport. A-t-on, avant leur arrivée, fait des études d'impacts environnementaux? On peut certes en douter, car rien n'a jamais été publié à cet effet.

2460 Depuis quelques années, on a beaucoup légiféré sur l'aspect de la protection de l'environnement et la pollution par le bruit. En effet, à titre d'exemple, mentionnons que l'on doit obtenir un permis pour couper un arbre sur notre propriété, on a aussi une foule de règlements, notamment sur le bruit causé par les thermopompes, sur l'aboiement des chiens de même qu'un règlement sur la circulation des motos sur certaines artères de la Ville de Longueuil, à cause du bruit, justement.

2465 Chez nos voisins de Saint-Lambert, il est même défendu, le dimanche, d'utiliser une tondeuse à gazon motorisée. Tout cela est bien à en point douter, mais est-ce que l'on compare ces règlements avec le laisser-aller sur l'aspect du bruit et la pollution à l'aéroport? On est à des années lumières d'une situation à l'autre, quant à l'existence de réglementation et à l'application des lois.

2470 Par ailleurs, on doit louer les efforts des élus de la Ville de Longueuil qui veulent faire la lutte aux îlots de chaleur urbains. Grand bien nous fasse, car tel que rapporté dans le journal La Presse du 14 janvier dernier, le Conference Board a mentionné que la Ville de Longueuil se classe en queue de peloton – ce sont les termes employés – quant à l'aspect environnement. Ce n'est certes pas le mouvement par millier d'avions à pistons des plus polluants qui viendra améliorer la situation.

2480 Revenons à ma situation. J'habite donc avec mon épouse dans le couloir de ce qui a été décrit au rapport Dessau comme étant le point C. Les conclusions du rapport Dessau sont connues. Ledit rapport ayant été abondamment diffusé, je cite seulement un élément parmi d'autres qui est des plus significatifs et nous concerne directement, mon épouse et moi.

Alors, on parle ici :

2485 « *De tels niveaux sonores à cette fréquence ne permettent pas non plus d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences lorsque les fenêtres sont ouvertes.* »

2490 Fin de la citation. Peut-on alors imaginer à quoi nous sommes exposés lorsque nous nous trouvons à l'extérieur? On n'élabore pas ici sur les heures de circulation des appareils. Certains volaient de 7 h à (1 h le matin. Suite aux événements, DASH-L a émis une politique interne de gestion de bruit. J'imagine donc que dans un effort de compassion, on a tacitement reconnu que des vols à de telles heures indues causaient des désagréments. Il est à noter que l'application de cette procédure est très fragile, n'ayant jamais été appuyée par aucune réglementation gouvernementale. On s'y conforme, si on le veut bien.

2500 La politique en question a pour effet qu'on n'effectue plus de posés-décollés après 23 h, du lundi au vendredi et 18 h les samedis et dimanches. C'est une amélioration, mais a-t-on pensé, ne serait-ce qu'un instant, que pour les travailleurs, entre autres, il est grand temps de s'assoupir bien avant 23 h, le lever venant très tôt le lendemain matin.

2505 Tel que confirmé par des dizaines d'études sur le sujet, et elles vont toutes dans le même sens, le manque de sommeil est pernicieux et le bien-être, la santé physique et psychologique des citoyens en sont affectés.

2510 À mon domicile, il nous est impossible de dormir les fenêtres ouvertes. Je me sens agressé dans ma propre maison et ceci n'est pas acceptable. Comment peut-on, pour des considérations essentiellement mercantiles, faire subir un tel déni de justice et de droits fondamentaux à ses compatriotes, tout en pensant être correct dans ses droits et en défendant l'indéfendable?

2515 L'homme est un loup pour l'homme, dit-on. Cette maxime date du 15<sup>e</sup> siècle selon la littérature. Force est de constater que rien n'a changé depuis 500 ans. On se gargarise avec le développement durable, mais l'argent et le développement économique font foi de tout dans nos sociétés. Au diable la qualité de vie et la santé des citoyens!

2520 Quelques mots, en passant, sur la Charte québécoise des droits et libertés de la personne. Parmi les droits et libertés reconnus par ladite Charte, on retrouve à l'article 6. le texte suivant :

*« Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi. »*

2525 Sur les droits économiques et sociaux, on peut lire ce qui suit :

*« Le droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité. »*

2530 N'est-ce pas que ce sont de belles paroles? La jouissance paisible de ses biens et vivre dans un environnement sain. On croirait rêver. Dans la situation actuelle, ces droits sont bafoués. C'est le moindre que l'on puisse dire.

2535 J'ai l'impression que j'ai écoulé mes 10 minutes, est-ce que vous permettez de finir? Ça va prendre trois minutes.

**LE MANDATAIRE :**

Oui. Finissez, oui.

2540 **M. GILLES LACOSTE :**

2545 Heureusement, les temps ont changé. Et ici, au Québec et au Canada, les citoyens, généralement avec de maigres moyens – et c'est notre cas –, réussissent à faire valoir leurs droits contre les pollueurs de tout acabit. La vindicte populaire et la grogne des citoyens sont plus fortes que le signe de piastre.

2550 En effet, des décisions récentes ont démontré que les pollueurs, que ce soit par le  
bruit ou autrement, n'ont pas toujours le dernier mot. Référons-nous, notamment, au cas de  
ce qu'on aurait appelé « le petit train du nord » dans les Hautes-Laurentides, au cas de la  
cimenterie de Beauport à Québec, de même que les fortes restrictions imposées aux vols  
des hydravions à Lac-à-la-Tortue à Shawinigan. De même, le cas de la cour de triage  
d'Outremont est à signaler. Pensons aussi à la saga de la mine d'uranium du projet de Terra  
Ventures à Sept-Îles. Bien que 91 % de la population fut contre le projet, on allait de l'avant.  
2555 Il aura fallu que les médecins spécialistes de l'hôpital régional menacent de démissionner en  
bloc pour que le cas se retrouve au niveau ministériel, au gouvernement du Québec et  
qu'on en finisse une fois pour toutes.

2560 On croit maintenant qu'on a mis fin à cette folie. La mobilisation de la population  
ayant porté fruit, semble-t-il, pour éviter qu'une mine d'uranium ne se retrouve à courte  
distance des limites de la Ville.

2565 Certains citoyens, notamment dans mon quartier, qui y habitaient depuis 31 ans, ont  
décidé, à contrecœur, de vendre leur propriété et de s'installer ailleurs, car ils n'en pouvaient  
plus du bruit et espéraient peu, quant aux solutions à venir. C'est fait, la maison est vendue.  
Dans 90 jours, ils doivent partir. Ceci n'est pas pour moi. Merci.

2570 Parlant de solutions, un article récent de MédiaSud sur le Net stipule que la Ville de  
Longueuil s'apprête à verser 9 M\$ à DASH-L. On ajoute qu'il est question, dans l'utilisation  
de ces fonds, du prolongement de la piste 24 gauche pour contrer le bruit des petits avions à  
pistons. Une telle nouvelle peut rendre perplexe le plus optimiste des individus. Les dés sont-  
ils pipés à l'avance? A-t-on déjà décidé de la décision bien avant les conclusions des  
audiences publiques? Si tel est le cas, cette solution n'est pas la bonne. Ça viendra tout au  
plus atténuer le bruit qui sera toujours là. On se retrouvera avec de grosses mouches qui  
viendront remplacer les bourdons, mais en aussi grand nombre.

2575 Cette nouvelle a eu pour effet de relever d'un cran la suspicion à l'égard de la volonté  
présumée de régler le problème auquel nous sommes confrontés. On tire dans toutes les  
directions, car dans sa dernière édition, le Courrier du Sud rapporte des propos d'un  
développeur à l'effet que l'allongement de la piste 06 droite viendra améliorer la situation. Et  
2580 j'insiste sur le mot « améliorer ». On n'en a que faire d'une amélioration, pour les raisons  
mentionnées ci-haut. Et on ne va pas se satisfaire d'une solution bidon.

2585 On parle à raison d'un bail de 40 ans signé en faveur des propriétaires des écoles de  
pilotage. J'ai le regret de vous dire que plusieurs personnes ici présentes, dont moi-même,  
bien entendu, ne verront pas la fin de ce cauchemar si le problème n'est pas réglé  
maintenant. Qu'on se le dise, nous allons persister dans nos revendications jusqu'à ce que  
le problème soit réglé.

2590

Nous vous demandons donc instamment de nous débarrasser des écoles de pilotage, même si aucune municipalité ne les veut dans les parages. Il est grand temps que Saint-Hubert ne soit plus considérée comme une poubelle. Le problème et la solution sont connus; le comment relève des élus. C'est leur entière responsabilité, ils sont payés pour ça. La nouvelle administration s'est prononcée en notre faveur durant la dernière campagne électorale, nous attendons maintenant le résultat.

2595

Je vous remercie bien sincèrement de votre attention et vous souhaite une bonne fin de journée.

**LE MANDATAIRE :**

2600

Merci. Merci beaucoup. Je sens beaucoup de colère dans...

**M. GILLES LACOSTE :**

2605

Oui. Oui, oui. Parce qu'on m'a agressé chez nous puis je n'ai vraiment pas aimé ça. Dormir avec des bouchons dans les oreilles, avec un oreiller sur la tête au sous-sol, je pense que c'est pas normal. On s'entend, là? Et je pense que si ça ne se règle pas, ça peut aller au-delà de ce qu'on fait maintenant. Dites-vous bien.

2610

**LE MANDATAIRE :**

Comme quoi?

