

**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 2**

Séance tenue le 11 mars 2010, 19 h  
Hôtel de ville de Longueuil  
4250, chemin de la Savane  
Longueuil

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DU 11 MARS 2010

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

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

#### AÉROCLUB DE MONTRÉAL et AIR RICHELIEU

THIERRY DUGRIPPE, RICHARD BLACKBURN .....	1
---	---

#### AQTA

MARCO PRUD'HOMME .....	16
------------------------	----

#### ASSOCIATION DES AVIATEURS ET PILOTES DE BROUSSE DU QUÉBEC

BERNARD GERVAIS, JONATHAN BEAUCHESNE .....	35
--	----

LORRAINE DESMARAIS, JON EAKES .....	49
-------------------------------------	----

#### GENERAL AVIATION SAFETY NETWORK

PHIL LANDRY .....	51
-------------------	----

ALAIN BRUNELLE .....	59
----------------------	----

PIA HANE .....	60
----------------	----

#### CARGAIR

JOSÉE PRUD'HOMME .....	65
------------------------	----

BERNARD MICHAUD .....	87
-----------------------	----

MICHEL AUBIN .....	95
--------------------	----

### AJOURNEMENT

## MOT DU MANDATAIRE

**M. STEVE FLANIGAN, mandataire :**

5            Bonsoir à tous ! Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Merci d'être là. On va reprendre nos travaux. Juste avant, d'une part vous remercier, ceux qui étaient là hier, ça s'est bien passé. Alors, on a eu une belle soirée, ça s'est fait dans un respect des idées des personnes. Alors, j'espère que le contrat que nous avons depuis hier soir va se poursuivre encore toute la soirée, puisque nous avons encore plusieurs personnes qui vont venir s'exprimer. Et, comme hier, on va donner la chance à tout le monde de pouvoir donc venir exposer leurs points de vue et formuler leurs recommandations.

10            En passant, hier, comme vous le savez, les travaux – du moins les audiences – sont en direct, sont web diffusés, donc sur mediasud.ca et, hier, on a eu en moyenne à 15            peu près une cinquantaine d'internautes qui nous ont suivis. Alors, ça se rajoute aux 200 personnes et plus qui étaient présentes hier. Alors ça a été une belle soirée au niveau de la participation.

20            Sans plus tarder, on va appeler Thierry Dugrippe, s'il vous plaît, à venir au micro. Bonsoir, Monsieur Dugrippe !

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

25            Bonsoir !

**LE MANDATAIRE :**

30            Vous êtes accompagné de monsieur Blackburn.

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

35            Si vous voulez parler au micro, vous n'avez qu'à peser sur le bouton ici. Merci. On vous écoute. On a 45 minutes à passer ensemble.

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

40            Bonsoir! Nous sommes les représentants de l'Aéroclub de Montréal et de Air

45 Richelieu, une des principales écoles de pilotage sur l'aéroport de Saint-Hubert. Avant de voir vraiment la problématique de bruit, j'aimerais faire juste un petit survol historique de Aéroclub de Montréal, c'est quoi l'école Aéroclub de Montréal, qu'est-ce qu'on fait et depuis quand surtout.

50 Si on regarde, l'Aéroclub de Montréal a commencé sous le nom de Montreal Light Aeroplane Club qui remonte à 1927, qui a été créé par le Dr Millette. L'aéroclub s'installe donc sur l'Aéroport de Saint-Hubert et va y rester jusqu'à 1935. L'Aéroclub de Montréal va déménager de l'Aéroport de Saint-Hubert pour aller à l'Aéroport de Cartierville de 1935 à 1968. 1968, ça a été la fermeture de Cartierville. Donc l'Aéroclub de Montréal est revenu sur l'Aéroport de Saint-Hubert en 68.

55 Si on regarde, Aéroclub de Montréal n'a pas arrêté de former des pilotes de ligne de dizaines de pays à travers le monde depuis 1968. Donc, c'est pas un problème d'un an ou deux ans. Aéroclub de Montréal est reconnu depuis bien des années, on voit depuis 1927. 60 Maintenant, l'Aéroclub de Montréal fait affaire aussi sous le nom de Air Richelieu qui est une école de pilotage mais c'est deux entités. Elles sont associées sans liées.

65 Juste pour l'historique encore, en 1972, l'École nationale d'Aérotechnique a élu domicile à Saint-Hubert, puis perpétue une tradition d'excellence dans la formation de techniciens qualifiés en aéronautique. On ne peut pas d'ailleurs raconter Saint-Hubert sans mentionner, par exemple, la présence de Pratt & Whitney aussi.

70 L'Aéroport de Saint-Hubert passera sans nul doute à l'histoire surtout à cause des premières qui ont pris place et qu'on pourrait décrire comme suit. Saint-Hubert, ça a été le premier aéroport construit par le gouvernement du Canada. Ça a été le premier aéroport avec un bureau de météo. Ça a été les premières pistes pavées au Canada. Ça a été la première visite d'un dirigeable transatlantique. Ça a été aussi la première tour de contrôle au Canada, ça a été à Saint-Hubert. Ça a été le premier aéroport au Canada avec un service de douanes. Ça a été le premier aéroport aussi à appliquer une taxe d'atterrissage. 75 Et ça a été le premier vol d'un avion à réaction au Canada a eu lieu à Saint-Hubert en 1943. Donc, c'est juste pour vous donner déjà un historique du lien de Aéroclub de Montréal et de l'Aéroport de Saint-Hubert date pas de deux ans.

80 Du début des années 70 à 1980, Aéroport de Saint-Hubert se place au premier rang des aéroports canadiens. En termes de mouvements d'aéronefs, de posés-décollés. On va aller à peu près jusqu'à 315 000 mouvements par an. Juste à titre d'info, le prototype de Boeing 747 y a même fait un posé-décollé en 69.

85 C'est à partir de ces années-là aussi que proche de l'aéroport le développement domiciliaire a commencé à pousser, dans les années 70 à 80, toute la région, tous les bâtiments aux alentours de l'aéroport. Donc ces résidences sont venues se greffer en pleine

zone aéroportuaire au moment qu'il y avait le maximum de mouvements. Ce n'était pas quelque chose de nouveau, les mouvements étaient là, puis tous ces mouvements sont enregistrés par Statistique Canada et sont accessibles à tout le monde.

90

**LE MANDATAIRE :**

Quand vous dites Statistique Canada, c'est NAV Canada?

95

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

NAV Canada, pardon. Des années 90 à 2000, on voit à l'Aéroport de Saint-Hubert l'activité décroître. On va descendre à une moyenne de 190 000. On était avant proche, dans les années 70 à 80, on était proche de 300 000. Dans les années 90 à 2000, on est plus proche du 190 000. De moyenne. On descend même en 2005, suite à septembre, la fameuse période du mois de septembre 2001, puis les années qui ont suivi au niveau de l'aviation que c'était très dur, on est même descendu jusqu'à 128 000. On parle le tiers de ce qu'il y avait dans les années 70-80.

100

105

Au point de vue historique d'Aéroclub de Montréal, c'est dans ces années-là de crise que, pour pallier à la crise comme il y avait moins de mouvements, bien Aéroclub de Montréal avec Air richelieu, on a investi dans des locaux pour améliorer la formation avec des simulateurs. Parce qu'il fallait faire face à la crise en fin de compte. Donc c'est une période où on a développé avec des gros investissements pour pallier à ce manque de mouvements, cette baisse sur l'aéroport durant cette période-là.

110

Une bonne partie de ces investissements nous permet en fin de compte de nous placer comme en première ligne au point de vue de la formation de pilote de ligne à travers le monde. Je dirais, on peut se targuer que l'Aéroport de Saint-Hubert ainsi que la Ville de Longueuil, la région, je dirais même le Québec, peut être fier qu'on est vraiment un des leaders mondial en ce qui concerne la formation de pilote de ligne. Si vous regardez au point de vue mondial pourquoi il y a beaucoup de formation de pilote, il y a un savoir-faire qui est vieux. On parle depuis 1927 que ça a commencé. Il y a un savoir-faire qui est là, qui fait qu'on est vraiment une élite mondiale en ce qui concerne la formation de pilote de ligne. Puis, pas depuis deux ans, bien entendu.

115

120

Tous ces étudiants étrangers qui viennent chez nous, il va y avoir des retombées, je dirais, économiques directes et indirectes à la région. C'est du monde qui viennent faire une formation chez nous, qui vont faire quoi? Qui vont louer une maison, qui vont acheter une voiture, louer une voiture, qui vont dépenser que ça soit au Métro, IGA, qui vont dépenser ici. C'est de l'argent qui vient, c'est de l'argent de l'extérieur qui aide à la collectivité, à ce que tout le monde vive, tout le monde en profite à quelque part, par les

125

130 taxes qu'ils vont payer. Il y a des retombées, oui, pour les écoles de pilotage mais des retombées aussi pour le monde, les alentours. Donc, c'est quand même assez important.

À titre info, Air Richelieu, au point de vue retombées directes en ce qui concerne le nombre d'emplois, on parle d'une quarantaine de personnes. Je trouve que c'est quand même pas rien, une PME de 40 personnes par des retombées de formation de pilotes.

135 Si on regarde au niveau de la formation de ces pilotes-là, la caractéristique pour former tout ce monde-là, on doit, on a des exercices obligatoirement à faire. On a justement ces fameux posés-décollés qui sont l'objet de la consultation aujourd'hui pour nuisance. Si on regarde ces posés-décollés, un, c'est des prérequis obligatoires par la loi, ça fait qu'on n'a pas le choix, il faut le faire avec. C'est même pas par plaisir, c'est par choix. Au point de vue coût d'opération dans une école de pilotage, je dirais, ça nous coûte plus cher de faire des posés-décollés que de faire un vol voyage tranquille avec l'étudiant. Mais on n'a pas le choix, on doit passer, on doit faire ça avec.

145 On doit le faire aussi de nuit. Et ça, on n'a pas le choix aussi de le faire de nuit. Pourquoi? Parce que c'est la loi. C'est Transports Canada qui nous oblige à le faire de nuit. Lorsqu'on le fait de nuit, le problème, c'est qu'on ne peut pas dire à un étudiant, lorsqu'on fait une formation, de dire : « On va faire ton vol de nuit juste en hiver quand il fait nuit à 150 5 h. » Nous, on aimerait ça. Même nous, on aimerait ça plutôt que de finir tard le soir. On n'a pas le choix de le faire aussi durant la saison d'été parce que toute la formation est liée. Donc il y a une formation progressive. On va parler du privé, professionnel, multimoteurs, IFR.

155 Donc si, nous, on ne peut pas faire des posés-décollés de nuit lors de la période estivale, bien c'est simple, on ne peut pas faire de formation, les 15 heures de nuit qu'on a à faire, on ne pourra pas la faire, on ne pourra pas faire le reste de la formation. Ce qui fait qu'on va perdre tous ces étudiants-là.

160 Si on imposait des limitations justement au point de vue horaire pour les écoles de pilotage, quel serait l'impact direct? Bien, c'est simple. C'est que pour les écoles, ça voudrait dire fermeture des écoles. Pourquoi? Pour la simple et bonne raison, si on ne peut pas, comme je reviens, pour leur vendre la formation, si on ne peut pas faire une formation de nuit, arrivé en été, on ne peut pas faire la professionnelle qui est 200 heures au total, bien nous, on n'arriverait pas. Donc on ne peut pas limiter une opération, de dire pas faire de vol de nuit, par exemple, ou de posés-décollés le soir dans la semaine ou quoi que ce soit. Il y a une limite à l'opération.

170 Nous, en tant que compagnie, on a fait des investissements majeurs pour répondre à cette demande de formation en tant que business. On a emprunté, on a mis nos têtes,

175 on a signé, on a pris des responsabilités pour que la compagnie grandisse, pour aussi, bien, on paye des taxes, on travaille pour le développement, je dirais, économique de Saint-Hubert puis de la région, et je trouve qu'on travaille fort, on développe, je dirais, le plus possible l'école, on paye nos taxes. À un moment, il y a une limite aussi. On a des comptes à rendre à la fin du mois qui fait que, si on ne vole pas, bien ça ne marche pas.

180 Aussi, ce qu'on regarde, c'est que l'école paye des taxes d'atterrissage pour l'aéroport, paye un loyer pour l'aéroport. Si on coupe les écoles, l'aéroport perd ses revenus. Ça veut dire que si elle perd ses revenus, on va avoir moins de revenus, on ne pourra pas avoir le service qu'on a actuel. Il y a des services qu'on obtient à l'heure actuelle, comme la tour de contrôle. S'il n'y a pas X mouvements, on perd les services de la tour de contrôle, c'est ce qui est arrivé à Mirabel.

185 Donc c'est bien beau dire : bien, oui, on se débarrasse des écoles, mais si on se débarrasse des écoles, l'Aéroport de Saint-Hubert, même s'ils veulent un beau terminal, un beau terminal sans tour de contrôle, sans approche aux instruments d'ILS parce qu'il y a des coûts à l'entretien de l'infrastructure de cet aéroport-là, bien, ça va être difficile de développer un aéroport dit commercial, d'affaires ou quoi que ce soit, sans avoir le revenu et les mouvements des écoles. C'est obligatoirement, obligatoirement lié.

190 Une des solutions que nous, je dirais, on pense qui pourrait être vraiment intéressante, c'est que si on prolonge la piste 24 Gauche, ce qui va arriver, c'est que les avions vont décoller mais vont être à une altitude beaucoup plus haute au point de vue de la nuisance pour le bruit, beaucoup plus faible que ce que le monde peuvent avoir maintenant.

195 Mais ce qu'il faut se rappeler, c'est que la nuisance, ce qu'ont les personnes actuellement représente quand même le tiers de ce qui existait en 70-80. Donc, oui, il y a plus de bruit, si on regarde dans les deux dernières années par rapport à il y a deux ans, oui, c'est vrai, mais par rapport à il y a 30 ans, on a une grosse, grosse baisse. On est encore loin en arrière des années 70-80. Très, très loin en arrière. Donc ce n'est pas un phénomène nouveau.