**M. GILLES LACOSTE :**

2615

Pourquoi pas un recours collectif ou de la désobéissance civile? Ça existe aussi. Je suis un ancien policier, mais vous savez, les policiers c'est souvent les plus délinquants sur certaines choses et puis il y en a qui ont été bien, bien surpris de m'entendre dire ça à un moment donné, mais il y a une chose que je vous dirai : moi, je suis un ancien officier de la Sûreté du Québec; et bien que les gens de la Sûreté du Québec n'avaient pas le droit de grève, ils ont fait deux grèves. Ça, c'est de la désobéissance civile. Je n'étais pas partie à ça parce que j'étais officier, j'ai plutôt subi les conséquences de ça, mais ce n'est pas parce que tu es un ancien flic que tu ne crois pas à ça non plus, puis ça a réglé bien des problèmes, dites-vous-le bien.

2625

**LE MANDATAIRE :**

Il y a le mépris aussi?

2630 **M. GILLES LACOSTE :**

Pardon?

**LE MANDATAIRE :**

2635

Il y a le mépris de l'industrie. Il y a le mépris aussi, également, par rapport aux plaintes que vous formulez – ce que je comprends aussi dans votre message aujourd'hui.

**M. GILLES LACOSTE :**

2640

Le mépris?

**LE MANDATAIRE :**

2645

Oui?

**M. GILLES LACOSTE :**

2650

Ah, oui, oui! Mais là, c'est des jokers, ça, là. On s'entend, là. D'abord, Transports Canada, ils nous ont envoyé une lettre qui était la même pour tout le monde et nous disant que ce n'était pas eux autres. Les aiguilleurs de l'air, je les comprends bien parce qu'eux autres, ils ont dit que leur préoccupation, c'est de s'organiser pour que les avions ne se frappent pas dans les airs ou à terre, j'imagine aussi, mais qu'ils n'avaient pas juridiction sur les heures ou... les couloirs, probablement, mais pas les heures, les heures de vol. Bien, DAHS-L, on n'en parle pas, puis les politiciens bien... voilà!

2655

**LE MANDATAIRE :**

2660

Je comprends, vous n'avez même pas besoin de le dire, je comprends la solution que vous préconisez, mais je vais répéter ma question : en attendant, qu'est-ce qu'on fait?

**M. GILLES LACOSTE :**

2665

Bien, écoutez, à partir de ce que docteur Sauvé a dit, je pense qu'on est, tout le monde est pris avec le problème, là. Et je pense que la qualité de la vie, et la vie et la santé, ça va au-delà de tout. Alors, écoutez, s'il faut dire : « Bien, vous arrêtez demain matin. Une injonction puis *that's it!* » Il pourrait y avoir des... mais je ne pense pas qu'on doive les laisser...

2670 Vous savez, moi, à mon âge, des étés, il ne m'en reste pas tant que ça, là. Et l'été  
qui s'en vient, j'aimerais bien ça en profiter aussi. Moi, je suis toujours dehors, là. Mais avec  
ça sur la tête, non. Je ne suis pas capable de parler au téléphone dehors, là. Quand ma  
gentille épouse vient me porter le portable parce que moi je suis occupé dehors, pas capable  
2675 de parler au téléphone dehors. Tu rentres dans le garage ou dans la maison. Alors, je pense  
que ce n'est pas acceptable, ça. Ça n'a pas de bon sens. Et c'est ça.

**LE MANDATAIRE :**

Bien, merci.

2680

**M. GILLES LACOSTE :**

Merci.

2685

**LE MANDATAIRE :**

Robert Pilon et Louise Dion. Bonsoir!

**Mme LOUISE DION :**

2690

Bonsoir, Messieurs!

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2695

**M. ROBERT PILON :**

Je vais continuer avec la responsabilité de la Ville de Longueuil dans toute cette  
histoire-là.

2700

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 4 : « Lorsque le gouvernement fédéral a décidé de... »**

**Fin de la phrase à la page 4 : « (...) et la ville s'interroge sur le bruit. »**

2705

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. Déjà là, de dire qu'avant juillet 2009, il n'existait pas de politique d'atténuation du bruit  
dans un des plus grands aéroports au Canada, ça en dit long sur la bonne gestion de DASH-  
L.

2710

2715 L'an passé, on a adopté une politique, une politique volontaire d'atténuation du bruit. C'est la première. Ce qui nous fait dire que c'est une politique qui est ridicule? Premièrement, on dit, vous le savez, on l'a répété à plusieurs reprises : entre 7 h et 23 h, tout est beau, allez-y. Il peut y avoir 12 avions dans le même corridor aérien, ce qui veut dire que chez nous, par exemple, les 12 avions – ma conjointe l'a dit – ils passent aux 30 secondes à certains moments dans la journée. On les voit très bien. On voit toujours de trois à quatre avions dans la même boucle au-dessus de nos têtes, qui reviennent, qui reviennent... ça dure une heure. Ensuite, c'est d'autres qui prennent leur place pour l'heure suivante. C'est totalement inacceptable. Et on appelle ça une politique d'atténuation du bruit.

2720 En plus, on le sait, une ligne comme Pascan, pour l'avoir pris moi-même, c'est très commode, sauf que ça part à 4 h 30 le matin, ça dérange tout le monde, et il y a quatre vols qui partent entre 6 h et 6 h 30 le matin. C'est ces vols-là qui empêchent les gens de dormir actuellement. Et ça, c'est tout a fait en respectant la politique d'atténuation du bruit qui est là actuellement.

2725 Moi, ce que ça me fait dire, c'est que cette politique-là. c'est de la poudre aux yeux. Son problème c'est, premièrement, elle ne devrait pas être volontaire puis, deuxièmement, elle devrait être beaucoup plus sévère.

2730 Je quitte un peu le mémoire puis je sais que le temps passe, ça fait que je vais essayer de répondre à quatre points que vous avez soulevés durant la soirée.

2735 La première c'est sur... Bon, personnellement, je suis membre du comité de citoyens contre la pollution. Je ne parle pas évidemment au nom du comité, je parle en mon nom personnel, mais vous avez posé la question : « Est-ce que vous accepteriez de travailler en partenariat pour régler le problème? » Ce que je peux vous dire à titre personnel, c'est que pour le moment, moi, j'ai aucune difficulté à travailler avec la Ville de Longueuil, l'administration actuelle de la Ville de Longueuil, parce qu'on pense que la Ville est crédible. 2740 En tout cas, jusqu'au moment où vous allez déposer des recommandations et qu'on va voir la nature des recommandations puis la réaction de la Ville. En tout cas, jusqu'à présent, pour nous, la Ville est crédible.

2745 Par contre, DASH-L n'est pas crédible. Le conseil d'administration de DASH-L, ou ce qu'il en reste, n'est absolument pas crédible pour plusieurs raisons, parce qu'ils n'ont jamais eu de politique... parce qu'ils n'ont jamais eu aucune préoccupation des gens vivant autour de l'aéroport. On s'est fait dénigrer. Les gens qui ont osé se plaindre se sont fait dénigrer sur la place publique. On a l'impression que, je ne vous le cacherai pas, sachant que la plus grosse école de pilotage siège au conseil d'administration de DASH-L, on a l'impression que 2750 c'est eux, jusqu'à présent, qui ont mené et que c'est eux qui répondent à nos doléances. Donc, c'est pas sérieux, c'est pas crédible.

2755 Donc, moi, je suis prêt à travailler avec la Ville à trouver des solutions, mais je ne suis pas prêt à travailler avec DASH-L dans les circonstances actuelles. En tout cas, tant qu'ils n'auront pas démontré un minimum de crédibilité envers les impacts de leur business. Premier point.

2760 Le deuxième point, sur le consensus. Vous disiez d'entrée de jeu que vous recherchez une solution qui va faire consensus. C'est impossible. Et à ce que je sache, quand la Ville a décidé... Dans mon quartier, par exemple, le trafic lourd est interdit. La Ville de Longueuil interdit au trafic lourd de se promener dans le quartier. À ce que je sache, la Ville n'a jamais dit aux citoyens : « Écoutez, vous allez essayer de vous entendre avec l'industrie du camionnage pour voir s'il y aurait pas des solutions pour régler le bruit du camionnage dans votre quartier. » Non. La Ville a dit : « Le camionnage lourd c'est un problème. On a un pouvoir. On va le réglementer, on le réglemente. » Donc, je pense que ça doit être la même chose avec la pollution sonore qu'avec le camionnage.

2770 La Ville ne peut s'attendre à ce qu'il va y avoir une démarche consensuelle avec les écoles de pilotage, c'est impossible.

2775 Sur les solutions à court terme, parce que je pense qu'il faut faire attention, il faut proposer... la solution durable, elle est simple : il faut se débarrasser des écoles de pilotage. C'est précis comme demande, c'est simple. C'est plus difficile à faire. Mais je pense que le problème est bien identifié puis la solution la plus simple c'est effectivement de s'en débarrasser. Ça se fera peut-être pas en claquant des doigts, c'est à voir, mais il y a aussi d'autres solutions à très, très court terme, parce que l'été s'en vient.

2780 Je prends l'exemple de la Ville de Shawinigan. La Ville de Shawinigan s'est battue pendant deux ans avec Transports Canada. Ça n'a pas été facile, sauf que ce qu'ils ont obtenu en 2009, ils ont obtenu le contrôle et ils ont voté des choses, une réglementation très simple. Ils ont dit : « La fin de semaine, il n'y en a plus d'avion. Il n'y en a plus la fin de semaine. » Le soir, c'est passé 5 h ou 6 h, je me rappelle pas exactement, mais en soirée, il n'y en a plus non plus. Et ils ont interdit aussi certains types d'avions. Et ça, c'est des choses qui sont possibles quand on a le pouvoir de réglementation.

2790 Finalement, la Ville a, il ne faut pas l'oublier, la Ville, l'agglomération a cinq représentants, peut avoir cinq représentants sur les onze au conseil d'administration de DASH-L. Donc, vous êtes à l'intérieur de la bête qui nous fait du trouble. Alors, si DASH-L a un pouvoir de se réglementer, vous pouvez le faire de l'intérieur. Et s'il s'avère que c'est impossible de le faire de l'intérieur, bien, je pense que l'autre solution c'est effectivement ce que l'administration précédente s'offrait de faire avant les élections, c'est-à-dire de prendre le contrôle de l'aéroport. Bien, je pense que la Ville devrait le faire si nécessaire. Et je ne pense pas que l'opposition qui est majoritaire à la Ville pourrait s'opposer à cette idée-là puisque c'était la leur.

2795

2800 Pour finir, j'aimerais vous faire part des actions. Nous, on s'attend à ce que la Ville défende les citoyens, parce que c'est notre santé qui est en jeu. Donc, on espère que ce n'est pas l'argent, que ce n'est pas des considérations purement économiques – surtout que ce n'est pas très payant, en plus, les écoles de pilotage – on espère que ce n'est pas ça qui va triompher aux yeux de la Ville, mais que c'est notre santé. Donc, on compte sur la Ville pour nous défendre, et rapidement.

2805 Mais si on constate que la Ville ne nous défend pas, on va devoir se défendre nous-mêmes. Moi, personnellement, je suis organisateur communautaire, j'ai mené plusieurs luttes sociales dans ma vie, autant contre l'Apartheid en Afrique du Sud que pour le logement social au Québec, puis je vous jure que des actions citoyennes, on peut en mener.

2810 Juste tantôt, il y a cinq ou six personnes qui m'ont dit : « Pourquoi on ferait pas des pique-niques le dimanche sur la piste d'atterrissage avec nos enfants? » Bien ça, c'est de l'action citoyenne, puis c'est pas des choses qu'on souhaite faire. J'ai autre chose à faire de mes dimanches.

**LE MANDATAIRE :**

2815 J'espère bien.

**M. ROBERT PILON :**

2820 Mais si la Ville ne nous défend pas, c'est sûr qu'on va devoir se défendre et ça, je peux vous le jurer, on ne s'en ira pas. On ne déménagera pas simplement. Ce n'est pas à nous de déménager, c'est aux écoles de pilotage.

**LE MANDATAIRE :**

2825 O.K. On a encore de l'énergie, c'est bon! (S'adressant à l'auditoire). Il est 22 h 13, je vais aller rapidement avec mes questions.

**Mme LOUISE DION :**

2830 Ça vous donne une idée de à quel point on est excédé.

**LE MANDATAIRE :**

2835 Exactement. C'est bon, ça. O.K., on va prendre un *short cut*, on a entendu pas mal tout. Quand on parle de déménagement, si on a à prendre des procédures légales – je parle de la Ville de Longueuil – jusqu'où on va? Combien vous êtes prêts à payer? Qu'est-ce qu'on fait avec ça?

**M. ROBERT PILON :**

2840 Tantôt, vous parliez d'expropriation.

**LE MANDATAIRE :**

2845 Oui.

**M. ROBERT PILON :**

2850 À ce que je sache, même si Cargair est au conseil d'administration de DASH-L, c'est pas les compagnies de pilotage qui sont propriétaires de l'aéroport. Donc, je ne pense pas qu'on ait à les exproprier. Si on règlemente un commerce, une activité commerciale, si on la règlemente plus sévèrement, plus drastiquement : plus de vols la nuit, plus de vols avant 7 h, par exemple; pas à 4 h 30, plus de vols avant 7 h, plus de vols la fin de semaine, plus vols passé 6 h le soir ou encore, si on limite...

2855 **LE MANDATAIRE :**

O.K. Mais là, on parle de deux choses : on parle des écoles de pilotage puis on parle des autres.

2860 **M. ROBERT PILON :**

2865 Non, mais vous allez voir. Un instant. Si on règlemente sévèrement ce commerce-là, je pense qu'on n'aura pas à chasser, on n'aura pas à exproprier les écoles de pilotage. Je pense que c'est elles qui vont vouloir mettre fin à leur contrat puis s'en aller de gré à gré. On a un pouvoir de régler? Réglémentons. Et si ça ne leur plaît pas, si les limites qu'on met à leur commerce, ils ne trouvent pas intéressant, c'est eux qui vont demander à s'en aller. Ça ne nous coûtera pas une cenne.

**LE MANDATAIRE :**

2870 O.K. Je m'excuse d'avance, mais je suis obligé de la poser : vous êtes prêts à payer combien de plus dans votre compte de taxes pour qu'on s'en débarrasse?

**M. ROBERT PILON :**

2875 Bien là, si j'ai bien compris, quand il y a des déficits à DASH-L dans les prochaines années ou quand DASH-L manque d'argent, c'est la Ville de Longueuil qui en prête. Et le 9 M\$ que la Ville va donner, c'est mon argent. Donc, je considère que je donne déjà beaucoup trop d'argent à DASH-L pour le trouble qu'elle me donne.

2880 **UNE VOIX DANS LA SALLE :**

Bravo!

2885 **LE MANDATAIRE :**

Jusqu'à combien vous accepteriez que votre compte de taxes augmente? C'est à monsieur que je parle.

2890 **M. ROBERT PILON :**

2890

Une réponse précise. Jusqu'à présent, quand on disait que la valeur de nos maisons risquait de baisser puis qu'en conséquence, ce qu'on paye en évaluation à la Ville pourrait un jour baisser, on spéculait. Mais avec ce que la Santé publique a déclaré tantôt, puis qui va être rendu public, je pense que c'est évident que les 17 000 citoyens qui ont un vice caché dans leur maison, qui est au-dessus de leur tête, puis c'est prouvé que c'est dangereux pour la santé, la Santé publique vient de le dire à soir, je pense qu'on aurait tous le droit de demander une baisse d'évaluation de nos maisons, puis c'est la Ville qui pourrait perdre des taxes.

2895

2900 **LE MANDATAIRE :**

Donc, vous demandez une baisse d'évaluation?

2905 **M. ROBERT PILON :**

2905

Je dis qu'avec la situation, avec ce que Santé publique déclare, il y a un vice caché sur nos maisons, puis je pense que ça va avoir un effet sur... les prochains qui vont vouloir vendre leur maison dans le secteur, je pense qu'on va vendre à rabais, puis je pense qu'en conséquence, aussi, les taxes que la Ville va pouvoir nous demander dans l'avenir sur nos maisons – en tout cas, moi, je vais être le premier à contester mon rôle d'évaluation, vous pouvez en être sûr, parce qu'il y a un vice caché dans ma maison, puis la Ville de Longueuil est au courant.

2910

2915 **LE MANDATAIRE :**

2915

Parfait. Je vous remercie, Monsieur, Madame. En passant, là, je suis obligé de poser des questions si je veux comprendre, hein? On s'entend-tu, là? Des fois, on n'aime pas ça, mais je suis obligé. Puis demain, là, je vais en poser des questions. Vous reviendrez, là. Diane Bédard, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame.

2920

**Mme DIANE BÉDARD :**

Bonsoir!

2925 **LE MANDATAIRE :**

C'est vous qui m'avez invité sur votre patio, c'est ça?

**Mme DIANE BÉDARD :**

2930

Pardon?

**LE MANDATAIRE :**

2935

C'est vous qui m'avez invité à passer l'été sur votre patio?

**Mme DIANE BÉDARD :**

2940

Oui, oui, oui, passer le mois sur mon balcon, de voir vraiment comment c'est beau vivre à Greenfield Park sur la rue Antle. Vous allez vraiment voir deux avions à la fois, il n'y a pas de problème. Pour l'écouter, ah, le son c'est merveilleux, c'est comme four sound, hard sound speakers, c'est wall-to-wall puis, you know, then you get the... then you can passer le doigt sur ma table, il y a pas de problème. La saleté c'est là, ça sent, on le voit... unbelievable. Quand tu es prêt, tu me le diras.

2945

**LE MANDATAIRE :**

On vous écoute, allez-y.

2950

**Mme DIANE BÉDARD :**

Mais là, ce que je vais faire, parce que là j'ai changé un peu ce que je vous ai envoyé. J'ai fait un peu... puis j'ai des questions. Mais moi, je vais le faire en anglais parce que pour moi, 10 minutes en anglais, je peux en dire plus. S'il y a quelqu'un qui me comprend pas, pas de problème, je vais l'expliquer après.

2955

**LE MANDATAIRE :**

Allez-y.

2960

**Mme DIANE BEDARD :**

2965 Okay. My name is Diane Bedard, I live on Antle Street in Greefield Park for 35 years. For 32 of those years, it has been a wonderful, pleasant, healthy place to bring up three children, and in 32 of those years, I have never complained.

I would like to be sure that everything is registered and now everything, my complaints are all registered, yes? Yes, okay.

2970 Our taxes go up, mine went up \$400.00 this year, and yet I have no quality of life. My home has become a jail, I cannot use my deck, I cannot go out into the garden, I cannot -- working in the house has become unpleasant; the planes go by so often that sometimes on the telephone, I cannot hear.

2975 I went on the Web page for the Ville de Longueuil, I was interested to see what they said about the environment, and I quote, they said:

*"Because the city is first and foremost a place in which to live, Longueuil gives great importance to the protection and improvement of its environment.*

2980 *Through quality town planning, by-laws and raising peoples' awareness, the city, together with its residents, promotes neighbourhoods where everyone may live and work without compromising the quality of their environment."*

2985 We have no environment. You've heard all these people talk? You've heard the air? This is not a way to live. And what I have also -- the Town is given us containers to recycle glass, paper, plastic, metal to protect the earth. We cannot wash with phosphates because we want to protect the earth. We cannot use herbicides on our lawn because we are protecting the earth. Our cars must have mufflers to reduce noise levels, yet we must endure noise levels beyond anything with the airplanes, at times of day after midnight, at 3, 4 in the morning, we get woken up because of these noise levels. We must sit shut in our house with air conditioners running as it is impossible to sit inside with windows opened, forced to use more energy, which is not only bad for the environment but also hard on our wallets.