200 Mais ce qu'il faut se rappeler, c'est que la nuisance, ce qu'ont les personnes actuellement représente quand même le tiers de ce qui existait en 70-80. Donc, oui, il y a plus de bruit, si on regarde dans les deux dernières années par rapport à il y a deux ans, oui, c'est vrai, mais par rapport à il y a 30 ans, on a une grosse, grosse baisse. On est encore loin en arrière des années 70-80. Très, très loin en arrière. Donc ce n'est pas un phénomène nouveau.

205 Bon, bien, si ça dérange le monde, je crois qu'on est prêt dire de décaler la piste 24 Gauche, qu'elle soit plus longue, pour pas décoller au-dessus du monde. Nous, on n'a aucun problème avec ça, bien que ça nous cause, que la piste soit plus longue, on est obligé de taxier plus longtemps avec l'avion, qui fait que ça augmente les coûts d'opération. En plus d'augmenter les coûts d'opération, c'est qu'on est moins opérationnel, ça nous fait perdre du temps. Bien, on est prêt à vivre avec ça aussi.

210 Mais c'est sûr que ce qu'il faut comprendre, on est dans un aéroport, on est dans une zone aéroportuaire. L'aéroport était là depuis 1927, il n'est pas nouveau là. Ce n'est

215

pas quelque chose de nouveau. Je comprends que le monde dise peut-être : « Oui, il y a du bruit » mais le monde devrait réaliser que l'aéroport était avant les maisons et ce n'est pas les maisons qui sont venues. . .

220 **LE MANDATAIRE :**

(S'adressant aux gens dans la salle) S'il vous plaît, merci. Continuez.

225 **M. THIERRY DUGRIPPE :**

225

Donc, c'est ça. Le monde disent : « Regardez, on veut se séparer les écoles. On voudrait débarrasser les écoles, on voudrait les déménager, qu'elles aillent à Mirabel. » Si le monde veulent exproprier les écoles, bon, bien, il y a un coût attaché à ça. Ce qui se passe, peut-être que ça reviendrait moins cher d'exproprier les maisons puis de mettre des champs.

230

**LE MANDATAIRE :**

(S'adressant aux gens dans la salle) S'il vous plaît ! Merci.

235

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

C'est beau.

240 **LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup, Monsieur Dugrippe, Monsieur Blackburn aussi. Merci beaucoup d'être ici, de venir nous rencontrer. Vous n'étiez pas obligés de le faire. Alors, vous l'avez fait et on l'apprécie énormément. Comme vous le savez, on est ici pour trouver des solutions à un problème de bruit. Peut-être la première question que j'aurais envie de vous poser, c'est : est-ce que vous considérez qu'il y a du bruit aux abords de l'aéroport?

245

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

250

Je dirais, tant qu'à moi, pas plus que la 116 ou pas plus que lorsqu'un train passe. Regardez, il y a plein de. . . ça fait des années que ça existe. Le monde qui ne sont pas contents après le bruit ce soir, où étaient ces personnes-là dans les années 70-80 lorsqu'il y avait trois fois...

255

**LE MANDATAIRE :**

(S'adressant aux gens dans la salle) S'il vous plaît !

260 **M. THIERRY DUGRIPPE :**

Si on regarde, moi, je suis sur l'aéroport depuis – je dirais personnellement – l'Aéroclub de Montréal, ça fait depuis trop longtemps, je n'étais pas né, mais personnellement, moi, ça va faire 15 ans que je suis sur l'aéroport. C'est drôle, mais il y a  
265 15 ans, j'en entendais pas parler spécialement des nuisances. Pour preuve, il n'y a pas eu de consultation à cette période-là, il n'y avait pas... ça a continué le bonhomme de chemin, l'aéroport, comme chaque aéroport. Là, ça semble d'être nouveau, organisé, de dire : « Ah! Depuis deux ans, il y a du bruit, c'est terrible. » Je reviens par rapport à deux ans, oui, il y a une augmentation dans les deux dernières années. Mais on s'entend qu'on est  
270 tellement loin encore en arrière de ce qu'il y avait dans les 70-80, il y a un juste milieu.

**LE MANDATAIRE :**

En même temps, vous l'avez abordé tout à l'heure, on parlait de la relocalisation ou  
275 déménagement des écoles de pilotage. Hier soir, les citoyens nous ont répété à tour de rôle, en réalité, qu'il fallait relocaliser les écoles de pilotage. Qu'est-ce que ça représenterait pour vous cette solution-là? Est-ce que c'est envisageable?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

280 Je dirais très difficilement, pour plusieurs raisons. Un, il y a un côté pratique pour les étudiants étrangers qui viennent ici de dire : bien, écoutez, si. . . Parce que les personnes, je pense qu'ils font allusion à Mirabel pour la plupart. Ici, on va avoir des services, des logements, il y a plein de monde qui sont contents d'avoir des étudiants  
285 étrangers pour avoir des logements, des appartements. C'est un peu plus dur dans une région éloignée comme Mirabel, on est beaucoup plus loin de l'aéroport.

Aussi ce qu'il faut voir, c'est qu'on a aussi une clientèle qui est une clientèle locale, qui est une clientèle de l'Aéroport de Saint-Hubert, qui est une clientèle aussi de la Rive-  
290 Sud, de toute la Rive-Sud de Montréal, que ce soit de Longueuil, Brossard, Saint-Hubert. Est-ce que ce monde-là ferait une formation si c'était basé à Mirabel? On a vu qu'à Mirabel, le principal problème pourquoi l'aéroport est fermé, c'est que tout le monde trouvait ça trop loin d'aller là-bas. Or, pourquoi c'était trop loin dans le temps, puis que maintenant ça serait très bien, ça serait proche pour les écoles, il n'y aurait pas de problème?

295 Donc, nous, c'est sûr qu'il y aurait un coût, il y aurait une baisse du chiffre d'affaires énorme et qui fait que l'école ne serait sûrement plus rentable. Donc il faut regarder. C'est que la relocalisation, nous, on n'y pense pas vraiment. On pense que ce n'est pas possible, pas viable financièrement.

300

**LE MANDATAIRE :**

305

Vous parlez de votre clientèle étrangère. Est-ce qu'elle est importante par rapport à votre clientèle locale?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

310

Ah! oui, elle est très, très importante.

**LE MANDATAIRE :**

315

Dans quel ordre? Dans quelle proportion?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

320

Regardez, on va parler 70 % de notre chiffre est international.

**LE MANDATAIRE :**

325

Et, à ce moment-là, de venir apprendre à piloter à Saint-Hubert ou de venir apprendre à piloter ailleurs au Québec, ça n'a pas vraiment une grande différence, non?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

330

Bien, si ça serait si intéressant de suivre une formation ailleurs qu'à Saint-Hubert, pourquoi alors ça ne s'est pas développé beaucoup ailleurs? Pourquoi les centres, au point de vue – on parle international – il y a un aéroport à Québec, il y a un aéroport à Ottawa, il y a des aéroports, pourquoi le monde sont à Saint-Hubert? C'est qu'il y a l'infrastructure aussi au point de vue de l'aéroport qui répond à ce qu'on a besoin. On parle d'ILS, on parle de deux pistes, on parle d'une tour de contrôle. Donc, le monde, si c'est pour faire une formation perdue au milieu de nulle part, où il n'y a pas de tour de contrôle, bien, les clientèles ne vont pas venir. Autrement, bien, ils iraient dans des places comme Ottawa ou quoi que ce soit. Mais ils n'y vont pas. Donc, il doit y avoir une raison pourquoi le monde viennent à Saint-Hubert.

335

**LE MANDATAIRE :**

340

Bien, peut-être votre expertise, mais si votre expertise est ailleurs qu'à Saint-Hubert? Je ne veux pas insister mais je veux juste creuser davantage ou comprendre dans le fond ce qui serait un empêchement.

345

**M. RICHARD BLACKBURN :**

350 Il y aurait quand même une perte de 30 % environ, ce qui est quand même énorme.

**LE MANDATAIRE :**

Oui.

355

**M. RICHARD BLACKBURN :**

360 Toutes les entreprises existantes, si on dit : « On vous enlève 30 % de votre chiffre d'affaires », ça peut faire une différence entre survivre ou mourir. Nous, le 30 % local est très important. Puis, je ne pense pas que les gens de Longueuil viendraient à Mirabel. On le voit d'ailleurs. On n'a pas de gens de la Rive-Nord qui prennent de cours de pilotage chez nous. Donc cette distance-là, ça justifierait de – nous, perdre ce 30 % là de locaux, ça serait trop.

365

**Me MARCO RIVARD :**

À part la perte du chiffre d'affaires, un déménagement, concrètement, ça impliquerait quoi aussi comme dépenses? Ou, par exemple, vous avez des hangars, vous avez des choses qui ne se déplacent pas.

370

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

375 Regardez, c'est simple. Il y a une structure, un bâtiment, mais il y a aussi autre que la structure, bâtiment, il y a un nom, puis une histoire derrière. L'Aéroclub de Montréal, depuis 1927, on ne déménage pas une école qui existe depuis si longtemps que ça, puis dire : « Écoute, regarde, on va te mettre à Mirabel, on va te mettre ailleurs » ou quoi que ce soit. Pour nous, il y a une image attachée.

380

385

Quand on fait des salons pour recruter des jeunes à l'étranger, on rencontre des pilotes de ligne dans différentes compagnies aériennes à travers le monde, qui ont fait leur formation il y a 10 ans, 20 ans, 30 ans, 40 ans à l'Aéroport de Saint-Hubert. Pour eux autres, ils savent ce que c'est, où c'est l'Aéroport de Saint-Hubert, la structure, la facilité qu'ils avaient, qu'ils étaient proches de Montréal, ils avaient le bus pour aller à Montréal. Il y a ce côté-là de dire : « Je viens faire mes études à l'étranger, dans un pays étranger mais je ne viens pas les faire dans le milieu d'un champ, je viens les faire à l'Aéroport de Saint-Hubert, je suis proche d'aller à Montréal et tout ce qui va à côté. » Bien, si on enlève ça, c'est qu'il y a un coût rattaché à ça.

390

Le plus gros problème, c'est que je ne pense pas qu'une école de notre structure,

de la façon dont on opère et avec notre clientèle pourrait être viable à l'aéroport de Mirabel. Alors, vous dites : combien ça vaut? Bien, regardez, c'est simple. Ce n'est pas une relocalisation. C'est de dire : c'est de fermer l'école, point. Vous voyez ce que je veux dire?  
 395 C'est ça qu'il faut regarder. Si l'école serait viable à Mirabel, pourquoi il n'y en a pas à Mirabel?

**Me MARCO RIVARD :**

400 Ça, c'est vraiment votre vision des choses, dans le fond, que cesser les opérations à Saint-Hubert, ce n'est pas envisageable en termes de relocalisation, ça voudrait plutôt dire fermeture de l'école.

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

405 Exactement. Pour la simple et bonne raison, regardez, je pense qu'on est dans une province où il y a des entrepreneurs, il y a des écoles. Si vraiment Mirabel, ça serait, je dirais, le secret le mieux gardé, que les écoles, il y aurait viabilité là-bas, mais pourquoi toutes les écoles ne vont pas là-bas déjà avant que d'entendre parler que, oui, il faudrait  
 410 déménager l'école de Saint-Hubert. Il y en aurait déjà deux, trois, quatre grosses comme nous. Sauf qu'il n'y en a pas. Donc s'il n'y en a pas, il doit y avoir quand même une raison. C'est parce qu'eux autres, ils font leurs calculs. Ils ne sont pas plus idiots, ils vont dire : « Il n'y a pas de rentabilité là-bas. » Donc c'est tout simplement ça. Donc je pense que c'est plutôt qu'une relocalisation, c'est dire une fermeture.

415 Sauf que ce qu'il faut comprendre, que s'il y a fermeture, il y a un lien direct entre la fermeture d'école et la viabilité de l'Aéroport de Saint-Hubert. Ça, vous ne pouvez pas – prenez les revenus, demandez à DASH-L c'est quoi les revenus de l'Aéroport de Saint-Hubert en ce qui concerne les loyers des écoles, les taxes d'atterrissage, la taxe sur  
 420 l'essence et puis demandez si l'Aéroport de Saint-Hubert serait viable avec ça, je me pose des questions.

**M. RICHARD BLACKBURN :**

425 Puis, nous, aussi il y a un coût. Il n'y a pas juste l'achat du béton puis de notre emplacement. C'est notre travail. On gagne notre vie avec ça. On est aussi des humains, nous aussi, qui travaillent là. On ne peut pas arriver puis dire : « Bon, bien, on vous transfère là. » Nous aussi, on est des gens qui voyagent, mais on travaille aussi là. On a bâti quelque chose là. Ce n'est pas juste du béton. C'est là qu'est notre travail. C'est facile,  
 430 le monde dit : « Une bâtisse comme vous, ça vaut 1, 5 M\$, 2 M\$. On vous achète, c'est fini. » Il y a un achalandage, c'est notre travail. L'emplacement pour une business, c'est super important.

435

440 Ce n'est pas juste parce que c'est de l'aviation. N'importe quelle compagnie, on ne peut pas dire : « On vous déplace », puis penser que le chiffre d'affaires va être le même. C'est impossible. Regardez, n'importe quelle compagnie qui s'installe, l'emplacement, c'est super important. Nous, on a travaillé, ça fait des années que ça se bâtit. Il y a des gens qui viennent à l'école, qui travaillent comme pilotes dans le monde, qui sont en escale à Montréal, ils viennent faire un tour pour voir leur école, leur ancienne école. Il y a un nom quand même, il y a un emplacement. C'est pas juste le prix du béton à remplacer.

445 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Quelques questions, Messieurs. Est-ce que votre école de pilotage quitte Saint-Hubert pour des posés-décollés et va les faire ailleurs à un autre aéroport pour revenir par la suite?

450 **M. RICHARD BLACKBURN :**

455 Oui. D'ailleurs, on a même un contrat avec l'Aéroport de Saint-Hyacinthe. On paye un loyer annuellement pour pouvoir... parce que nous aussi on est conscient. On essaye de soulager aussi les citoyens. On est conscient quand même qu'un avion, ça fait du bruit. C'est pour ça qu'on paye. Parce que nous, ça serait plus simple de dire : « On ne paye pas Saint-Hyacinthe » mais, nous, Air Richelieu, je ne peux pas parler pour les autres, je pense qu'ils le font aussi, mais je sais qu'à Air Richelieu, on a un contrat annuel qu'on paye avec Saint-Hyacinthe, on va faire des posés-décollés chez eux. On va à Saint-Jean, Saint-Jean nous charge rien, mais Saint-Hyacinthe nous charge de l'argent. On paye annuellement. Ça serait plus simple pour nous, si on ne prenait pas en considération les citoyens, on dirait tout simplement : on fait tout à Saint-Hubert.

465 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Est-ce que c'est une option qui pourrait être développée davantage? Je ne connais pas la proportion des posés-décollés que vous faites ailleurs. C'est à peu près combien?

470 **M. RICHARD BLACKBURN :**

Je pense que oui. Ça peut. . .

475 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Ça pourrait être développé?

**M. RICHARD BLACKBURN :**

Je pense que ça peut être augmenté. Il faudrait regarder avec toutes les écoles,

480 avec les gens. Mais nous, on est conscient de ça, puis on essaie de faire attention.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Vous, votre école à vous, ça pourrait être quelque chose. . .

485

**M. RICHARD BLACKBURN :**

Le seul problème qui arrive, c'est qu'au point de vue de la loi, comme Thierry disait tout à l'heure, nous, tout ce qu'on peut faire, on le fait au maximum. Mais la loi nous impose un certain... Transports Canada, on est aussi soumis à eux. Lorsque, par exemple, on fait les posés-décollés la nuit, ils nous obligent à les faire à Saint-Hubert. Parce qu'il faut que l'instructeur soit sur place. Mais imaginez la logistique d'un instructeur qui s'en va à Saint-Hyacinthe, il n'y a rien d'ouvert la nuit, puis là, l'instructeur, il est dehors en hiver, il attend son élève qu'il finisse ses posés-décollés.

495

**M. SYLVAIN LESSARD :**

D'accord, il y a sans doute des contraintes.

500

**M. RICHARD BLACKBURN :**

Quand on peut, le maximum, on le fait. C'est pour ça qu'on paye à Saint-Hyacinthe pour aller faire des posés-décollés chez eux.

505

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Il y aurait peut-être une amélioration mais pas grosse au pourcentage. Il ne faudrait pas s'attendre que, je dirais la part d'Air Richelieu, au point de vue des posés-décollés, ça serait diminué de 50 %. Non. Ça serait, je pense que si on parle d'un 10 %, d'un 15 % d'Air Richelieu de maximiser encore plus, mais je vous dirais, déjà on essaie de le faire au maximum. Donc. . .

510

**M. SYLVAIN LESSARD :**

C'est bien. Ça répond à ma question. J'en ai une autre. Comme vous le savez, DASH-L a publié ou adopté une politique interne de gestion du bruit l'été dernier. Je pense que vous la connaissez. C'est une politique qui n'a pas été implantée suite à la réglementation de Transports Canada. Donc, c'est basé sur la collaboration des usagers. Alors, est-ce que, d'une part, vous respectez cette politique-là? Deuxièmement, est-ce que vous seriez ouverts à ce qu'elle soit rendue plus sévère? Et est-ce que vous seriez

520

ouverts aussi à ce qu'elle devienne réglementée par Transports Canada en vertu du règlement de l'aviation canadien?

525

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Il y a plusieurs questions.

530

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Oui. Prenez votre temps.

535

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Il y en a trois. Oui, cette politique de DASH-L a été faite par le bon vouloir des usagers. Il n'y a eu aucune obligation de Transports Canada, il n'y a aucune obligation de personne. Air Richelieu et Aéroclub de Montréal étaient autour de la table, au même titre que les autres écoles, et puis dire : regardez, le monde sont satisfaits, on va essayer de trouver quelque chose pour, je dirais, limiter qu'est-ce qui pourrait faire – de quelle façon on pourrait faire notre part.

540

Si on regarde les limitations qu'on s'est imposées – et ça, on parle qu'il n'y a eu aucune obligation, il n'y a pas eu de loi, il n'y a pas eu rien – elles sont plus restrictives que tout ce que vous allez trouver dans les autres aéroports au Canada, en ce qui concerne pour les écoles de pilotage. On a été, en fin de compte, on a eu notre *best shot* du premier coup. On a dit, regarde, comme ça, le monde vont pouvoir dire qu'on n'est pas de mauvaise foi quand même, on a donné notre *best shot*.

545

550

Si vous regardez, pourquoi je dis « *best shot* », c'est qu'on parle de 11 heures dans la semaine pour les posés-décollés. Si vous regardez, il fait nuit à quelle heure l'été, quand on arrive dans la période d'été? On parle à peu près de 10 heures, on s'entend? Donc ça nous laisse juste une heure pour faire nos posés-décollés, vous voyez ce que je veux dire? Donc on ne peut pas y aller pour dire on va donner 30 minutes de posés-décollés. Vous voyez ce que je veux dire? Même déjà, je trouve qu'on a été au-delà de la logique au point de vue business aurait voulu, quoi. On a dit : « O.K., il faut essayer de faire de quoi. » Donc, est-ce qu'on serait prêts à aller au plus limitatif? C'est non. C'est clair, c'est non.

555

560

L'autre question, c'était quoi? Excusez-moi, parce que vous en avez posé trois, puis. . .

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Est-ce que vous la respectez? Je prends pour acquis que la réponse, c'est oui. Si

565

c'était rendu plus sévère, la réponse, c'est non. Et si elle était réglementée par Transports Canada en vertu du règlement de l'aviation canadien?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

570

Bien, elle peut être réglementée. Je dirais que ce n'est pas tellement là, tant qu'à moi, le problème. C'est de dire, je ne sais pas, les citoyens n'ont pas l'air d'être satisfaits, même de cette proposition-là, O.K.? Sauf que c'est le maximum qu'on fait pour pouvoir opérer. Ce qu'il faut penser aussi, c'est que nous, lorsqu'on a pris une entente, un bail, on a signé un bail, puis on a pris des ententes avec l'Aéroport de Saint-Hubert, ces ententes-là ont été prises en prenant compte qu'il n'y avait, un, pas d'utilisation au point de vue d'horaire; et puis au niveau de l'entretien, que c'était entretenu à l'année longue, déneigé l'hiver et, ainsi de suite.

575

580

C'est comme si vous disiez à quelqu'un : « On va t'ouvrir aux Promenades, on va ouvrir un magasin, mais maintenant, les Promenades, on est désolé, les Promenades Saint-Bruno, on va fermer le jeudi soir à 7 h, puis le dimanche, on ne va pas ouvrir. » Là, le monde qui ont investi de l'argent vont dire : « Écoute, il y a quelque chose qui ne marche pas. Moi, j'ai investi dans des conditions, puis là, maintenant, vous changez les règles du jeu. »

585

Donc c'est même nous autres qui se sont imposés des limitations. Donc il y a, à un moment donné, une question de bon sens, il y a une question de logique à quelque part là-dedans. Il faut qu'on puisse juste opérer.

590

**LE MANDATAIRE :**

Dans votre recommandation de rallonger la piste. . .

595

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

600

. . . êtes-vous convaincus que ça va diminuer le niveau de bruit?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

605

Bien, je pense que ça va diminuer, oui, le niveau de bruit, puisque si on regarde, on a fait les essais, on a même des balises dans les avions pour relever exactement à

610 quelle altitude on vole, à quel endroit on vole et on fait le circuit, oui, je pense que ça va  
vraiment, vraiment atténuer le bruit. Il reste qu'il va toujours y avoir des avions. Ça ne sera  
pas un aéroport sans avion. Ça va être un aéroport encore avec des avions, encore avec  
des posés-décollés, mais tant qu'à moi, avec une nuisance sonore pour le monde  
beaucoup moindre qu'elle l'est actuellement. C'est juste que c'est purement technique et  
615 scientifique. On décolle. Si on décolle de plus loin dans les champs, on va passer plus  
haut au-dessus des maisons.

**LE MANDATAIRE :**

Et qui devrait payer pour ça?

620

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

Bien, regardez, l'aéroport, pour l'instant je pense, fait largement sa part avec la  
Ville de Saint-Hubert, puisque nous, en tant que, je dirais, comme compagnie, on paye  
625 nos taxes municipales, l'aéroport paye les taxes au niveau de la Ville, regardez, on ne peut  
pas imposer, dire : c'est les écoles qui font du bruit, on va vous donner la facture. Nous,  
pour nous, ça n'a aucun sens. Je pense que c'est un service aéroportuaire comme une  
route. Bien que ce soit la 116, c'est tout le monde qui paye.

630 Un aéroport, quand il y a un Medevac, quand il y a quelqu'un qui est blessé, qui est  
malade, qu'il faut venir de toute urgence, on est content d'avoir l'aéroport. On en voit  
régulièrement arriver à l'aéroport. On dit : « Ah! c'est super. Il y a un aéroport. Ça peut  
sauver quelqu'un. On aide quelqu'un. » Mais là, non, juste les écoles payer pour ça, il y a  
quelque chose qui a un non-sens tant qu'à moi. On ne peut pas dire à deux compagnies de  
635 payer une piste d'atterrissage. Ça ne se voit pas.

**LE MANDATAIRE :**

640 Vous aviez justement l'été dernier avec DASH-L donc travaillé sur des mesures pour  
tenter le mieux possible d'atténuer le bruit. Est-ce que, selon vous, la création d'un comité  
sur le bruit serait pertinente? Et y voyez-vous votre participation à un tel comité?

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

645 Bien, oui. Moi, je pense que ça serait bien qu'il y ait un comité, un lien entre les  
citoyens, la Ville, les usagers pour aussi que... Nous, les citoyens nous demandent de les  
comprendre, mais je pense aussi il faut que les citoyens aussi essaient de nous  
comprendre. Je pense qu'il y a un chemin à faire dans les deux sens. Ce n'est pas un  
chemin à un sens. Puis, je crois que le meilleur moyen d'arriver à une solution, c'est le  
650

655 dialogue. Puis, avec le dialogue, je pense qu'on peut arriver à de quoi. Mais avec des positions radicales, ça n'a jamais rien donné. Donc je crois qu'un comité pourrait, un comité sérieux, avec du monde, tout le monde qui soit à peu près de bonne foi, et dire : O.K., on va essayer de trouver les solutions, on va essayer de voir qu'est-ce qu'on peut faire, oui, pourquoi pas? Au contraire.

660 **Me MARCO RIVARD :**

Juste pour que ce soit clair, le comité sur le bruit dont on parle, ce serait le comité sur le bruit officiel, qui fait des recommandations à Transports Canada, pour en arriver à des mesures d'atténuation de bruit. Pas simplement un comité où on discute des problèmes, mais un comité où on identifie des solutions et puis on les met ensuite en force dans le règlement d'aviation.

**M. THIERRY DUGRIPPE :**

670 Si les solutions ont du bon sens, il n'y a aucun problème avec ça. C'est juste une question de trouver des solutions qui ont de l'allure, vous voyez ce que je veux dire? C'est pas plus compliqué que ça. Si les solutions, c'est de dire : « O.K., regarde. On a fait le comité sur le bruit. Si au bout de trois mois de négociations, c'est en fin de compte plus d'école », regardez, ça va mener nulle part. Vous voyez ce que je veux dire? C'est que s'il y a des solutions positives des deux bords qui peuvent être apportées, bien pourquoi pas? Au contraire, même.

**LE MANDATAIRE :**

680 Monsieur Dugrippe, Monsieur Blackburn, merci beaucoup. Merci pour votre participation.

On appelle monsieur Marco Prud'homme de l'Association québécoise du transport aérien.

685 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

690 Bonsoir, tout le monde ! Merci, Monsieur Flanagan, de nous avoir invités aux audiences publiques. Je vais me présenter. Mon nom est Marco Prud'homme, je suis le président-directeur général de l'AQTA, qui est une association qui existe depuis déjà 35 ans au Québec. Donc l'AQTA a pour mission d'être au service et au développement du transport aérien. On a été au fil des années à peu près de tous les dossiers importants au Québec et le but, ce soir, de notre présentation, c'est surtout de partager avec vous de l'information.

695

700 On n'est pas ici pour essayer de vous dire qu'il n'y a pas de bruit alentour de l'aéroport. On a regardé la session d'information hier soir et, visiblement, il y a des gens qui sont taxés par le bruit en ce moment. Et ce qu'on veut vous présenter ce soir, c'est le cadre qui devrait être en place pour mettre de l'avant des solutions qui soient viables pour les deux parties.

705 Et quand on parle de problèmes de bruit en zone urbaine, on parle de gestion de bruit, on parle de l'approche équilibrée. Et je vais vous expliquer les différents blocs importants de l'approche équilibrée pour essayer de voir et vous illustrer un peu comment l'Aéroport de Montréal et l'Aéroport de Québec mettent en vigueur ces normes-là.

710 Le premier point que je veux faire, c'est surtout de revenir un peu sur l'idée des volumes et les mouvements qu'il y a à l'Aéroport de Saint-Hubert. Alors, la première présentation que je veux vous faire, c'est au niveau des mouvements. Ce que vous voyez en ce moment sur l'écran, c'est les différents mouvements cumulés, mouvements totaux depuis 2002 jusqu'à 2009. Alors, on voit tout de suite que le transport aérien, c'est cyclique. Alors, il y a des cycles à la hausse, il y a des cycles à la baisse et, depuis l'après-guerre, l'industrie du transport aérien a toujours été cyclique.

715 Alors, la durée des cycles est de plus en plus courte cependant, mais on peut voir sur l'écran que vers l'année 2004, il y a eu une baisse graduelle et, par la suite, il y a eu une hausse. Et c'est surtout l'année 2008-2009, quand on écoute les témoignages qu'il y a eu hier soir, où on semble percevoir un niveau de bruit qui est au-delà de la tolérance de la population.