2995 And worst of all, we live with the fear, the fear that one of these planes will one day crash into our homes. It doesn't take long, we see the news, we see it happening in the States, we've seen it happened in Canada. One day, it will happen in Greenfield Park or Saint-Hubert or in Longueuil.

3000 I did call the airport to complain and I spoke with Mr. Beaudoin, the manager. When I mentioned seeing two small airplanes playing leapfrog over our homes, I was told by him:

"Oh no!" He allowed these planes to do this because the people wanted to take pictures. Do you not find this irresponsible? Dangerous? Our homes, our lives are at stake.

3005           When I complained that on sunny days, the planes were constant, his response was: "Well, Madam, after several days of rain, the pilots want to fly their planes." Well we, the residents of Greenfield Park, Saint-Hubert and Longueuil, after a few days, want to be able to sit on our decks and be outside as well.

3010           Among other things, I mentioned that the constant noise from these planes was putting devaluation, it would make it very difficult for me to sell my home. At that point, his response was: "Well, what do you have to do, Madam, is that you have them visit your home on rainy days."

3015           Mr. Beaudoin seems to feel hiding the truth is the way to do business.

3020           Okay, I won't go on about this because you've heard many, many things, but I did research and there is a few things that I really don't quite understand. Whenever we speak to the Town of Longueuil, and I have spoken to madam Carrière several times last year to complain about the things, but never once that she mentioned anything about how the Town paying money to the airport. So I went on the sites and it's very interesting that the five of the eight directors of AMSL/ DASH-L were appointed by the Agglomeration Council of the City of Longueuil. Several are already employees avowed in City Councillors of the City of Longueuil earning their living from our tax dollars; very involved with the airport, yet nothing can be done to protect the safety and wellbeing of the people paying their salaries.

3030           To give you an idea: M. Jacques Spencer is the President of this Board of Directors, he was appointed by the Agglomeration Council of the City of Longueuil; M. Guy Benedetti, he was appointed by the Agglomeration Council of the City of Longueuil, he is the Director General of the Development of City of Longueuil; Eric Beaulieu, appointed by the Agglomeration Council of the City of Longueuil, he is a Municipal councillor voted in by the people, paid for by our taxes; then we have also M. Yvan Savaria Laquerre, he is a Director, he is a Municipal councillor in the City of Boucherville, appointed by the Agglomeration of the City of Longueuil; M. Pierre-Hughes Miller was also appointed by the Agglomeration of the City of Longueuil and yet, we have no control over anything that goes on at the airport. All these people, our taxes, and yet we have no control, we have no say. So our tax money is at work for who?

3040           Okay, the Airport also relies on the City for contributions. Also stated in the AMSL-DASH-L Web page, and I quote:

*"The partnership between DASH-L and the City of Longueuil involves real estate activities and new installations. Moreover, DASH-L relies on the City to implement the*

3045 *municipal infrastructures necessary to develop the airport zone and to modify the territory's road network in order to accommodate the additional vehicles related to the development of the project."*

3050 And the City of Longueuil is doing this how and with what money? I'm thinking: my taxes?

3055 I would like to see the books from the City concerning moneys invested in this airport. All aspects: employees' salaries, directors' salaries, work on the infrastructure. I would like to see what tax the airport pays. I would also like to know if any of the people involved with the direction of the airport live in its flight path and how many actually live in the City of Longueuil.

3060 I would like to point out, Saturday March 6, just to give you an idea how pleasant it is: as I was parking my car in my driveway after midnight, a plane flew dangerous close to my house. The closest I've ever seen. How can this be? 4 a.m., I'm awoken by a plane buzzing my home. 5 a.m., I'm awoken by a plane buzzing my home. And then after that, it was on a regular basis and all of this, my windows are closed. This goes on all day long. I work there. Some people leave for work, it's not as bad, they don't hear it, I word there all day, I hear it.

3065 Students should not be allowed to learn or practice over residential areas. It's irresponsible of our governments to allow this. Mirabel is there. They have the runways, they have the control tower, they have empty fields to buzz. We are demanding our rights and as stated on the Web page of the City of Longueuil, the City is first and foremost a place to live.

3070 Monsieur Flanagan, comme on a dit, je vais vous inviter sur mon balcon, ça, il y a pas de problème. Puis je veux stresser que tous les conseillers, la mairesse, votre budget pour cette étude, c'est grâce aux citoyens de Greenfield Park, Saint-Hubert et Longueuil. Votre salaire est payé par nous. Vous travaillez alors pour nous les citoyens, les tax payers.

3075 La responsabilité des conseillers et de la mairesse est d'assurer la sécurité d'environ 400 000 citoyens. Leur responsabilité aussi est de protéger notre qualité de vie qui inclut le bruit et la pollution. C'est leur devoir de prendre les mesures nécessaires avant qu'il y ait un accident.

3080 Puis si je peux donner ma façon qu'on arrête tout ça tout de suite, il y a pas de problème, c'est très simple, c'est évident. On a dans cette main ici, quelques 100 pilotes; on a dans cette main ici, les centaines, les milliers, thousands of résidants de Longueuil; c'est facile; c'est qui, qui est important? La sécurité des millions ou quelques gens qui veulent apprendre l'avion? Ils ont Mirabel, sans problème. Allez-y, on n'arrête pas leurs droits, mais nous autres, on a aussi des droits de vivre.

3085

**UNE VOIX DANS LA SALLE :**

Bravo!

3090 **LE MANDATAIRE :**

Merci.

3095 **Mme DIANE BEDARD :**

Je vous attends quand?

**LE MANDATAIRE :**

3100 Je ne vous poserai pas de question, parce que le temps file, mais j'ai compris. Ça vous va? Ne prenez pas ça comme une offense. Merci. On se verra cet été sur le balcon. Danielle Caron, s'il vous plaît.

**Mme DANIELLE CARON :**

3105

Bonsoir, Messieurs.

**LE MANDATAIRE :**

3110 Bonsoir!

**Mme DANIELLE CARON :**

3115 Ce soir, je vais être obligée de vous dire que ce n'est pas les avions qui me tiennent éveillé.

**LE MANDATAIRE :**

3120 J'espère que c'est pas nous?

**Mme DANIELLE CARON :**

3125 Alors, je me présente, Danielle Caron. Je suis résidente de Saint-Hubert depuis 1991. Ma maison est située sur la rue Joseph-Ponrouge, soit dans l'axe de la piste 24 G. De 91 à 2007, mon conjoint et moi ne nous étions jamais plaints de la pollution sonore causée par les avions venant de l'aéroport de Saint-Hubert.

3130 Au printemps 2008, j'ai remarqué que la fréquence des avions à pistons des écoles de pilotage avait beaucoup augmenté et que la pollution sonore générée par ces petits avions ne nous permettait tout simplement plus de communiquer normalement à l'intérieur comme à l'extérieur de notre résidence, de parler au téléphone, d'écouter la télévision ou de la musique, de profiter paisiblement de nos espaces extérieurs ou, encore, d'un bon repas dans notre solarium.

3135 Nous avons passé un été stressés à cause des avions à pistons, des écoles de pilotage qui empruntent des circuits juste au-dessus de notre quartier, en très basse altitude, pour pratiquer leurs posés-décollés, et ce, du matin au soir à toutes les 30 secondes, les jours de beau temps. Vraiment, quel cauchemar!

3140 Cet été-là, et pour la première fois depuis notre arrivée en 91, nous avons décidé que trop c'était trop, et nous avons plié bagage pour passer nos vacances à un chalet que nous avions loué afin de pouvoir enfin nous ressourcer et récupérer les heures de sommeil que nous avions perdues à cause de la pollution du bruit que nous vivions à Saint-Hubert.

3145 Au printemps 2009, j'ai constaté que le problème de pollution sonore ne faisait qu'empirer. Je me sentais tout simplement prise en otage dans ma propre maison et cette situation m'oppressait terriblement. J'étais totalement abasourdie par ce fléau. J'en étais à souhaiter les jours de pluie. J'en pleurais les soirs où les avions m'empêchaient de m'endormir parce qu'ils survolaient encore ma maison à 24 heures. Je devais rentrer au travail tous les jours de la semaine et c'était impossible pour moi de trouver le sommeil avant  
3150 que les avions rentrent enfin.

3155 Vous savez, j'ai un engagement aussi face à mon employeur. Je dois être alerte le matin et donner un bon rendement. Ça devenait, l'été, de plus en plus difficile d'avoir un très bon rendement.

3160 C'est là que j'ai découvert qu'il existait un regroupement de citoyens qui vivaient la même situation que moi, et cela m'a permis de sortir de mon isolement. Ça m'a beaucoup aidée. Ce regroupement m'a redonné espoir. J'ai commencé à suivre le dossier de près, et je me présentais à tous les conseils de ville de l'arrondissement de Saint-Hubert et à celui de la Ville de Longueuil. Je suis même intervenue à plusieurs reprises au micro pour exprimer tout mon désarroi face à cette problématique. J'ai aussi déposé une plainte à Transports Canada. Mais en même temps, j'ai découvert tout le mépris et l'arrogance de certains individus ayant des intérêts dans les activités et le développement à l'aéroport et à l'endroit  
3165 des citoyens qui défendaient leurs droits à une qualité de vie et à une quiétude.