725 La prochaine illustration, on veut essayer de décortiquer avec vous, vous montrer la différence, la composition des mouvements. Alors, au niveau des mouvements, c'est important de savoir qu'il y a des mouvements qui sont créés par des aéronefs qui sont basés à Saint-Hubert – alors que ce soit les écoles de pilotage, que ce soit les transporteurs aériens – et la balance des mouvements vient de ce qu'on appelle des mouvements itinérants.

730 Alors, ce sont des gens qui ont des opérations à l'extérieur de Saint-Hubert et qui viennent à l'Aéroport de Saint-Hubert pour faire soit un vol commercial ou venir faire de l'entraînement. On va même de l'Aéroport de Saint-Honoré. Alors, le cégep public qu'on appelle le CQFA, qui fait la formation publique des pilotes, vient jusqu'à l'Aéroport de Saint-Hubert pour faire la formation de ses pilotes. Et il y a une raison pour ça. Les gens se demandent tout le temps pourquoi ils viennent à Saint-Hubert? Tantôt, vous avez posé la question : pourquoi pas Mirabel?

735 Alors, Saint-Hubert, il y a une dynamique qui est propre. Alors c'est un des rares aéroports au Québec où ce qu'il y a une zone contrôlée. Il y a une tour de contrôle. Et

740 quand vous voulez faire votre formation de pilote, bien, c'est un des morceaux importants pour faire votre formation. Vous devez pratiquer dans une zone de contrôle. Alors, c'est pour ça que les gens viennent de l'extérieur pour faire des vols dans l'Aéroport de Saint-Hubert.

745 Si on va encore plus dans le détail et qu'on décompose encore plus les mouvements, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup d'écoles aussi qui viennent de l'extérieur et que, aussi dans l'année 2008-2009, ces écoles-là ont augmenté leurs mouvements. Alors, le phénomène, l'augmentation des écoles qu'il y a eu à Saint-Hubert, ce n'est pas seulement relié aux écoles de Saint-Hubert mais aussi aux autres écoles dans la région.  
750 Alors, c'est important de le savoir.

Si on regarde les différents mouvements, les écoles, on les a mises complètement en bas. Vous voyez qu'on se maintient alentour d'environ 60 000 mouvements par année des écoles de pilotage qui sont reliées à la région. Alors, souvent, je trouve un peu que le discours tourne toujours autour des écoles qui sont basées à Saint-Hubert, mais il y en a  
755 d'autres écoles qui viennent d'ailleurs, qui ont aussi augmenté leurs mouvements. Et les transporteurs aussi ont augmenté leur activité dans les deux dernières années. Parce que le transport aérien, c'est cyclique. Et toutes les composantes du transport aérien suivent ce même cycle-là. Alors, c'est important de le savoir et ça serait simple de dire que c'est  
760 seulement les écoles de la région qui doivent être mis au banc des accusés, mais la réalité est un peu plus complexe que ça.

Sur le graphique, j'ai mis une barre rouge. C'est une barre qui signifie un mouvement d'environ 60 000 déplacements et c'est un niveau de mouvements qui est assez  
765 important parce que c'est ce qui permet à NAV Canada de déterminer si on doit garder une tour de contrôle en place. Hier soir, il y a beaucoup de gens qui ont évoqué le scénario où on pourrait se débarrasser tout simplement des écoles, interdire les écoles d'ici et aussi les écoles d'ailleurs de venir faire des vols, des posés-décollés à l'aéroport.

770 Qu'est-ce que ça donnerait au juste au niveau des déplacements? Alors, on a changé un peu l'échelle parce que sinon, à ce moment-là, on ne voit pas beaucoup, mais au niveau des transporteurs, vous voyez les transporteurs en bleu, ça, c'est les transporteurs de la région et, en vert, c'est les transporteurs itinérants, ceux qui viennent de l'extérieur.

775 Si on enlevait les déplacements des écoles, malheureusement, au niveau des déplacements, on oscille toujours soit en haut ou en bas de la barre des 60 000 déplacements. Et c'est automatique chez NAV Canada, ils l'ont fait à Mirabel, ils l'ont fait dans d'autres régions, aussitôt qu'on est dans une zone d'environ 60 000 déplacements,  
780 NAV Canada fait une étude de service et décide s'il est toujours justifié de garder la tour de contrôle.

785 Peut-être que pour certaines personnes d'entre vous, ça ne veut pas dire grand-chose qu'il y ait une tour ou qu'il n'y en ait pas. Je peux vous dire que perdre une tour de contrôle, c'est perdre un actif important pour un aéroport et il est très difficile, par la suite, d'exiger le retour de la tour de contrôle, et il n'y a pas aucune compagnie de transport aérien sérieuse d'envergure qui viendrait s'installer à Saint-Hubert s'il n'y avait pas de tour de contrôle. Et ça, il faut en être conscient.

790 Alors, l'idée de se débarrasser des écoles, c'est un choix, mais il y a une conséquence à ça. Et à cette conséquence-là, il y a un coût. Et ça, ça fait partie du coût. Alors, quand on parle de déménager aussi les écoles à Mirabel, moi, j'ai travaillé quatre ans à Mirabel dans les années récentes et je peux vous dire qu'il n'y a pas de place physiquement, il n'y a pas d'infrastructure pour établir des écoles qui sont basées à Saint-  
795 Hubert à Mirabel. Oui, il y a des pistes. Oui, il y avait une tour de contrôle qui est maintenant fermée mais, physiquement, l'aéroport qui est là en ce moment n'a pas été construit pour l'aviation générale.

800 En fait, la phase pour l'aviation générale, c'était la phase 2 et elle était prévue pour être au sud de l'aéroport. Alors, il y a un plan qui a déjà été fait par les gens qui administraient l'aéroport pour la phase 2 et, effectivement, il y avait une place qui était prévue pour mettre l'aviation générale. Mais en ce moment, il n'y a pas de place. Alors, si vous voulez déménager, ne serait-ce que six entreprises à Mirabel, on serait obligé d'investir des sommes importantes pour, premièrement, allonger ce qu'on appelle un  
805 *taxiway* qui est une rampe d'accès, faire un tablier pour les aéronefs et aussi créer des terrains, des infrastructures, de l'électricité, des égouts, des aqueducs pour les écoles. Et ça, il y a un coût à ça.

810 Est-ce que c'est Aéroports de Montréal qui va payer ça? Aéroports de Montréal, s'il y avait eu une opportunité d'acquérir les écoles et d'investir tout cet argent-là pour amener les écoles de Saint-Hubert à Mirabel, ils auraient fait une annonce publique, parce que cette légende urbaine qu'on peut déplacer d'un coup de baguette les écoles à Mirabel, ça a été dit dans les médias. ADM est resté muet. Je pense même que moi, si j'avais été en charge de l'aéroport de Mirabel puis de Montréal, j'aurais contacté la Ville pour au moins  
815 discuter avec eux, les aviser que ce n'était pas faisable de faire ça. Alors, ils sont restés muets, puis pourtant c'est des gens qui ont un bon département de communication. Alors, ce n'est pas faisable de faire ça.

820 Est-ce que c'est les écoles qui, elles, pourraient contacter ADM et dire : « Nous, on va déboursier, on va faire le développement de tout ça »? Les marges bénéficiaires dans le transport aérien, ce n'est pas celles de la construction. On ne parle pas de 30-40-60 %. Les compagnies de transport aérien qui sont capables de dégager 10 % ou 5 % de  
825

bénéfice, c'est des stars, O. K.? Alors, les gens n'ont pas les reins, n'ont pas la structure financière pour eux-mêmes se déménager à Mirabel.

830 Est-ce que c'est le gouvernement qui va payer pour ça? Est-ce que c'est le  
gouvernement du Québec qui devrait dire : « Bon, on prend toutes les écoles, Mascouche,  
Saint-Hubert, puis on déménage tout ça à Mirabel. » Je ne pense pas que monsieur  
Charest, de ce temps-là, il a dans ses cartons de dépenser de l'argent. On sort de la  
récession, on essaie de trouver des fonds, alors ce n'est pas le gouvernement du Québec  
non plus qui va payer pour ça.

835 Alors, ce scénario-là, quand on vous parle de ça, quand on vous laisse penser que  
c'est une option, bien, moi, je ne trouve pas ça correct parce que, au bout de la ligne, ce  
n'est pas la réalité. La réalité, c'est une approche équilibrée, puis c'est ce que je dois vous  
présenter ce soir.

840 Alors, l'approche équilibrée, ça a été développé par l'OACI, l'OACI qui est  
l'Organisation de l'aviation civile, qui est basée, dont le siège social est situé à Montréal. À  
Montréal, le siège social de l'OACI, c'est l'endroit où ce qu'il y a le plus de têtes grises, de  
matière grise de disponible, d'experts dans la région pour traiter de problèmes de l'aviation  
845 civile. Et, étrangement, on dirait qu'on est comme un cordonnier mal chaussé, juste de  
l'autre bord du pont, il y a un problème de gestion de bruit, puis l'approche qui a été  
développée par ces gens-là semble ignorée. C'est un petit peu - c'est un peu spécial,  
mais c'est la réalité.

850 Alors, eux se sont penchés là-dessus et en 2006 ont produit cette approche-là.  
C'est une annexe qui a été travaillée pendant de longues années pour trouver des solutions  
à la gestion de bruit dans les régions urbaines.

855 Alors, il y a quatre axes. Le premier axe, c'est de la réduction à la source. Alors,  
ça, généralement, c'est fait par les firmes de constructeurs, les gens qui créent les  
aéronefs. Les écoles ne peuvent pas décider du jour au lendemain de mettre un silencieux  
sur le côté de l'avion. Ça prend une certification. Ça prend des tests d'ingénieur. Il n'y a  
pas personne ici qui a les finances, les moyens financiers de faire ça. Alors, généralement,  
c'est les constructeurs qui font ça et, en ce moment, il n'y a pas de demande au niveau  
860 international d'investir de l'argent sur les monomoteurs pour leur mettre des silencieux,  
parce que quand on parle de problème de bruit, généralement les gens parlent de gros  
aéronefs. Alors, il y a petit, moyen et gros. Alors, on parle de gros.

865 Dans l'aéroport de Montréal, la restriction qui est faite de nuit touche seulement les  
gros aéronaves, ça ne touche pas les moyens, ça ne touche pas les petits. Alors dans la  
gestion de bruit, c'est une des solutions. Dans le cas présent, ce n'est pas vraiment  
applicable.

870 L'autre solution, c'est la planification et la gestion des terrains. Dans le cas du  
problème ici, c'est la Ville. C'est elle qui a le pouvoir d'établir le zonage qui est disponible  
alentour de l'aéroport. C'est elle qui devait avoir la vision et la planification de réaliser que le  
transport aérien, c'est cyclique. Oui, il y a des baisses de cycle, mais ce n'est pas quand il  
y a des baisses de cycle qu'on fait de l'aménagement de résidences. Il faut avoir une vision  
à long terme de ce niveau-là. Et moi, j'ai regardé le plan de la région et je ne comprends  
875 pas comment on a pu arriver à faire un développement aussi près de l'aéroport. Mais c'est  
une piste de solution. L'OACI dit : le deuxième critère pour réduire le bruit, c'est que les  
villes réalisent leur responsabilité au niveau de l'aménagement.

880 La troisième approche, ce sont des procédures opérationnelles. Généralement,  
ces procédures-là sont mises de l'avant par un comité de gestion de bruit dont je vais vous  
expliquer un peu la composition tantôt. Alors, c'est un amalgame des opérateurs et de  
l'aéroport qui construisent ensemble des mesures opérationnelles qui vont permettre de  
réduire le bruit.

885 La quatrième approche, ce sont les restrictions. On en a parlé tantôt. C'est-à-dire  
qu'on fait appel au législatif pour décider en dernier recours de réduire par décret, par  
réglementation les opérations à un endroit. Et je vous le dis, ça ce n'est pas une solution  
qui est gagnante pour personne. Et dans le cas ici, si on avait à interdire les écoles à Saint-  
Hubert, bien, à moyen terme, ça serait la fermeture de la piste et, à court terme, à ce  
890 moment-là, il y aurait des conséquences négatives pour tout le monde.

Alors, un comité de gestion de bruit, c'est fait comment? Actuellement, au  
Québec, il y a deux comités de gestion de bruit qui sont connus. Il y a celui de ADM,  
Aéroports de Montréal et il y a celui d'aéroport de Québec. Moi, j'ai le plaisir de siéger sur le  
895 comité de gestion de bruit de l'aéroport de Québec. ADM et l'aéroport de Québec sont  
membres de l'AQTA et ils ont créé ces comités-là face aux besoins qu'il y avait dans la  
région de gérer cette dynamique-là de bruit.

900 Alors, généralement, à quelque pourcentage près, ces comités-là sont formés de  
trois blocs. Alors, vous avez le bloc législatif, le bloc experts et le bloc de la communauté.  
La communauté, généralement, ce sont des gens qui sont des représentants des citoyens,  
donc des gens qui sont élus, qui siègent sur le comité et qui font part à l'aéroport et aux  
experts des dynamiques de bruit qu'il y a. Alors, c'est important dans la communauté  
905 d'avoir des bons représentants sur ce comité-là. C'est important aussi d'avoir des gens qui  
ont le pouvoir et qui ont le *know-how* de mettre en place des mesures pour solutionner le  
problème.

Alors, dans ces comités de gestion de bruit là, il n'y a pas de discours émotifs. Ce  
sont des gens assez pragmatiques qui regardent de l'information – on va en discuter dans  
910

deux secondes – et qui essaient, avec des experts, de trouver des solutions pour réduire le bruit. À chaque année, ils font une analyse des plaintes qu'il y a eu, ils modifient les procédures et ils sont capables de réduire le bruit. C'est comme ça que ça fonctionne. Ce n'est pas sorcier. Ça a été mis de l'avant à Montréal par l'OACI et ça fonctionne.

Alors, ça serait l'fun que dans votre région il y ait un comité de gestion de bruit pour commencer à faire le travail. Il n'y a rien qui est fait. Ce qui est navrant un peu dans la situation, j'étais ici l'été passé, j'ai tout écouté les témoignages des gens, c'est qu'il y a eu beaucoup d'argent qui a été dépensé mais il n'y a encore aucun impact au niveau du niveau de bruit. Ce n'est pas normal. Ce n'est pas normal qu'après tout l'argent qui a été dépensé ici, qu'il n'y ait pas des impacts positifs du travail qui a été fait. Et je pense qu'il est temps qu'on arrête d'improviser, puis d'essayer de penser, d'avoir une pensée magique que le problème va se solutionner. Il y a des façons pragmatiques de le faire, puis la première étape, c'est de créer un comité de gestion de bruit.

Deuxième étape, c'est d'aller chercher de l'information de qualité et de l'information qui est faite par des firmes qui sont spécialisées en gestion de bruit au niveau aéroportuaire, dans un milieu urbain. Et ça, il n'y en a pas une tonne mais ça se trouve. On a déposé à monsieur Flanagan une liste d'environ, de mémoire, environ six représentants qu'on a été capable de trouver dans un délai d'environ 24 heures. Quand on a décidé d'en chercher, on en a trouvé rapidement. C'est sûr qu'il reste l'étape d'aller chercher des références, de voir exactement sur quel aéroport ils ont travaillé, pour ne pas engager des consultants qui ne sont pas experts dans la matière, mais on a donné cette information-là gratuitement aux audiences et ça n'a rien coûté à la Ville. Et ces gens-là, bien, ce sont des gens qui sont des experts qui sont reconnus, et c'est généralement ce qu'ils produisent.

Alors, ce qu'ils produisent, c'est une carte, on appelle ça une carte sonore. Et dans toutes les études de gestion de bruit que vous pouvez trouver soit en Europe ou en Amérique du Nord, c'est la pièce maîtresse. C'est ça. Et c'est une technique qui a été développée par Boeing dans les années 70 et ça permet de voir les variations du bruit dans une région. Et avec cette technique-là, on peut aller même plus loin. On peut essayer différents scénarios au niveau du circuit et voir l'impact que ça peut avoir sur la région.

Alors, ça, c'est la carte qui a été faite par SNC-Lavalin pour ADM il y a de cela quelques années et on voit facilement qu'il y a différentes courbes sonores. Je ne suis pas spécialiste là-dedans et, dans ce débat-là, il y a tellement de gens qui se sont investis dans des domaines qu'ils ne connaissent pas, que je ne vais pas faire la nomenclature de ça, je ne sais pas comment ça fonctionne. Mais je sais que dans une étude de gestion de bruit, ça prend ça.

Et, généralement, pour le prix qu'on paye, on a aussi des recommandations. Ces

955 gens-là qui sont des experts, qui ont déjà vu neiger dans ce domaine-là, font des recommandations pour aider la gestion aéroportuaire de mettre de l'avant des mesures. C'est de même que ça marche. Ce n'est pas compliqué.

960 En revanche, ça, c'est ce que vous avez obtenu de la firme Dessau. Je pense que c'est un bon montant, Monsieur Flanagan, qui a été dépensé. Et la carte que vous avez eue, moi, ça n'a pas été trop long, j'en avais déjà vu plusieurs études, je l'ai flippée comme ça, puis je cherchais la carte sonore et je ne l'ai pas trouvée. La carte qui se rapproche le plus, c'est ça ici. Bien ça, c'est triste, mais ce n'est pas un outil de travail pour un comité de gestion de bruit. Ça fait simplement dire qu'il y a du bruit alentour d'un aéroport. C'est comme la dame de santé, hier, qui disait que le bruit avait une influence  
965 sur la santé, c'est une évidence. C'est évident qu'il y a du bruit alentour de l'aéroport.

970 Si on avait une carte sonore – puis ça serait intéressant de voir ici en arrière – bien, on pourrait faire des modifications, on pourrait essayer des scénarios, mais en ce moment, on n'a rien. Il n'y a pas d'outil. Je ne vous dis pas que tout ce qui est dans l'étude n'est pas recyclable. Je ne le sais pas, je ne suis pas un expert dans ces études-là. Ce que je peux vous dire, c'est que dans le cadre de l'étude, ce n'est pas une vraie étude de gestion de bruit aéroportuaire.

975 Nous, on a appelé même la firme Dessau. On a été chanceux, on a parlé à quelqu'un qui a travaillé sur le projet et, candidement, il nous a avoué que c'était la première fois qu'il faisait ça. Alors, on n'a pas été surpris que la courbe de gestion de bruit ne soit pas là.

980 **LE MANDATAIRE :**

(S'adressant à quelqu'un dans la salle) S'il vous plaît. Merci. Non, non – excusez, Monsieur Prud'homme – attendez un peu, Monsieur. S'il vous plaît, on est bien parti là, on va garder. . .

985 Merci. Continuez.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

990 La question de monsieur est importante, parce que monsieur, lui, il ne le sait pas, mais cet argent-là, ça a été dépensé par la fenêtre. C'est de l'argent gaspillé. Il y a une fenêtre qui est assez payante alentour de l'Hôtel de Ville, il faudrait la trouver, parce que cette étude-là, techniquement, pour un comité de gestion de bruit, un vrai comité de gestion de bruit, elle n'a pas beaucoup d'importance. Elle n'apporte pas beaucoup de valeur, O. K.? C'est important, il faut le savoir.

995

1000 Alors, ce que je disais, c'est qu'il y a une porte alentour de l'Hôtel de Ville qui est assez payante, une fenêtre alentour de l'Hôtel de Ville qui est assez payante parce que cette étude-là, elle a été assez dispendieuse mais, malheureusement, pour un vrai comité de gestion de bruit, elle n'apporte rien. On n'est pas capable de faire des tests avec cette étude-là pour voir les variations au niveau des mesures opérationnelles. C'est clair, net et précis. Ce n'est pas compliqué. Aéroport de Québec a des vraies études de gestion de bruit. ADM a des vraies études de gestion de bruit et c'est avec ça qu'ils travaillent.

1005 On a parlé de trouver une nouvelle vocation à l'aéroport. Il y a un communiqué de presse que je trouve complètement hallucinant. On a une déclaration qui dit qu'on veut investir 60 M\$ à l'aéroport de Saint-Hubert et, dans la même phrase, on dit qu'on veut changer la vocation ou analyser la vocation, je ne me souviens pas par cœur. Mais il faut être conscient que, avant qu'un gouvernement, que ce soit fédéral ou provincial, investisse des sommes importantes d'argent dans l'aéroport, ces gens-là vont demander des garanties à ce que la vocation de l'aéroport ait une durée de vie dans le temps. Alors, on ne va pas investir de l'argent ici en sachant que, d'un autre côté, on veut réduire le nombre de mouvements. Ce n'est pas logique.

1015 Alors si on enlève les écoles, on perd automatiquement la tour de contrôle à moyen terme et, à ce moment-là, l'investissement va être perdu. Alors, il faut trouver des façons de créer une cohabitation entre les résidants et les opérations. Et ça, c'est un expert en gestion de bruit aéroportuaire qui peut donner des recommandations. Il n'y a pas d'autres solutions.

1020 On a parlé de réduire la fréquence des vols. Tantôt, je vous ai donné un peu un exemple de qu'est-ce qui pourrait arriver si c'était le cas. On a parlé aussi d'attirer un transporteur régional. J'ai fait le tour. Je les ai appelés. J'ai dit : « Est-ce que ça vous tente d'embarquer dans le dossier? Est-ce que ça vous tente d'émettre une opinion sur le débat? » Ils ne sont pas intéressés de se mêler à ça. Non seulement ils ne sont pas intéressés à se mêler à ça, mais ils sont préoccupés. Ils se disent : comment on peut espérer venir s'établir à Saint-Hubert si on n'est même pas capable de régler la dynamique de bruit qu'il y a en ce moment ? Comment on va être perçus, nous? Comment l'image de notre compagnie va être touchée si on arrive avec des avions qui sont de plus grande envergure, puis qu'on vient simplement ajouter du bruit? Alors, avant de penser d'attirer des transporteurs régionaux ou de faire un remplacement de fréquence de vol, il faut être conscient que ces gens-là ne sont pas intéressés en ce moment de venir s'établir ici.

1035 Vocation internationale. J'ai entendu parler de ça aussi. C'est important de savoir qu'au niveau du contrôle des vols internationaux, c'est Aéroports de Montréal qui détient l'exclusivité. On ne pourrait pas enlever les écoles puis dire on va faire juste des vols pour

1040 aller dans le Sud. Ce n'est pas possible, ça non plus. Alors, ce n'est pas dans le cadre législatif actuel. Ce n'est pas une option.

On a parlé aussi d'un terminal spécialisé. Encore là, si on n'est pas capable de changer ou de modifier les procédures d'approche ou de pistes qui sont en place, même si  
1045 on avait le plus beau des terminal, si on fait simplement taxer encore plus les citoyens de la région, je ne vois pas comment ces gens-là vont être capables de se développer.

Et le scénario de Mirabel, on en a parlé beaucoup. Je tiens à le répéter. En ce moment, à Mirabel, il n'y a pas l'infrastructure pour déplacer cinq, quatre, trois écoles, et l'argent que ça va coûter pour faire ça, c'est ni la Ville de Longueuil... premièrement, la  
1050 Ville de Longueuil n'a aucun pouvoir sur Aéroports de Montréal. Elle ne peut pas imposer d'envoyer des écoles à Mirabel, il n'y a pas personne qui va embarquer là-dedans. Alors, il faut être conscient des options qu'on a. Et l'option qu'on a, bien c'est de travailler ensemble. Il y a peut-être d'autres scénarios, je ne les connais pas. Je vais essayer de résumer les histoires donc courantes.  
1055

On parle de développer l'aéroport parce qu'on fait les investissements. Centre de formation? C'est un potentiel qui est réel. Pourquoi depuis 2008 il y a une augmentation des vols? Pourquoi, au niveau de l'international, il y a de plus en plus de gens qui veulent se former au Québec? Alors, il faut savoir qu'au niveau international, il y a beaucoup d'économies émergentes, et ces économies-là n'ont pas les infrastructures pour former leurs propres pilotes. Alors, eux, pour se développer, ils doivent aller former des pilotes à l'étranger et le Canada est connu pour donner de la très bonne formation. C'est pour ça qu'il y a une augmentation, pas juste à Saint-Hubert, Saint-Georges-de-Beauce, à Québec, à  
1060 Saint-Honoré, Lachute, Mascouche, des étudiants étrangers, il y en a partout. Pas juste au Québec, il y en a à Moncton, il y en a à Ottawa, il y en a à Winnipeg, il y en a à Vancouver. Alors, c'est un phénomène qui est vraiment répandu à la grandeur du pays.  
1065

On a fait une petite étude interne, c'est rien de scientifique – puis, Monsieur Flanagan, si vous avez un budget, un économiste, ça serait l'fun – mais à l'interne, on a fait un sondage auprès des écoles et des opérateurs, les centres de formation, c'est environ 160 emplois directs, il y a environ 400 pilotes qui sont formés annuellement, 250 étudiants qui viennent de l'étranger, puis chiffre magique, je sais qu'il y a des gens ici que ça ne les intéresse pas, mais malgré tout c'est un investissement direct étranger d'environ  
1070 18 M\$, *give or take* à peu près 1 M\$, O.K.?  
1075

Ça, je m'adresse aux gens qui sont sur internet. S'il y a une ville qui veut développer cette industrie-là, ce 18 M\$ là, c'est une goutte dans l'océan, il manque environ – c'est l'OACI qui l'a dit il y a environ deux semaines – 200 000 pilotes au niveau  
1080 international. 200 000 pilotes dans les compagnies. Ça veut dire que pour avoir 200 000

bons pilotes, il faut en former pas mal plus que 200 000. Alors, c'est une vocation qu'on peut donner au Québec et, si on veut donner cette vocation-là, bien, il va falloir trouver un moyen que la cohabitation ait lieu entre les écoles et les résidants. Et les résidants n'ont pas à subir un surplus de trafic, il faut trouver des moyens pratiques pour aider la cohabitation.

J'ai vu aussi, hier, beaucoup de gens mettre de l'espoir dans la Ville de Longueuil. Moi, je ne connais pas beaucoup la Ville de Longueuil. Le seul aspect que je connais de la Ville de Longueuil, c'est qu'à chaque fois que j'ai visité l'Hôtel de Ville ici, quand je stationne mon véhicule, la première chose que je vois, c'est ça. Puis, je me dis, il y a eu un changement à l'élection, je me suis dit : c'est comme rien, à un moment donné, il y a quelqu'un qui va allumer, puis ils vont l'enlever. Mais non. Encore ce soir, c'est encore là. Et pour quelqu'un qui ne connaît pas l'aviation du tout, du tout, ça, c'est un beau X blanc sur de l'asphalte.

C'est peut-être visuellement, je ne sais pas moi, en communication, des fois on fait des erreurs, j'en ai fait une récemment, ça représente peut-être, je ne sais pas moi, deux chemins qui s'en vont vers l'horizon. Je ne sais pas exactement ce que la personne aux communications avait à l'esprit quand elle a fait ça, mais moi, je peux vous dire que pour quelqu'un de l'industrie, ça, c'est un des symboles les plus négatifs que vous pouvez trouver dans l'industrie.

C'est un X blanc qui signifie la fermeture d'une piste. On ne peut même pas légalement décoller quand il y a ça sur une piste. On ne peut pas atterrir, on ne peut pas décoller. Si on fait ça, on a une infraction. C'est le symbole que la Ville de Longueuil a trouvé pour parler du développement aéroportuaire dans la région. S'il y avait quelqu'un de compétent en transport aérien dans la région à l'Hôtel de Ville, il y a quelqu'un à un moment donné qui dirait : « Eille ! Ça a pas de bon sens. On va faire rire de nous autres. » Il y a un petit peu de ça là-dedans.