Certains ont répandu que nous avions acheté nos maisons à rabais et que nous voulions les revendre plus cher. Certains politiciens ont même prétendu que nous avions signé une servitude du bruit à l'achat de notre maison, ce qui est totalement faux. D'autres

3170 politiciens disaient espérer recevoir les subventions des gouvernements avant une autre  
vague de contestations des citoyens. D'autres revendiquaient qu'ils avaient des contrats à  
respecter, et ce, sans égard au bien-être des citoyens. Mes courriels envoyés au maire  
Gladu et à DASH-L sont restés sans réponse. J'ai senti un réel mépris des gens de la tour  
de contrôle qui nous riaient tout simplement au visage en prétendant ne pas être courant de  
3175 la fameuse politique d'atténuation de bruit émise par DASH-L, laquelle, soit dit en passant,  
n'a jamais été vraiment respectée.

Mais ce qui me touchait le plus encore c'est toute l'incompréhension de ceux qui ne  
vivaient pas notre cauchemar et qui nous balançaient que nous n'avions qu'à ne pas nous  
3180 installer près d'un aéroport. Je veux rappeler à tous ces gens que nous ne vivons pas cette  
problématique avant 2008. Cette situation est nouvelle et découle de mauvaises décisions  
administratives de nos élus, qui ont permis l'agrandissement des écoles de pilotage, et ce,  
sans consultation et sans qu'aucune étude d'impact ne soit faite au préalable.

3185 Dans l'étude de Dessau commandée par la Ville de Longueuil, il est mentionné qu'il y  
a en moyenne plus de 800 à 900 mouvements d'avions par jour et que ce nombre peut  
excéder les 900 à 1 000 mouvements par jour. À tous ceux qui ne comprennent pas nos  
revendications, accepteriez-vous, du jour au lendemain, de vous retrouver avec plus de 800  
à 900, voire 1 000 avions au-dessus de la tête quotidiennement?

3190 Permettez-moi de revenir à l'été 2009. Au cours de cette période, la fatigue causée  
par les heures de sommeil s'accumulait. Je devenais de plus en plus irritable et, surtout, je  
me sentais totalement impuissante devant ce drame. Pour un deuxième été consécutif et  
pour nous permettre de mieux récupérer, nous avons été obligés de passer toutes nos  
3195 vacances à l'extérieur de la maison, alors que nous aurions aimé en passer un peu chez  
nous pour profiter de nos installations et faire des travaux.

Les fins de semaine, nous quittions régulièrement Saint-Hubert pour nous retrouver  
dans des endroits calmes et nous n'avons pas une seule fois mangé sur les terrasses des  
3200 restaurants de la rue Chambly, beaucoup trop bruyantes pour profiter d'un bon souper.

3205 Finalement, à l'été 2009, j'ai réalisé que j'avais choisi une ville pour y vivre, mais voilà  
que je sautais sur chacune des occasions pour la fuir. Toutes nos activités de vélo,  
baignade, randonnées pédestres, sorties au restaurant se faisaient maintenant ailleurs. En  
fait, au cours de l'été 2009, je ne crois pas avoir contribué beaucoup à l'économie de ma  
ville, car je n'y vivais déjà presque plus, sauf les jours de la semaine où je devais aller  
travailler.

3210 Il faut considérer aussi que toute cette problématique nous occasionne beaucoup de  
dépenses supplémentaires, car nous devons nous reloger pendant les vacances estivales

pour fuir le vacarme de Saint-Hubert. Nous considérons aussi que nos droits les plus fondamentaux ne sont tout simplement pas respectés.

3215 Mon mari et moi avons envisagé la possibilité de déménager, mais nous avons une fille de 16 ans que nous ne voulons pas déraciner. Nous croyons que ce n'est pas le moment idéal pour faire un tel changement dans sa vie. Elle a son école, ses amies à Saint-Hubert. Si ce n'était pas de cela, mon conjoint et moi plierions bagage immédiatement sans aucune hésitation. Mais encore là, si nous attendons quelques années avant de vendre notre maison, nous craignons que la situation ne se dégrade encore davantage et d'être tout  
3220 simplement incapable de la vendre, à moins d'en assumer toutes les pertes.

Qui voudrait acheter une maison dans un quartier devenu si peu désirable?

3225 En terminant, puisque je suis convaincue qu'une politique d'atténuation de bruit et que l'allongement d'une piste ne règlera en rien la fréquence des vols au-dessus de nos têtes, et constatant que les activités des écoles de pilotage ne sont tout simplement pas compatibles avec les secteurs résidentiels et la qualité de vie des citoyens, je propose la relocalisation des écoles de pilotage à l'extérieur de notre ville.

3230 L'apprentissage de l'aviation est un privilège, alors que la jouissance paisible et la libre disposition de ses biens est un droit. Qu'on le comprenne bien une fois pour toutes. La Ville de Longueuil doit se rendre à l'évidence que les temps ont changé et que la pollution sonore ne peut tout simplement pas s'inscrire dans une perspective de développement durable. Elle a donc le devoir de redonner à tous les citoyens des secteurs touchés, la même  
3235 qualité de vie et la même quiétude que celle des citoyens des autres secteurs de Longueuil. Il ne serait pas acceptable qu'il en soit autrement.

Je demande donc à la Ville de Longueuil d'agir rapidement pour le bien-être de l'ensemble de ses citoyens.

3240

Je voudrais vous remercier de m'avoir offert la possibilité de m'exprimer lors de cette consultation publique.

**LE MANDATAIRE :**

3245

Merci! Merci beaucoup. Merci. Il nous reste quatre intervenants donc inscrits à notre horaire de ce soir. Linda Dubé – on comprend, je n'ai pas posé de questions parce qu'on s'est déjà parlé ce soir.

3250

**Mme DANIELLE CARON :**

Oui, oui. Je comprends.

**LE MANDATAIRE :**

3255

Bonsoir, Madame Dubé.

**Mme LINDA DUBÉ :**

3260

Oui, bonsoir!

**LE MANDATAIRE :**

3265

Bienvenue!

**Mme LINDA DUBÉ :**

3270

Merci. À droite, j'ai le dossier des hélicoptères, mais à gauche c'est les avions. Ça fait que je vais parler des avions.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**LE MANDATAIRE :**

3275

Merci.

**Mme LINDA DUBÉ :**

3280

J'avais oublié. Ma fille, pendant que je n'étais pas là vendredi, elle m'a laissé un papier pour me dire qu'il y avait un gros avion qui était passé assez bas le 5 mars à 7 h 18.

**LE MANDATAIRE :**

3285

Merci. C'est bon. Ceci dit, avez-vous une, deux, quelques solutions spécifiques?

**Mme LINDA DUBÉ :**

3290

Bien, le déménagement. C'est assez clair.

**LE MANDATAIRE :**

Parfait, merci. Bonsoir.

**Mme LINDA DUBÉ :**

3295

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

3300

Sylvie Bacon. C'est madame Bacon suivie de Richard Lemay et de Mathieu Domerson.

**Mme SYLVIE BACON :**

3305

Bonsoir!

**LE MANDATAIRE :**

3310

Bonsoir!

**Mme SYLVIE BACON :**

3315

Je vais faire assez court. Finalement, je me rends compte que j'ai écrit un petit mémoire que j'ai fait vite et je l'ai fait parce qu'on demandait aux citoyens d'écrire un mémoire, puis un mémoire, quand j'ai lu la description, disait : apportez une solution.

**LE MANDATAIRE :**

3320

Oui.

**Mme SYLVIE BACON :**

3325

Et c'était assez drôle de voir, quand je suis arrivée pour déposer mon mémoire, qu'on me dise : « Il y en a 60 qui ont été déposés. » 60 sur je ne sais pas combien de plaintes de citoyens qui ont été faites? Puis quand je révise ça, je me dis : 60 mémoires, au-dessus de 500 plaintes à Transports Canada, je ne sais pas combien de réunions aux Hôtels de ville... Ça fait que je viens aujourd'hui puis je me dis : franchement, là, je ne sais pas ce que la Ville cherche. Qu'est-ce qu'il faut faire de plus? Il faut en plus donner une consultation publique? Je ne sais pas comment vous allez faire pour trouver vos solutions. Sincèrement, je n'aimerais pas avoir votre petit mandat, parce que je pense que la Ville...

3330

**LE MANDATAIRE :**

3335

Enfin! Quelqu'un qui compatit avec moi ce soir.

**Mme SYLVIE BACON :**

3340 Oui. Oui. Parce que je me dis : je pense que la Ville... il y a eu les élections, je pense, qui ont juste amené ça, votre mandat. Parce que je me dis : les plaintes, ça fait au-dessus de deux ans qu'elles sont faites, puis elles ne sont pas entendues par les villes. On sait tous les problèmes qui se causent au niveau politique avec DASH-L.

3345 Je ne sais pas, la Ville tente de récupérer les aéroports. DASH-L, vous demandiez plus tôt : « Est-ce que DASH-L a ouvert un service de plaintes? » Ça, c'était drôle. Parce que moi, ça fait deux ans que j'essaie de venir au conseil voir qu'est-ce qui se passe puis essayer de suivre ça. Ils en ont ouvert un après un an et demi, quand la Ville a dit : « Il faudrait peut-être faire un service de plaintes. » Puis vous voyez comment les citoyens sont reçus.

3350 Alors, moi, je pense que la solution à ça, c'est qu'il ne peut plus y en avoir avec les citoyens. Parce qu'on cherche à avoir une solution, mais ça, ça devrait être en partenariat des deux côtés, mais les citoyens sont rendus écœurés.

3355 Moi, je viens encore ce soir – regardez l'heure, là. Je n'ai même plus le goût de vous lire ma petite affaire de mémoire que je trouve cul-cul, parce que je me dis, ce n'est plus ça, là, que ça prend. J'ai entendu plein de choses, aujourd'hui, intéressantes, des gens avec une « écoeurantite » aiguë, dont moi aussi je suis en « écoeurantite » aiguë, puis me taper des soirées au conseil pour venir en parler, ça fait deux ans qu'on le fait.

3360 C'est plate, vous, vous arrivez peut-être dans le dossier, il faut encore tout répéter. On a l'impression d'être des petits vieux qui répètent, qui répètent, qui répètent, mais on ne se fait pas entendre.

**LE MANDATAIRE :**

3365

Pardon?

**Mme SYLVIE BACON :**

3370 On ne se fait pas écouter. Les solutions? Bien, moi, je disais – peut-être que ça ne rentre pas dans le chose des citoyens, mais là, le printemps arrive et je sais, comme vous dites, qu'on n'aura pas une solution à court terme. Moi, j'aimerais bien ça cet été, là, il me semble que j'arriverais chez nous à 4 h de travailler, que je puisse me faire un barbecue avec mon petit drink, tranquille, pas d'avion, puis les fins de semaine en profiter. Il me  
3375 semble, ça, ça serait un début, le temps que les solutions se fassent pour arriver à un consensus qui va sûrement prendre du temps.

3380 Mais mettons que cet été, on pourrait-tu calmer les esprits en disant : « Profitez de l'été les weekends. » Donc, essayer de suggérer à nouveau, même si j'ai entendu plus tôt : « DASH-L n'a même pas respecté ça quand on a essayé de le faire. » Mais en espérant passer par vous, y a-t-il moyen de faire 9 à 4, la semaine, puis pas de weekends, pas de jours fériés? Ça, ce serait juste pour nous calmer.

3385 **LE MANDATAIRE :**

Ça, c'est juste pour calmer?

**Mme SYLVIE BACON :**

3390 Oui. Ça, c'est juste pour nous calmer. L'autre chose à faire, bien je pense qu'il n'y en aura pas, l'autre, moi, je dis : bien, déménagez à Mirabel, on cherche de l'argent, des sous. Bien, louez-les. Louez les baux, achetez les baux, déménagez ça, donnez une autre vocation ici à Saint-Hubert, on n'en veut pas de ces écoles de pilotage là.

3395 Y a-t-il moyen de trouver les sous pour dire : on achète ces baux-là, qui ont peut-être 20, 30, 40 ans, puis qu'ils refassent d'autres choses avec ça, puis qu'ils les envoient ailleurs, louer à Mirabel. Il y a une belle grande piste qui est là qui attend juste ça des avions.

3400 Et la dernière affaire qui est moins plate, bien une injonction. On n'arrive pas à un consensus. Je ne pense pas que ça va être demain matin, puis les citoyens sont prêts à aller assez loin, oui, merci. Ça fait que là, ça serait tu plate pour la Ville de voir les gens qui vont faire des pique-niques à tous les dimanches ou qui s'étendent de leur long? Moi, je pense que je vais être prise encore une couple de fois pour prendre une couple de jours, faire ce genre d'exercice qui commence à m'écoëurer royalement. Ce n'est pas ici que je veux passer mes soirées ni sur une piste d'avion.

3405 Ça fait que moi, c'est rien que ça que je veux dire. J'essaie de le dire en riant, mais c'est ce que j'ai à dire.

3410 **LE MANDATAIRE :**

C'est pas parce qu'on rit que c'est drôle.

**Mme SYLVIE BACON :**

3415 Mes solutions, vous cherchez ça. Bien, il y en a trois, quatre qu'on a nommées là, là.

**LE MANDATAIRE :**

3420 Absolument.

**Mme SYLVIE BACON :**

3425 Je ne sais pas à court terme. À court terme, c'est ça. On passe des beaux weekends en attendant une injonction. Santé publique, la Charte des droits et libertés, servez-vous en pour donner vos recommandations. C'est des appuis assez pesants. S'il vous en faut plus que ça, là, c'est ça contre une question d'économie. L'économie de la Ville de Longueuil, qu'est-ce qu'ils veulent faire avec ces développements-là. Servez-vous du gouvernement. Ils veulent venir investir ici, là, contre les citoyens. Ça va faire mauvaise presse, ça aussi, 3430 auprès du gouvernement. C'est un dossier politique, je pense que vous êtes bien bon là-dedans. Vous avez sûrement des petites choses là-dessus pour nous aider.

3435 En tout cas, moi, je me fie sur vous, Monsieur Flanagan, dans ce dossier-là. La solution, c'est plate parce que les citoyens sont rendus trop loin. On ne peut plus vraiment négocier avec ces gens-là, ils nous ont trop attendus. L'élastique est très étiré puis on a la corde très sensible. C'est dommage d'avoir rendu les citoyens là, parce qu'au départ, s'ils avaient écouté voilà un an, un an et demi – quand je suis venue dans les premières fois, ici, j'en revenais pas des dames, des personnes qui venaient, j'ai dit : « Mon Dieu! Ça fait un an et demi qu'elle fait des plaintes. » Moi, je pensais, j'arrive dans le dossier, je commence à 3440 écouter ça un peu, comme Carole, les filles, en tout cas qui habitent près de chez nous, c'est des voisines que je connaissais même pas, puis là on se croise, savez-vous comment? Parce que moi aussi je passe des « trashers » avec elles dans les rues, on en a passé au début. C'est effrayant.

3445 En tout cas, c'est ce que j'avais à dire. Il est tard. Je ne vous retarderai pas plus, mais je me suis dit : en plus, il faut que j'attende jusqu'à cette heure-là pour dire ce que j'ai à dire, bien, je vais aller jusqu'au bout. Je vais me battre avec les citoyens jusqu'au bout, puis j'appuie beaucoup la CAPA. Moi, je suis avec eux autres cent milles à l'heure.

3450 **LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup. Richard Lemay. Et après, ce sera Mathieu Domerson.

Monsieur Lemay, bonsoir!

3455

**M. RICHARD LEMAY :**

Bonsoir!

3460 **LE MANDATAIRE :**

Excusez l'heure tardive.

3465 **M. RICHARD LEMAY :**

Disons qu'il est un peu tard, puis finalement je n'ai pas vraiment préparé de dossier, je ne pensais pas qu'il fallait être aussi officiel que ça en tant que citoyen.

3470 **LE MANDATAIRE :**

Parlez avec votre cœur. On vous écoute.

3475 **M. RICHARD LEMAY :**

Moi, je viens en tant que citoyen et tout ce qui a été dit, je suis parfaitement d'accord. J'ai les mêmes problèmes moi aussi. C'est que je suis actuellement, pas à l'aéroport, je suis à 7 km de l'aéroport.

3480 **LE MANDATAIRE :**

À quel endroit? Vous êtes où?

3485 **M. RICHARD LEMAY :**

Moi, je suis aux limites avec Brossard.

3490 **LE MANDATAIRE :**

O.K.

3495 **M. RICHARD LEMAY :**

Je veux dire, il n'y a pas de raison, là. Tout ce qui se passe à l'aéroport, moi, j'ai absolument rien, j'entends absolument rien. Mais je sais que comme toutes les personnes qui ont été ici, le tour d'avion qu'ils font autour de notre ville de Saint-Hubert, ils passent juste au-dessus de moi, de ma maison. Troisième voisin, troisième rue, quand je lui parle d'avion, il ne le sait pas. Mais moi, je les entends venir puis ils passent au-dessus de ma maison, là, puis ça, à toutes les deux minutes, puis on a fait tout l'été comme ça. Ça devient stressant.

3500           Moi, l'aéroport, j'ai rien contre ça. J'ai pris quelques notes, là, mais c'est l'enfer. Il  
passe 200, 300 avions par jour, des milliers par semaine. L'été, comme une certaine  
personne a dit, là, je priais pour qu'il pleuve. Crime, on avait la paix quand il pleuvait. Puis  
aussitôt que le beau temps arrivait, là, j'ai passé la moitié de mes étés de congé à l'extérieur  
de la ville. Moi, au bout de deux, trois heures, j'avais mon voyage. Je pouvais plus les  
3505 entendre. Le stress montait, la pression montait, je pouvais exploser. Si j'avais eu n'importe  
quoi, là, dans mes mains, comme un bazooka ou une arme, je tirais sur les avions. Ça passe  
au-dessus de ma cour, continuellement. C'est stressant, ça n'a pas de bon sens.

                  J'allais à Boucherville. Je m'en allais, je partais vers midi, je m'en allais, je m'en allais  
3510 à Boucherville dans les parcs de Boucherville. J'emportais mes journaux, un livre puis je  
lisais là. Ou bien donc, je m'en allais à Chambly, aux chutes de Chambly. Comme a dit un  
certain monsieur, on entend le bruit des chutes, là, tu as la paix pour l'après-midi. J'ai été  
passer deux semaines, une semaine de vacances dernièrement au mont Sainte-Anne. Je  
suis allé faire du ski. Tu entends chanter les oiseaux. Je reviens ici, c'est pas les oiseaux  
3515 qu'on entend, on entend le bourdonnement de ces maudits avions-là qui nous passent au-  
dessus de la tête sans arrêt. Ça n'a pas de bon sens. C'est un véritable enfer, ça. C'est  
stressant continuellement.

                  On a parlé avec monsieur Gladu, l'ancien maire. On parlait habituellement pour rien.  
3520 On leur parlait, puis ils nous écoutaient, mais ils n'entendent pas. Tout ce que je souhaite  
c'est que vous nous écoutiez et que vous allez nous entendre. Parce que c'est bien beau  
écrire un beau rapport, on a des rapports de commission qui sortent régulièrement, mais je  
vous assure que les résultats sont plus ou moins palpables.