Alors, mettre beaucoup d'espoir sur la Ville, c'est une chose. Penser que la Ville a la compétence de solutionner tous les problèmes en transport aérien, il y a une marge. Je pense que c'est important pour vous de faire des représentations auprès de vos élus pour qu'il y ait un comité de gestion de bruit, pour que ce comité de gestion de bruit là engage un expert, que cet expert-là aille chercher de la vraie documentation, de la vraie information pour faire en sorte que le bruit soit réduit. Puis, au bout de la ligne, c'est ce que vous voulez. Vous voulez qu'il y ait moins de bruit. Bien, il y a une façon de procéder.

Et, là-dessus, on a fait différentes recommandations à Monsieur Flanagan. La première, c'est faire appel à des vrais experts. S'occuper de la gestion de bruit. Je ne sais pas c'est quoi le plan de zonage pour l'est. J'ai vu qu'il y avait beaucoup de champs. Il faudrait faire attention de ce côté-là pour – si on veut développer l'aéroport, si on veut faire

des modifications. Je ne sais pas s'il est trop tard mais il faudrait porter attention à ça. Création d'un comité de gestion de bruit, on en a parlé tantôt. Collecte d'informations de qualité. Application des mesures opérationnelles, c'est un *must*. Il y a un ordre à suivre là-dedans, il y a un délai de temps mais ce n'est quand même pas – ça ne prend pas deux ans faire ça là. Puis, après ça, développer le potentiel de l'aéroport, établir c'est quoi le plan de développement que vous voulez pour votre aéroport, parler à la Ville, puis à ce moment-là s'assurer que ça soit fait dans l'harmonie. Puis, je pense que c'est ce qu'on vous souhaite à l'Association.

Et suite aux élections qu'il ya eu au mois de novembre, notre premier réflexe, nous, ça a été d'envoyer une lettre de félicitations à la mairesse. On lui a offert nos services bénévolement parce qu'on est un organisme à but non lucratif, et on n'a même pas reçu d'accusé réception. Et on trouve ça triste un peu que ça ait pris tout ce temps-là pour que l'Association vienne ici, puis communiquer avec vous cette information-là. On aurait pu le faire au mois de novembre, puis on serait déjà rendu loin dans le processus, puis vous seriez déjà en train de voir les effets positifs des mesures opérationnelles. Mais il y a un temps pour chaque chose, puis nous, on est toujours là. Quand le temps sera venu, on sera là pour vous donner un coup de main, et ce, *free of charge*.

Alors, c'était ma présentation. Merci.

**LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup, Monsieur Prud'homme. Si vous voulez vous asseoir qu'on échange un peu.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Alors je retiens, Monsieur Prud'homme, que la recommandation principale, finalement, c'est d'utiliser l'approche équilibrée ou de suivre l'approche équilibrée telle que recommandée par l'OACI. Puis une des mesures importantes là-dedans, ça serait de mettre sur pied un comité de gestion sur le bruit.

Un des éléments de la politique de l'OACI, ce sont les procédures opérationnelles. Vous en avez parlé. Je vais poser peut-être un peu la même question qu'à votre prédécesseur. Il y a des procédures informelles qui ont été développées par DASH-L avec l'aide des usagers ici. Est-ce que vous trouvez qu'un processus informel comme ça, c'est suffisant pour assurer une adhérence à ces procédures-là?

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

Écoutez, moi, Monsieur Lessard, c'est important, je n'ai pas l'intention de jouer au

1170 spécialiste en gestion de bruit, ce n'est pas mon domaine. Le but de la présentation, ce  
soir, c'était de vous expliquer le cadre dans lequel normalement c'est fait. Je trouve ça  
louable que les entreprises soient allées de l'avant pour proposer des mesures. Maintenant,  
je pense qu'il est temps de faire appel à un expert qui, lui, va être neutre dans le dossier.  
Et il y en a plusieurs. On vous a envoyé une liste. Et je pense que c'est plutôt à ces  
personnes-là de faire la continuité du processus.

1175 Et l'Association, nous, on est prêts à appuyer cette démarche-là, mais une  
démarche de ce soir de commencer à improviser ou de spéculer sur quelles mesures qui  
devraient être bonnes, est-ce qu'il faut allonger la piste? Est-ce qu'il faut décoller plus vite?  
Est-ce qu'il faut. . . Je n'ai pas la compétence pour répondre à ça.

1180 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Restons, à ce moment-là, au niveau des processus. Comme vous savez,  
Transports Canada a publié un processus aussi qui s'inspire de celui de l'OACI pour. . .

1185 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

1190 Ah! là, Monsieur Lessard, je ne suis pas d'accord avec vous. Quand vous dites que  
Transports Canada s'inspire du processus de l'OACI, là je m'impose en faux parce que le  
processus qui a été pris par Transports Canada au Lac-à-la-Tortue est loin de celui de  
l'OACI parce que, dans la dynamique du Lac-à-la-Tortue, on n'a jamais mis en relief la  
responsabilité de la ville d'avoir permis à des centaines de personnes d'aller s'établir tout le  
tour du lac, alors que c'était la première place en Amérique du Nord où il y a eu un vol  
commercial. L'OACI est claire, il faut que ce soit une approche équilibrée. Alors, il faut que  
1195 les quatre axes soient en place. On ne peut pas mettre simplement les opérateurs au banc  
des accusés. Il faut aussi que les villes se responsabilisent au niveau de la gestion des  
terrains.

1200 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Oui, d'accord, mais quand même, Transports Canada a publié un processus que  
les exploitants d'aéroports, en mettant sur pied un comité de gestion du bruit, puis en  
impliquant tous les usagers et tout ça.

1205 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

Encore là, je vous dirais que le processus qui a été mis de l'avant par Transports  
Canada est loin de celui de l'OACI. Et dans le cas du Lac-à-la-Tortue, si le processus avait  
été près de celui de l'OACI, on n'aurait pas eu le règlement qu'on a eu. Transports Canada

1210

a fait des audiences, a ramassé de l'information et est arrivé avec une mesure restrictive. Il n'y a jamais eu de mesures opérationnelles obligatoires qui ont été mises en place. On est arrivé du jour au lendemain avec 24 heures d'avis et on a changé l'avis de deux...

1215 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Mais quand même. . .

1220 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

Ce n'est pas l'OACI, ça.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

1225 Non, mais d'accord. Essayons de parler du cas de Saint-Hubert. Si le propriétaire exploitant de l'aéroport ici décidait de vouloir éventuellement faire approuver des procédures opérationnelles ou des restrictions réglementées en vertu du règlement de l'aviation canadien, ça doit être soumis et approuvé à Transports Canada. Et, pour faire ça, il y a un processus à respecter. Alors si je comprends bien, vous, vous n'êtes pas vraiment  
1230 d'accord avec ce processus-là.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1235 Moi, ce que je vous dis, c'est qu'au niveau des comités de gestion de bruit, si on parle de celui de l'aéroport de Montréal puis de l'aéroport de Québec, quand ils ont un problème de bruit, ils règlent à l'interne avec le comité qu'ils ont là. Ils ne sont pas obligés d'aller à Transports Canada, puis dire : « Là, maintenant, on veut changer la réglementation, on veut changer ci, on veut changer ça. » Ils sont capables, avec les données qu'ils ont, puis avec l'expertise qu'ils ont, de mettre en place des procédures.  
1240 Alors, le processus auquel vous faites référence, il a été étudié une fois au Québec, puis c'est au Lac-à-la-Tortue. Je ne pense pas qu'il y a personne qui veut se rembarquer là-dedans.

**LE MANDATAIRE :**

1245 Donc, pour vous, l'approche équilibrée demeure le meilleur moyen.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1250 C'est l'approche qui est prônée quand même par l'organisme le plus compétent dans l'aviation civile et on est signataire au Canada de cette approche-là. C'est une aberration que ce n'est pas suivi plus à la lettre par Transports Canada. Mais si on regarde en Europe,

1255 si on regarde dans certaines régions urbaines, c'est l'approche qui est utilisée par les consultants parce que, en bout de ligne, c'est l'approche qui est gagnante pour tout le monde.

1260 Alors, quand on met simplement les opérateurs au banc des accusés, bien, oui, c'est l'fun parce que, à un moment donné, on a comme une petite victoire mais, à long terme, c'est l'économie régionale qui perd. Donc je ne sais pas si c'est vraiment une approche à prendre.

**LE MANDATAIRE :**

1265 Parce que quand je regarde, bon, évidemment, dans une perspective moyen et long termes, ça peut me sembler vraiment intéressant. Dans une perspective un peu plus court terme, quand on parle, par exemple, bon, dans chacune des étapes, le point 1 : réduction des émissions à la source, vous dites vous-même que dans le cas des aéronefs actuels ici, c'est simplement. . .

1270 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

Dans le cas présent, ce n'est pas une option.

**LE MANDATAIRE :**

1275 Pardon?

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1280 Dans le cas présent, ce n'est pas une option.

**LE MANDATAIRE :**

1285 Ce n'est pas une option, puis ce n'est qu'avec le temps que ça va arriver. Dans le point 2 : la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, encore là c'est pour le futur. On ne peut rien pour le passé.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1290 Bien, oui, on peut.

**LE MANDATAIRE :**

1295 C'est déjà construit en partie.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1300 En fait, on peut tout de suite s'assurer qu'il n'y ait pas d'autres constructions qui soient dans la zone.

**LE MANDATAIRE :**

1305 Oui.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1310 À un moment donné, il ne faut pas courir après les problèmes non plus. Au niveau des mesures opérationnelles, parce que vous, ce qui est important, puis ce que la population a dit hier, c'est que vous voulez du changement rapidement. Bien, un comité de gestion de bruit, ça ne prend pas deux mois à bâtir.

**LE MANDATAIRE :**

1315 Absolument.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1320 On peut prendre une heure ce soir, puis aller rencontrer les gens de DASH-L, puis je suis sûr et certain qu'à un moment donné, on va trouver des représentants de la Ville, puis le comité, demain matin, va être formé. Aller engager un expert pour aller chercher un son de cloche plus neutre, ça, ça peut prendre une semaine à peu près, aller chercher des références, puis après ça, engager quelqu'un. Puis, par la suite, c'est l'expert qui pourra vous dire combien de temps ça peut prendre. Mais tout ça, c'est faisable. D'étirer la sauce  
1325 puis de faire miroiter des scénarios irréalistes, au bout de la ligne, les gens vont être déçus, puis je ne pense pas que ça va baisser la grogne à ce moment-là. Alors, il faut utiliser les moyens qui sont utilisés ailleurs, puis c'est la façon de fonctionner.

**LE MANDATAIRE :**

1330 Oui, absolument. Juste continuer dans le point 3 – bien, on comprend qu'au niveau de l'utilisation des terrains autour, aux abords de l'aéroport, il y a déjà. . .

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1335 Bien, je pense que du côté ouest, c'est un peu perdu, mais du côté est, il faut protéger.

1340

**LE MANDATAIRE :**

1345           Regardons l'avenir, effectivement. Oui. Mais pour le moment, pour l'heure, il y a déjà de la construction. Au niveau des procédures opérationnelles, d'imposer un taux de montée minimal au-dessus des endroits habités, est-ce que dans un contexte – je recherche encore du court terme, on s'entend sur la vision – mais est-ce que dans le contexte actuel des écoles de pilotage, c'est viable ou il n'y a pas un côté dangereux?

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1350           Moi, Monsieur Flanagan, c'est un domaine que je vais laisser à un expert. Et les gens qu'on a contactés à ce niveau-là. . .

**LE MANDATAIRE :**

1355           Oui.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1360           . . . étaient familiers avec des dynamiques similaires dans d'autres villes. Et je suis persuadé qu'ils seraient capables d'arriver avec des suggestions qui seraient viables pour les écoles. Au bout de la ligne, les écoles, c'est sûr qu'il y a un coût à essayer de réduire le bruit, mais ce coût-là est de beaucoup moindre que celui de fermer ou d'essayer de déménager ou de s'en aller.

**LE MANDATAIRE :**

1370           Je comprends parfaitement votre point de vue. Ceci étant dit, quand on regarde les trois premiers points, on voit qu'on a une difficulté pour l'heure ici de les appliquer.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

Donc, restriction aux opérations, c'est peut-être une solution qui est plus. . .

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1380           Non. La restriction aux opérations, c'est la solution si on n'a pas été capable de dépenser de l'énergie sur l'option 3. Et dans le cas de l'option 3, il n'y a pas une cenne qui

1385 a été dépensée pour trouver des mesures opérationnelles plus favorables. Alors, avant de  
sauter tout de suite à l'option 4 qui pourrait avoir des impacts négatifs... Tu sais, l'autre fois  
je rencontrais des politiciens, puis ils me disaient : « C'est pas bien grave, c'est juste des  
écoles. » Bien, c'est bizarre, parce que dans les mois qui ont précédé, ils chialaient sur le  
fait qu'ils avaient embarqué sur un vol et qu'ils n'avaient pas été servis en français. Si on  
1390 veut des pilotes francophones au Québec, il faudrait garder nos écoles. Et les écoles au  
Québec, elles sont principalement. . .

**LE MANDATAIRE :**

S'il vous plaît ! (s'adressant aux personnes dans la salle)

1395

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

Les écoles au Québec, elles sont principalement dans la région de Montréal, que ce  
soit l'aéroport de Mascouche ou l'aéroport de Saint-Hubert. Ça, c'est la réalité. Alors, si on  
1400 veut développer l'industrie du transport aérien, il faut trouver une façon que les écoles  
cohabitent avec la population. Il n'y a pas d'autre solution.

**Me MARCO RIVARD :**

1405 Quand un comité de gestion de bruit a déterminé des mesures opérationnelles  
efficaces pour réduire le bruit à ADM ou à Québec, comment on fait pour les mettre en  
œuvre concrètement à ADM et à Québec pour que, par exemple, les écoles de pilotage ou  
leurs clientèles les respectent?

1410 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

En fait, au niveau des écoles de pilotage, que ce soit à Dorval ou à Québec, ce  
n'est pas vraiment un problème.

1415 **Me MARCO RIVARD :**

Mais mettons les autres compagnies d'opération.

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1420

À ce moment-là, on contacte les transporteurs, on les rencontre. Moi, je me  
souviens du temps où je travaillais pour un transporteur, j'ai été rencontré par ADM qui nous  
ont montré la courbe de bruit. En fait, il y en avait différentes. On a tous évalué ensemble  
les différentes mesures pour évaluer l'impact sur les opérations. Et les transporteurs étaient

1425

conscients qu'il fallait trouver une solution. Ils étaient ouverts à ça et ils étaient contents de voir qu'on travaillait ensemble pour mettre des mesures qui étaient pour protéger le transport aérien.

1430 Il n'y a pas personne qui veut fermer des entreprises au Québec en ce moment. Et c'est logique. Alors, il faut trouver des moyens, il faut trouver des alternatives et c'est possible de le faire. ADM l'ont fait. On ne passe pas d'un taux de zéro plainte. Je ne pense pas que dans la région de Montréal ou dans la région de Québec, il n'y a plus de plainte. Il y a toujours des plaintes. Il y aura – mais ils ont réduit de beaucoup le nombre de plaintes.

1435 Et ça, ça a été fait parce qu'ils ont mis les mesures en place.

**Me MARCO RIVARD :**

1440 Mais le genre d'échanges qui auraient lieu ressemblera toujours à celui qui va dire : « Il faudrait prendre des mesures pour réduire le bruit » puis, par exemple, l'école de pilotage qui va dire : « Bien, ça va réduire mon chiffre d'affaires, mes profits. »

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

1445 Non. Je pense qu'à date, vous avez entendu monsieur Thierry Dugrippe tantôt. Ce sont des gens raisonnables. À l'Association, on en rencontre beaucoup de transporteurs, puis des écoles de pilotage. Ces gens-là sont prêts à regarder des mesures des opérations. Je n'ai pas senti... même en fait, je ne comprends même pas pourquoi ils sont allés de l'avant avec des mesures pour réduire le bruit sans en avoir été obligés par personne. C'est

1450 quand même, ça a été... il faut le reconnaître, ils n'étaient pas obligés de faire ça. Ils l'ont fait. Alors, je pense qu'il y a une certaine ouverture de leur côté. Maintenant, il faut faire appel à des gens qui en ont vu d'autres, qui ont vu neiger et qui seraient capables d'arriver avec des idées nouvelles.

1455 **Me MARCO RIVARD :**

Je veux juste terminer le point qu'à un moment donné, si on veut être certain qu'il y a des résultats, il faut voir aussi qu'est-ce qu'il se passe quand on ne s'entend pas. Puis, est-ce qu'il y a une autre étape après le « on-ne-s'entend-pas ».

1460

**M. MARCO PRUD'HOMME :**

Bien, l'autre étape, si on ne s'entend pas, bien, à ce moment-là, c'est la dernière étape. C'est les mesures restrictives. Mais c'est seulement si on a travaillé à mettre des

1465 mesures opérationnelles en place. Sauter l'étape, ça ne donne rien. Au bout de la ligne, tout le monde va être perdant.

1470 **Me MARCO RIVARD :**

Et c'est là qu'on demande à Transports Canada d'intervenir.

1475 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

1475

Mais, normalement, c'est ce qui est fait, à l'exception. Ce n'est pas une procédure qui a été faite souvent là. Je pense, de mémoire, une des rares places qu'on a eues au Québec, c'est le Lac-à-la-Tortue. Les autres, les aéroports ont été capables de mettre des mesures sans être obligés de faire appel à Transports Canada. En fait, c'est un manque d'expertise puis de créativité qu'on est rendu à cette option-là, là.

1480

**Me MARCO RIVARD :**

Merci.

1485

**LE MANDATAIRE :**

Monsieur Prud'homme, merci.

1490 **M. MARCO PRUD'HOMME :**

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

1495

Bernard Gervais, dans trois minutes.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1500

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE MANDATAIRE :**

1505

Alors, on reçoit monsieur Bernard Gervais, vice-président, et Jonathan Beauchesne, trésorier de l'Association des aviateurs et pilotes de brousse du Québec. Bonsoir! C'est à vous.

1510 **M. BERNARD GERVAIS :**

Merci de l'invitation de venir présenter notre mémoire et d'avoir établi la consultation publique, c'est merveilleux. Je suis le vice-président, Service aux membres des aviateurs

1515 et pilotes de brousse du Québec. Jonathan Beauchesne, à côté de moi, est le trésorier. Et je vais vous présenter un petit peu l'Association, ce que nous sommes.

1520 L'Association des aviateurs et des pilotes de brousse du Québec, on va dire l'APBQ pour tout le monde, c'est un organisme sans but lucratif qui a été fondé en 1979. D'origine, c'était des gens et des pilotes qui se sont regroupés pour le plaisir sur hydravion, pour la brousse, le vol de brousse, mais tranquillement et au fil du temps, on s'est regroupé et les aviateurs du Québec se sont regroupés pour devenir ce que nous sommes aujourd'hui, plus de 1600 membres. Et ce ne sont pas juste des pilotes de brousse des hydravions mais bien on représente tous les pilotes du Québec, que ce soit des pilotes de montgolfière, des pilotes de planeur, des pilotes d'hélicoptère, des pilotes d'avion. Nous sommes les  
1525 représentants des pilotes au Québec.

1530 À nous seuls, nous avons comme membres environ 20 % de tous les licenciés de pilotes privés et pilotes commerciaux du Québec. Donc on regroupe nos aviateurs. Notre mission est bien de regrouper et représenter les aviateurs du Québec afin de promouvoir l'aviation récréative et le vol de brousse, protéger le droit de voler, favoriser l'accessibilité et la sécurité en vol et faciliter l'échange entre les membres, et donner accès à de la formation et des informations.

1535 On a en place aussi un code de pilote qu'on diffuse à tous nos membres et qu'on s'efforce de faire respecter dans tous nos événements et en tout temps, qui est de respecter les règlements de l'air, de voler conformément à ses compétences et dans les limites des performances de l'aéronef, ce qui va de soi, d'agir avec civisme – et c'est une des raisons pourquoi nous sommes ici, nous sommes bien contents aussi de pouvoir parler de civisme – et de respecter la propriété d'autrui et nos voisins. Le pilote respecte les  
1540 territoires autochtones, les pourvoiries, les voisinages et les autres utilisateurs du territoire.

1545 On choisit des zones de manœuvre pour les entraînements loin des habitations et, évidemment, dans le cas ici, qu'est-ce qu'on parle, c'est des posés-décollés, c'est un petit peu difficile de faire ça dans les champs mais, sinon, c'est à l'extérieur. Ce que les gens ne voient pas nécessairement, c'est tous les pilotes qui vont dans les zones entre le mont Yamaska et dans ce coin-là ici. On choisit à l'écart des habitations. Et le dernier point de notre code, c'est : on agit conformément au code d'éthique afin de conserver ces privilèges.

1550 Ce qui veut dire qu'on travaille de bonne foi et on essaie de justement conserver notre droit de voler en étant ouvert et de travailler avec notre milieu pour pouvoir conserver ce droit et ce privilège qu'on a.

1555 L'APBQ, en voulant protéger ses membres et aider ses membres aussi, il y a non seulement les pilotes mais il y a aussi des entreprises. Parmi nos membres, il y a aussi les

écoles de formation, les écoles de pilotage, il y a des ateliers techniques qui sont de nos membres, donc ça fait partie des gens pour lesquels on veut parler aussi.

1560

Depuis le mois de juillet 2009, l'APBQ est à l'écoute de ce qui se passe à la Ville de Longueuil. Et le mois de juillet 2009, on envoyait une lettre au maire du temps, monsieur Gladu, concernant une demande qui avait été fait à DASH-L à ce moment-là, qui était de prendre les mesures nécessaires pour les activités aéroportuaires. Nous étions plutôt d'accord avec les recommandations. Nous étions même d'accord avec les trois premières recommandations que le maire Gladu demandait. Un peu pour ce que monsieur Prud'homme disait aussi tantôt, ça date de juillet 2009 et il n'y a rien qui a été fait encore. Alors, nous voulons aller de l'avant avec ça.

1565

1570

Les trois premières recommandations étaient d'organiser des assemblées de consultation périodiques, de mettre sur pied un comité consultatif et d'implanter un système de gestion des plaintes et des nuisances. Donc tout ça va ensemble par le comité consultatif. Ça, nous étions très d'accord.

1575

Par contre, et l'opportunité qu'on a présentement, c'est ce qui va nous amener à peut-être d'autre chose, c'est qu'on était vivement opposé à couper immédiatement dans les heures et de faire quelque chose d'une manière drastique sans avoir pris les trois premières mesures. C'est ce sur quoi nous n'étions pas d'accord. On ne pouvait pas couper et agir tout de suite sans au moins consulter.

1580

Depuis le début, l'APBQ s'est maintes fois embarquée dans des comités, avec des rencontres avec des élus, avec différents groupes. À chaque fois qu'on a été impliqué dans des dossiers au Québec, l'APBQ a toujours soutenu ses membres par le dialogue, le respect et jamais la confrontation. Alors, nous sommes contre toute forme de confrontation.

1585

Hier, j'ai entendu aussi, il y avait un des citoyens qui mentionnait quand je le regardais, comme quoi il avait eu des menaces de certains pilotes de passer rase-motte puis faire du bruit. L'APBQ ne supporte absolument pas ça et ce n'est pas la manière d'agir. Et on aimerait que nos pilotes, on leur dit toujours en respectant le code d'éthique, de ne pas agir comme ça, mais bien par le dialogue. Alors, c'est pour ça qu'on est ici et, encore une fois, merci de l'opportunité.

1590

Donc on a été sensibilisé aux inquiétudes et aux problèmes que les citoyens ont perçus. On a vu qu'il y a eu des études qui ont été faites par Dessau. Peu importe si c'était des experts ou non, on a quand même – c'est la matière avec laquelle on peut travailler. En juillet l'année passée, on avait entendu parler de l'étude pour la pollution comme telle mais l'étude qu'on a pu voir, bon, il n'y en a pas, c'était plus sale sur le balcon à Montréal que c'était ici, le résultat de ça. Donc, on va se concentrer sur l'étude du bruit.

1595

1600

1605 Nous, ce qu'on regarde – je vais juste changer. Alors ça, c'est bien. Pour certains, le bruit des avions, pour certains, c'est un rêve. Il y en a plusieurs de nous qui regardons le ciel et on voit les avions, puis on fait : Wow! Wow! On aime ça. Mais pour d'autres, c'est absolument pas ça. C'est toujours : c'est dans le bruit constant.

1610 Le développement de la Ville s'est fait probablement – on est d'accord que le développement de la Ville s'est fait sans penser à qu'est-ce que ça pouvait donner sur le bruit, avec le développement et plus d'avions mais pas nécessairement plus d'écoles, mais les maisons se sont rapprochées des pistes et les sons générés par l'aviation en général ont été perçus comme déplaisants dernièrement par les citoyens. Mais techniquement et factuellement, des fois, les bruits des motos, des sirènes, des trains et de tout ça, c'est souvent plus fort que le bruit des avions. Mais on peut comprendre, par contre, que pour certaines personnes, c'est très irritant. Et ça, on est tous d'accord pour le comprendre. Ça dépend de son seuil de tolérance.

1620 La démarche, ce qu'on a conclu de la démarche de l'étude, c'était une très belle démarche quand même, même si elle n'était pas experte pour les sons, c'était quand même une belle démarche, une approche assez scientifique, les bonnes descriptions, mais sauf qu'il y avait deux points pour lesquels on trouvait qu'il y avait des lacunes. C'était une des conclusions qui disait que la source de plaintes semble être principalement due au nombre élevé d'avions qui décollent.

1625 Pour une approche scientifique, de dire « semble », on trouvait ça un peu – c'est un bémol de l'étude. Est-ce qu'il y a des faits qui ont corroboré le fait qu'ils disent que, oui, il y a plus d'avions, un nombre élevé d'avions? Est-ce que des gens se sont plaints? Est-ce qu'on a un registre des plaintes? Est-ce qu'on a quelque chose? Ça ne fait pas partie de l'étude, on ne l'a pas vu dans l'étude non plus. Donc, le « semble » est principalement dû au nombre élevé. Par rapport à l'étude, on trouve que ça manque à l'étude.

1630 L'autre point est que seulement les pistes 24 ont été mesurées, ce qui nous donne un vent de l'ouest. Et principalement pour un vent de l'ouest seulement. Parce qu'il y a tous les champs de l'autre côté aussi. Ça fait que quand c'est de l'autre bord, on déplore que ça n'a pas été fait. Ça, c'est les résultats de l'étude du bruit.

1635 Et le point névralgique de l'étude, c'était le point C. C'était seulement celui-là. Si on avait regardé la topographie des pistes et de tout ce qui est autour, de comment est-ce que le vent ou par rapport au vent et de faire vraiment une étude exhaustive, on aurait regardé par rapport à l'autre côté et on aurait eu le point névralgique dans le champ de l'autre côté. 1640 Le point C aurait été là. Donc, ça n'aurait pas été aussi pénible que ce que les gens ressentent présentement.

1645 Il y a eu une étude, encore une fois par rapport à cette étude de bruit, il y a eu une

étude comparable qui a été faite en France pour les aéroports de Paris et probablement que c'était avec des experts aussi. Mais le tout a débuté – et c'est un autre point qu'on peut dire de l'étude et peut-être de la Ville, du mandat que la Ville a donné – le tout a débuté pour les aéroports de Paris par un sondage auprès d'environ 1400 citoyens autour des aéroports, mais un sondage avec une échelle pour : quel était les niveaux de bruit, qu'est-ce qu'ils percevaient, et la gêne, ils appelaient ça la gêne du bruit. Ensuite, les études scientifiques et le son ont été mesurées par rapport aux perceptions que les gens avaient et ça a pu donner une étude plus sérieuse, de voir où est-ce que c'est qu'on se situe avant de faire des modifications, et on part de quel point. La perception des gens et la perception scientifique, qu'est-ce qu'il en est.