                  Les fins de semaine, moi, je travaille. Là, je suis rendu à ma retraite, mais je suis  
3525 rendu à 67 ans. L'année passée, là, pas moyen de prendre ma retraite, je veux attendre que  
ça arrête, ce problème-là, parce que passer mes journées à la maison, c'est impossible.  
Cette année, je travaille encore. Au bureau où je travaille, il y a aucun problème. Je travaille  
à Longueuil, il y a pas d'avion qui passe au-dessus du bureau où je travaille. Mais quand je  
3530 pars du bureau à 8 h le soir, parce que j'ai une journée bien remplie, que j'arrive chez moi,  
que j'ouvre la porte, que j'entends un mautadit bourdonnement d'avion, ça me tape sur les  
nerfs, ça n'a pas de bon sens. Pas moyen de s'asseoir dehors, pas moyen de rien faire, ça  
bourdonne continuellement.

                  Le matin, on se fait réveiller, il y en a plusieurs qui se font réveiller de bonne heure le  
3535 matin. Moi, au-dessus de ma maison, proche des limites de Brossard, comme j'ai dit, à 6 h le  
matin, je ne sais pas quel avion qui passe, mais il fait un tapage pas à peu près. J'ai pas  
besoin de réveil matin, à 6 h ça passe au-dessus de ma maison. Il y en a deux, des fois il y  
en a deux. Ça vibre dans la maison. On est couché en paix, d'un coup tu entends vibrer la  
3540 maison, le bourdonnement d'avions, ça n'a pas de bon sens.

3545 J'ai écrit à la mairesse, à la nouvelle mairesse, madame St-Hilaire, pour lui souhaiter la bienvenue dans son nouveau poste, puis je lui parlais justement des problèmes qu'on avait. Ce que je n'ai pas aimé un peu comme réponse, c'est que justement on devait s'adapter et essayer de s'harmoniser un peu avec notre nouvel environnement. Ce n'est pas des farces. S'harmoniser avec l'enfer? Oubliez ça, moi, je ne suis pas capable. Je ne suis pas capable, c'est impossible.

3550 En fin de semaine, dans les premières fins de semaine qu'on a eues, là, il faisait beau, là, samedi passé. Franchement, je suis certain qu'il y a un paquet de gens qui sont sortis, moi-même je suis sorti dehors; au bout de deux heures, je ne voulais plus rien savoir, je voulais m'en aller dans le sous-sol. Plutôt que de m'en aller dans mon sous-sol, j'ai été faire un tour dans le parc, parc de la Cité. C'est un beau parc ça, là. Il y avait des centaines de gens qui se promenaient dans le parc, puis des centaines d'avions qui passaient au-dessus de notre tête. Je te dis que c'est plaisant, ça, aller se reposer dans un parc, là, où on doit entendre chanter les oiseaux. C'est pas ça qu'on entend, c'est les mautadits bourdonnements d'avions. C'est impossible.

3560 Moi, ça fait 35 ans que je demeure à Saint-Hubert. Il y en a que ça fait 30 ans, il y en a ça fait 10 ans. Moi, ça fait 35 ans. J'ai toujours aimé la ville où j'étais puis je n'ai jamais voulu déménager à Montréal. J'ai des enfants qui demeurent à Montréal puis jamais je prendrais leur place. Eux autres non plus, ils ne viendraient pas nécessairement à Saint-Hubert, parce que pour eux autres, c'est un peu comme une campagne, ça, une banlieue. La banlieue est là pour un milieu social, pour avoir la paix. Mais depuis un an, là, je m'en vais me reposer chez ma fille à Montréal. Là, j'ai la paix. Je les entends les oiseaux chanter. Je vois les écureuils. Je suis en plein milieu de la rue, sur un balcon, crime, puis c'est plus paisible là que moi, chez moi, sur mon balcon à Saint-Hubert. C'est l'enfer.

3570 Tout le monde a dit ça, mais je le répète la même chose. Là, on n'a aucun contrôle. J'ai pris une note ici, on n'a aucun contrôle. Qu'est-ce qui va être la prochaine étape? S'ils ne veulent pas vraiment arrêter tous ces mautadits avions-là, qu'est-ce qui va arriver? Les prochains, ça va être des écoles de pilotage pour les avions militaires? Les FC, les je ne sais pas, les C17 qui se promènent, là, c'est des avions militaires. On parle des hélicoptères. Il y a les Apache, là, les avions militaires, les hélicoptères, est-ce qu'on va les amener ici pour donner des formations à des jeunes militaires? Ça va être l'enfer si on entend ces avions-là continuellement.

3580 Je ne sais pas qu'est-ce qu'ils vont faire avec ça. Si on les laisse libres, ils font ce qu'ils veulent. Qu'est-ce qu'on peut faire? Ça n'a pas de bon sens!

**LE MANDATAIRE :**

Puis quelles seraient la ou les solutions selon vous?

3585 **M. RICHARD LEMAY :**

Bien, comme tout le monde a dit, les écoles de pilotage, il faut que ça sorte d'ici, ça n'a pas de bon sens. Là, l'été s'en vient, ça va être l'enfer. Moi, samedi passé, quand je suis revenu à la maison, j'ai dit à mon épouse : « Il va falloir louer un chalet. Je ne peux pas passer l'été ici. » C'est impossible, je ne suis pas capable. C'est impossible. On vient nerveux à force d'entendre ces avions-là. Il faut qu'ils partent.

Pourtant, des silencieux, ça doit exister? Je le sais pas. Des moteurs silencieux, ça doit exister? J'ai remarqué, par hasard, qu'il y avait un avion qui passait, parce que je le voyais, je ne l'entendais pas, je le voyais. Je ne sais pas quelle sorte de moteur qu'ils ont, mais je pouvais le voir, mais je ne l'entendais pas. Il était au-dessus de ma maison. Ça, c'est fantastique. Mettez-en des millions au-dessus du ciel, moi, ça ne me dérange pas. Si je ne les entends pas, ça ne me dérange pas.

3600 **LE MANDATAIRE :**

O.K.

3605 **M. RICHARD LEMAY :**

Ça fait que je répète ce que tout le monde a dit. La solution, il faut arrêter ce bruit-là. Moi, l'été s'en vient, c'est pas des farces, là. On est des milliers de personnes ici à Saint-Hubert – j'en suis un – qui vont être obligées d'endurer encore ces bruits-là tout l'été? Je vais faire une crise.

3610 Mais c'est drôle pareil, hein? Moi, j'ai pris une note en chemin. Il y a quelques années, monsieur Gladu a passé un règlement pour empêcher le siffilage des trains du CN au passage à niveau, parce que ça dérangeait les gens. Il devait passer environ deux trains par jour dans notre secteur. Ce n'est pas le sifflement des trains qui me dérangeait. Il y a des milliers d'avions qui passent actuellement au-dessus de ma maison. Ça, ça me dérange, puis pas à peu près.

3620 Là, j'espère que vous allez pouvoir faire quelque chose parce que, en général, les commissions, les rapports de commission... Il ne faut pas attendre un an. Il ne faut pas attendre six mois, un an, je veux dire, on va tous faire une dépression.

**LE MANDATAIRE :**

3625 Mais je ne veux pas ça non plus. Je vous remercie infiniment.

**M. RICHARD LEMAY :**

Je m'excuse, mais je répète un peu ce que tous les autres ont dit, finalement.

3630 **LE MANDATAIRE :**

Ah, mais vous n'avez pas à vous excuser, c'est votre opinion puis on est ici justement pour l'entendre.

3635 **M. RICHARD LEMAY :**

Je vous remercie de m'avoir écouté.

3640 **LE MANDATAIRE :**

Merci. Merci. Mathieu Domerson.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3645 Bonsoir, Messieurs! Je vous fais grâce de mon histoire, parce que mon histoire c'est pareil avec les autres. J'ai 30 ans depuis que je suis un Hubertain. En 80, quand j'ai acheté ma maison, je savais qu'il y avait un aéroport à Saint-Hubert. Donc, on pouvait vivre. Mais depuis deux ans ou trois ans, c'est l'enfer, vraiment, comme les autres.

3650 Moi, j'ai beaucoup appris ce soir, et la Directrice de la santé, et cetera. Je suis confus un petit peu, je dois vous poser une question : qu'est-ce que la Ville de Longueuil peut faire? Parce que d'après ce que j'ai appris, il semble que la Ville de Longueuil, quand on l'appelle, ils envoient à DASH-L. Quand on appelle le fédéral, ça envoie à DASH-L. DASH-L est sous le contrôle de qui? Est-ce que vous pouvez me le dire?

3655

**LE MANDATAIRE :**

DASH-L est l'autorité aéroportuaire et c'est un organisme à but non lucratif qui a sa propre autonomie, hein Sylvain?

3660

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Oui.

3665 **M. MATHIEU DOMERSON :**

Créée par qui?

3670 **LE MANDATAIRE :**

C'est créé par qui?

**Me MARCO RIVARD :**

3675 En fait, c'est un organisme sans but lucratif privé dont le conseil d'administration est composé de onze membres; cinq de Longueuil; quatre nommés par la Chambre de commerce; et deux qui viennent du milieu.

3680 **M. MATHIEU DOMERSON :**

Quand vous dites de Longueuil, c'est de l'exécutif de Longueuil?

**Me MARCO RIVARD :**

3685 Non. Il y a cinq membres du conseil d'administration qui sont nommés par la Ville de Longueuil, mais comme c'est un conseil de onze, la Ville n'est pas majoritaire au conseil d'administration. C'est la situation actuelle de DAHS-L.

3690 **M. MATHIEU DOMERSON :**

3695 Bon. Est-ce qu'on est dans un cul-de-sac ou qu'est-ce qui arrive? C'est-à-dire qu'écoutez, je veux dire, on aimerait avoir une réponse, parce que si vous êtes là, c'est que c'est une réponse que nous, nous voulons avoir comme résidants. Je dois vous dire, je ne sais pas si vous avez dans vos mémoires que vous avez reçus, est-ce que vous avez l'incident qui est arrivé sur le boulevard Kimber? Oui ou non?

**LE MANDATAIRE :**

C'est lequel, ça? Non.

3700 **M. MATHIEU DOMERSON :**

3705 C'est un atterrissage forcé qui s'est fait sur le boulevard Kimber. Moi, j'habite sur Gauthier. Donc, je suis entre l'aéroport et les gens de Greenfield Park qui viennent de vous parler. Je vous dis, c'est traumatisant quand vous savez que vous avez... j'ai ma famille. Quand l'avion passe, c'est comme si ça passait sur le toit de votre maison.

3710           Moi, là, aujourd'hui, c'est le 10. Je me demande si demain vous pouvez demander à ce qu'il y ait un moratoire, que ces gens d'avion là, peut-être c'est des vieux avions, qui ne devraient même pas voler. Est-ce que vous pouvez, avec un juge ou quoi, vous trois, vous présenter et puis demander une injonction pour qu'il y ait un moratoire pour que ces avions-là ne volent plus tant et aussi longtemps qu'il y a une décision de prise. C'est possible?

**Me MARCO RIVARD :**

3715           Je veux faire un commentaire, parce qu'on disait qu'on ne veut pas avancer des solutions avant d'avoir entendu tout le monde, parce que le but de l'exercice c'est d'exposer les pistes de solution dans le rapport.

3720           Cependant, il y a une chose que j'ai entendue ce soir, que je peux peut-être préciser qui est claire, c'est que le bruit des avions c'est un domaine de compétence fédérale. Donc, les règlements municipaux ne s'appliquent pas au bruit des avions. Et à ce moment-là, ce que la Ville essaie de faire c'est plutôt de faire pression pour arriver à des résultats.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3725           Parfait. Maintenant, une autre question. L'école, les écoles de pilotage dépendent... c'est des résidants de Saint-Hubert ou bien des résidants fédéraux?

**LE MANDATAIRE :**

3730           Les écoles de pilotage?

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3735           Les écoles de pilotage. C'est dire que là où elles se situent, est-ce que...

**LE MANDATAIRE :**

3740           Elles sont sur le territoire de l'aéroport de Saint-Hubert.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

De l'aéroport qui dépend...?

3745           **LE MANDATAIRE :**

Qui est géré par l'autorité aéroportuaire qui est DAHS-L.

**Me MARCO RIVARD :**

3750

L'école elle-même est une... les écoles sont des organismes privés, comme DASH-L c'est un organisme privé, sauf qu'ils œuvrent dans un domaine de compétence fédérale où c'est le fédéral qui a juridiction pour légiférer. Comme je dois préciser, quand on me parlait de la Charte québécoise des droits et libertés tantôt, elle ne s'applique pas à une situation qui est régie par le fédéral.

3755

Par contre, on va vérifier, je vais vérifier suite à vos commentaires, si la Charte canadienne des droits et libertés contenait des dispositions semblables à la Charte québécoise. Vous savez, le Canada, c'est compliqué; il y a des domaines de compétence fédérale puis des domaines de compétence provinciale, mais ça, c'est très clair que l'aviation c'est un domaine de compétence fédérale. Il faut tenir compte de la présence de cette composante-là, donc il faut arriver à convaincre le fédéral d'agir dans le sens souhaitable pour régler ce problème-là.

3760

3765

Et là, je trouve ça un peu cavalier, personnellement – là, je m'exprime personnellement – quand Transports Canada renvoie constamment la balle à l'extérieur. Je me dis : bien, Transports Canada devrait aller plus loin que ça face aux citoyens que de dire : ça regarde DASH-L. Je veux dire, l'aviation, bon, c'est un domaine de compétence fédérale. Ils ont un rôle important à jouer, puis je pense que le rôle de la Ville de Longueuil, ça va être de faire ce genre de pression là auprès du gouvernement fédéral pour qu'il s'implique davantage dans ce problème-là.

3770

3775

C'est pour ça aussi tantôt que je faisais le lien avec Santé Québec pour dire, est-ce qu'on peut aussi faire le lien avec Santé Canada pour que Santé Canada s'implique aussi, pour faire pression auprès de Transports Canada. Mais vous voyez, cette composante fédérale là est très importante dans la problématique.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3780

O.K., merci. Et ce que je voudrais vous demander : est-ce que dans votre calendrier ou bien dans votre échéancier, est-ce que vous avez à rencontrer le fédéral également? Parce que si du côté municipal on n'a rien fait depuis deux, trois ans... Parce qu'à vous entendre parler, c'était simple que les élus municipaux aillent auprès des élus fédéraux et fassent avancer le dossier.

3785

**LE MANDATAIRE :**

3790

Bien, une des raisons pour laquelle on est ici ce soir, d'une part, c'est pour vous entendre, et d'autre part aussi, c'est que le mandat ne se limite pas aux trois journées d'audience qu'on fait. On a commencé à travailler le 26 janvier dernier, on a fait de

nombreuses rencontres et suite aux audiences, suite aux propos qu'on va recueillir, suite aux solutions qui sont proposées, on va poursuivre, dans le fond, et notre réflexion et les travaux. Donc, ce qui veut dire également qu'il devra nécessairement y avoir des rencontres.

3795           Autrement dit, on constate – vous regarderez le calendrier en sortant – que Transports Canada ne viendra pas. Donc, ils ont fait le choix de ne pas venir. Alors, à ce moment-là, nous, on ira les voir. Mais avant d'aller les voir, bien, on va bien voir avec les citoyens, on va bien voir demain avec l'industrie et vendredi, aussi, également, avec les autres intervenants avec quoi, qu'est-ce qu'on aura sur la table, avec quoi on va travailler éventuellement.

3800  
3805           Parce qu'effectivement, je le disais en ouverture de soirée puis je peux conclure là-dessus en même temps, si vous me le permettez? C'est un domaine qui est très complexe et si la ou les solutions étaient aussi faciles, ça ferait longtemps que ça aurait été réglé. Ça ferait vraiment que ça aurait été réglé.

3810           Alors, l'idée donc de pouvoir tenir cette démarche-là et de présider, d'amener, dans le fond, ces travaux-là, c'est justement, pour une fois, d'en arriver et avoir, dans le fond, toute l'information, toutes les avenues possibles, toutes les opinions dont on a besoin, que ce soit les opinions des citoyens, que ce soit les opinions également de l'industrie, il faut en tenir compte aussi, également. Il faut leur donner le droit de parole, des opinions juridiques, et cetera, pour voir jusqu'où, sur quel terrain on peut travailler puis qu'on peut bâtir, en arriver à une solution. Il y a personne ici à la Ville de Longueuil, dans l'agglomération, chez les élus ou dans l'administration municipale qui se lève le matin en disant : « Je vais trouver un moyen pour écœurer les citoyens. » Ce n'est pas vrai.

3815  
3820           Alors, là, ici, ce qu'on essaie de faire, c'est de trouver effectivement, puis ça a été dit souvent, là, je veux dire, plusieurs citoyens ont dit : « On se tourne vers la Ville de Longueuil, parce qu'en quelque part, vous êtes le lien le plus direct avec les citoyens. » Ce message-là, il a été entendu. C'est la raison même de l'existence des travaux que nous menons.

3825           Alors, ceci étant dit, les questions qu'on pose nous permettent d'avoir votre point de vue puis, je veux dire, ça fait déjà plusieurs semaines qu'on est là-dessus, là. Puis dans le fond, il y a des intervenants qu'on a entendus deux fois ce soir, puis on a lu les mémoires puis qu'on a déjà rencontrés. Ça fait qu'on a compris, ça fait longtemps, le discours aussi, également.

3830           Donc, à partir de là, c'est de dire : bon, bien, O.K., avec quoi on travaille? Puis les solutions, est-ce qu'on peut les appliquer? Alors, et c'est quoi les implications? Ça fait que c'est ça.

3835 Donc, le 20 avril, quand on va déposer le rapport, bien si on prend les 248 suggestions qu'on aura reçues – j'invente un chiffre – bien à côté, on va pouvoir écrire : « On peut-tu? On peut-tu pas? Ça coûte combien? Ça prend combien de temps? Ça implique qui? » C'est ce qu'on fait.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3840 O.K. Mon autre question...

**LE MANDATAIRE :**

3845 Je vous remercie beaucoup, Monsieur, il est 23 h 12, les enfants se réveillent à 5 h demain matin.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3850 Ah, j'allais juste vous poser une dernière question. Vous permettez? Juste une dernière question.

**LE MANDATAIRE :**

Oui, une dernière minute.

3855 **M. MATHIEU DOMERSON :**

Est-ce que dans vos recherches, vous avez pu voir le contrat ou le bail de 40 ans?

**LE MANDATAIRE :**

3860 Ça, on verra en temps et lieu, effectivement.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3865 Vous verrez en temps et lieu?

**LE MANDATAIRE :**

3870 Oui.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

3875 Et puis voir s'il y a collusion pour qu'il y ait enquête aussi. Parce qu'on ne sait pas le  
lobbyisme, et cetera, donc j'espère que vous allez nous inviter encore à la conclusion  
comme telle.

**LE MANDATAIRE :**

3880 Merci, Monsieur Domerson.

**M. MATHIEU DOMERSON :**

Merci.

3885 **LE MANDATAIRE :**

Merci tout le monde. Donc, on lève l'assemblée. On reprend demain soir, 19 h.

3890 **AJOURNEMENT**

\* \* \* \* \*

3895 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon  
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et  
fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3900

\_\_\_\_\_  
Yolande Teasdale, s.o.

3905

3910