Une des conclusions de l'étude, par contre, est que les analyses – là, je cite l'étude :

*« Les analyses menées par le groupe qui a fait l'étude, sur la base des résultats de l'enquête d'opinions et de la campagne des mesures de bruit montrent que la gêne, en particulier la gêne individuelle, demeure une donnée subjective qui ne s'explique que très partiellement par les indices acoustiques. »*

Ça revient un peu à ce que je disais tantôt. La plupart des gens peuvent dire : « Moi, j'aime le son des avions. » D'autres : « C'est un bruit infernal. »

En plus de ça, quand on regarde l'étude qui a été faite avec le NEF, qui était un NEF entre 30 et 35 qu'ils disaient, je pense que c'était dommageable ou qu'on pouvait s'attendre à ce que la population ne soit pas heureuse, disons, ce n'est pas des NEF très élevés. Les sons ne sont pas très élevés. Et il y a juste au point C qui en est un. Mais il y a aussi Santé Canada qui nous dit que les recherches disponibles n'appuient pas la thèse selon laquelle l'exposition quotidienne prolongée en dehors des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels, ça augmente de façon significative le risque de stress chronique ou de maladie cardiovasculaire.

Ça veut dire que, selon Santé Canada, il n'y a pas de lien entre des NEF d'environ 33, il n'y a pas de lien qui montre qu'il y a un accroissement avec le stress chronique ou les maladies cardiovasculaires. On sait que les gens ne sont pas heureux, puis qu'ils n'aiment pas ça, mais on ne peut pas dire qu'on va avoir des maladies à cause du bruit.

On peut arriver à nos recommandations par rapport à l'étude et ce qu'on a vu. On propose, pour commencer, par rapport à l'étude française et ce que nous, on perçoit, parce que ce qu'on voit, ce sont des gens qui viennent... la population qui se plaint, qui vient aux élus, il y a beaucoup de vigueur et de force des citoyens de dire qu'ils ne sont pas heureux, que ça fait beaucoup de bruit. Et ce que nous on propose, l'APBQ, c'est de commencer par un sondage et de faire le tour des citoyens, au hasard, un échantillon de la population avoisinante avec une représentation acceptable de ce que ça peut représenter.

1690 Ce que ça, ça nous donne, c'est pour aller à notre autre recommandation : la mise sur pied d'un comité consultatif, c'est de pouvoir avoir une sorte – ce qu'on dit dans le jargon des projets – un *baseline* et d'avoir une base de référence sur laquelle se mesurer, quand on va avoir apporté des améliorations, pour revenir au sondage et resonder nos gens et dire : « Qu'est-ce que vous percevez maintenant du bruit? »

1695 Donc partons d'un point présent, allons avec les recommandations de la mise sur pied d'un comité consultatif, l'organisation d'assemblée et l'implantation d'un système de gestion de plaintes qui existe, en passant, dans plusieurs aéroports. Il y en a aux États-Unis, il y a plusieurs autres, bien comme même à Québec ou à Montréal avec ADM à Montréal que monsieur Prud'homme tantôt parlait. On peut mettre en très peu de temps un système de gestion des plaintes et des nuisances. Ça pourrait être sous la responsabilité de DASH-L.

1700 Le comité consultatif devrait être composé des citoyens, d'élus et de membres de la communauté aéroportuaire, DASH-L, les écoles, les ateliers, les associations de pilotes, peu importe, mais surtout aussi les citoyens et être à l'écoute, et tout le monde qui a à faire et qui a son mot à dire devrait faire partie de ce comité-là.

1705 Ce sont des recommandations qu'on peut appeler de relation avec les citoyens. On a aussi des recommandations plus terre-à-terre et c'est là que je vais laisser Jonathan, monsieur Beauchesne, vous présenter ce qu'il en est.

#### **M. JONATHAN BEAUCHESNE :**

1715 Tout d'abord, on va se mettre en contexte en ayant une terminologie commune, que tout le monde va comprendre, autant vous les mandataires que les gens qui participent aux audiences. Donc qu'est-ce qu'un circuit? On y va rapidement avec la terminologie que les pilotes connaissent. Tout d'abord, il y a le départ, le décollage, l'avion quitte le sol. Par la suite, il y a la montée initiale. Par la suite, il fait son virage pour le vent traversier, on revient par le vent arrière. Par la suite, on traverse le vent arrière pour en arriver à la base, puis l'approche finale pour l'atterrissage.

#### **M. BERNARD GERVAIS :**

1725 Je voudrais juste ajouter quelque chose. Pour les citoyens, parce qu'on entend parler : « Ils font des boucles, ils font des ci, ils font des ça », c'est une approche normalisée. Tous les aéroports de partout, tous les pilotes, c'est ce qu'on appelle faire un circuit. En France, ils appellent ça faire des tours de piste. Nous autres, on appelle ça des circuits, puis des *patterns* aux États-Unis. Mais c'est la norme, c'est international, c'est comme ça que ça se fait. Donc, ce n'est pas au hasard. Les avions ne volent pas au hasard autour de l'aéroport.

**M. JONATHAN BEAUCHESNE :**

1735 Et, généralement, c'est des circuits normalisés, et quand il y a des exceptions, c'est spécifiquement indiqué dans le Supplément de vol canadien que tous les pilotes doivent respecter. Donc, c'est clairement identifié.

1740 Donc pour revenir aux différentes étapes, donc le départ et le vent traversier, généralement, c'est là que le gain d'altitude se fait. Le vent arrière, là il y a un palier qui est effectué. Par la suite, vers la fin du vent arrière, il y a une perte d'altitude vers la base aussi, puis en finale évidemment pour l'atterrissage.

1745 Donc, dans ce cas-ci, on voit les approches pour la piste 06, donc en direction est. Donc, en général, ces approches-là sont typiquement moins nuisibles pour les résidants, parce que quand on est en base, on voit en bas à gauche, au-dessus des résidences, c'est là qu'on est à bas régime pour perdre de l'altitude et atterrir. Donc, en général, les résidants, ça cause moins de problème.

1750 C'est plus dans l'autre direction, quand on arrive à la piste 24. Là, c'est exactement l'inverse. Donc là, on est à plein régime, surtout pour la piste 24 Gauche, on arrive à plein régime au-dessus des résidences. Donc, c'est là que ça cause plus de bruit et que les résidants peuvent se plaindre davantage.

1755 Parce que comme on peut voir pour la piste 24 Droite qui est en haut, son seuil est décalé. Son seuil est plus loin vers l'est dans les champs, donc les avions ont plus d'altitude et atteignent généralement l'altitude du circuit dans le périmètre même de l'aéroport. Donc, il arrive au-dessus des résidences et puis, même dans ce coin-là, c'est même pas des résidences, c'est souvent des commerces. C'est le boulevard Cousineau  
1760 qui est dans ce coin-là et la 116. Donc, il y a moins de plaintes à ce niveau-là. Donc, c'est vraiment la piste 24 Gauche qui est problématique dans le cadre de l'étude. C'est ce qu'on a vu avec le point névralgique C.

1765 Donc, on en arrive à des recommandations au niveau des opérations aéroportuaires. Là, on a passé les relations avec les citoyens. Maintenant, on arrive au volet opérationnel. Donc, nous, ce qu'on suggère, ce qu'on recommande, c'est d'effectuer des circuits à 500 pieds supplémentaires. Actuellement, les circuits sont généralement effectués à 1000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport. Saint-Hubert est à 88 pieds au-dessus du niveau de la mer. Donc on arrondit, plus 1000, on fait 1100. Ce  
1770 qu'on propose, c'est de faire des circuits à 1600 pieds. Donc comme ça, on est plus hauts, les gens vont moins nous entendre et, pour nous, au niveau opérationnel, ce n'est pas vraiment problématique. C'est un gain d'altitude supplémentaire. C'est une sécurité supplémentaire. Donc, il n'y a pas de problème à ce niveau-là.

1775

On priorise également l'utilisation de la piste 24 Droite qui est plus longue. Donc comme je disais tantôt et également de la façon qu'elle est orientée, quand les avions quittent le périmètre de l'aéroport, ils sont généralement au-dessus du coin commercial de Saint-Hubert qui est là.

1780

On préconise également les procédures d'atténuation de bruit pour toutes les pistes, pas juste la 24 Gauche ou la 28 ou peu importe. Toutes les pistes doivent être assujetties à des procédures d'atténuation de bruit. Par exemple, pour les posés-décollés, on en parlait tantôt.

1785

Et je pense que ça fait consensus, on propose de reculer le seuil de la piste 24 Gauche jusqu'aux limites de sécurité permises vers le boulevard Clairevue qui est à l'est, ce qui va donner environ 2800 pieds supplémentaires de piste. Donc la piste passerait de 4000 pieds à 6800 pieds environ.

1790

Les recommandations pour les usagers, c'est éviter les points fixes prolongés. Les points fixes, pour que tout le monde comprenne bien, on est généralement en bordure de piste, on fait différents tests moteur, dont un test à régime moyen. Donc c'est un bruit qui est plus élevé. Donc, on propose de ne pas prolonger inutilement cette phase-là de l'inspection. Par la suite, au décollage, réduire la puissance en montée dès que c'est pratique et sécuritaire. C'est déjà fait par quelques écoles. On propose que ce soit une procédure qui soit établie, autant pour les écoles que les utilisateurs privés.

1795

Hélice à pas variable. Pour donner, comment dire, un aspect comparatif, c'est comme une transmission sur un avion ou les vitesses sur un vélo. Donc à petit pas, on cherche une accélération ; à grand pas, une vitesse constante avec moins d'effort. Donc ce qu'on préconise, c'est de ne pas utiliser un haut régime, un petit pas trop longtemps. Parce que pour des hélices plus longues, la pointe de l'hélice peut atteindre une vitesse supersonique, ce qui brise le mur du son. Ça fait que ça, ça fait encore plus de bruit. Donc on dit diminuer ça, le pas de l'hélice. Des fois, même si on diminue un petit peu le pas, ça fait toute la différence, puis ça ne change pas l'aspect opérationnel et sécuritaire de l'avion.

1805

Voler des circuits serrés et plutôt élevés afin de réduire la portée du bruit. En général, on se tient à distance d'un vol plané de l'aéroport, on reste proche des pistes. Comme ça, s'il y a une panne moteur, on peut revenir en toute sécurité juste par le vol plané. Donc en faisant ça, on demeure encore plus près du périmètre de l'aéroport. On se rapproche moins des résidences.

1810

Et monter au meilleur angle de montée, qui est (Vx), jusqu'au périmètre de l'aéroport, puis le meilleur taux de montée (Vy) par la suite. Qu'est-ce que ça (Vx)? C'est la vitesse à laquelle l'avion gagne le plus d'altitude dans le moins de distance. Tandis que la

1815

(Vy), c'est le même taux de montée mais avec la plus grande vitesse, la plus grande distance. Donc ce qu'on propose, c'est de passer de la (Vy) à la (Vx) pour monter de façon encore plus inclinée pour atteindre encore plus d'altitude avant de sortir de l'aéroport.

Ce qui va arriver, si on prend un exemple d'impact des propositions, un Cessna 152 qui est un avion d'école qui est largement utilisé à l'aéroport de Saint-Hubert, ce qu'on voit en bas, c'est la piste 24 Gauche qui fait actuellement 3920 pieds, et on voit les résidences qui sont de l'autre côté de la 116 à 2250 pieds environ. Les premières sont à 2250 pieds du seuil, du bout de la piste 24 Gauche. Donc, actuellement, si on voit le petit écart entre le seuil de la piste et le début de la montée, c'est évidemment la distance de roulage pour le décollage. Donc, actuellement, selon les livres de performance d'un Cessna 152 moyen, selon les conditions météorologiques standard, c'est-à-dire 101.3 kPa de pression, 15° de température et pas de vent.

Donc là, ce qu'on regarde, c'est des conditions standard de l'OACI. C'est 651 pieds au-dessus des résidences. Quand un Cessna 152 vole dans ces conditions-là, il atteint cette altitude-là. S'il utilise la (Vx) – ça, c'est applicable à court terme, ça c'est demain matin – on est déjà rendu à 808 pieds. C'est 150 pieds de plus. Et puis, à long terme, si on recule le seuil de la piste, on allonge la piste, ce qui va arriver, on ajoute 2800 pieds, l'avion décolle encore plus loin, ce qui fait en sorte qu'il est rendu à 1175 pieds au-dessus des premières résidences au bout de la 24 Gauche. Et l'impact au niveau du bruit pour un 152 toujours, c'est 43 % de baisse de bruit perçu au sol. Puis ça, c'est pas de vent. S'il y a un vent, généralement... parce que s'il n'y a pas de vent, ce qu'on dit, c'est préconiser la 06. On décolle vers l'est, vers les champs. Le moins qu'il y a des vents vers l'ouest, l'altitude augmente et la perception du bruit diminue. Évidemment, dans les mêmes conditions de température. Donc ce qu'on dit, c'est que, ça, c'est un minimum. Donc c'est un minimum à 15°C.

Pour un Cessna 172, un autre avion qui est très populaire dans les écoles de pilotage, on parle de 20 %. On peut faire une étude comparative comme ça pour plusieurs avions, on va arriver avec des baisses substantielles pour les résidents et sans nuire à la sécurité des pilotes.

**M. BERNARD GERVAIS :**

Notre conclusion là-dessus. Bien, ça a été mentionné au début, les sondages auprès de la population. Ce qu'on préconise et ce qu'on propose, la mise en place des propositions de comité consultatif d'une gestion des plaintes et justement la première chose par rapport à nos propositions et toutes les propositions – il y en a beaucoup qui se recoupent et qui sont semblables – de les catégoriser, celles qui sont applicables, à court, moyen et à long termes. Et la mise en application, selon le bon vouloir du comité consultatif, rapidement surtout des solutions à court et moyen termes.

**LE MANDATAIRE :**

1865            Quand vous parlez d'un comité consultatif communautaire, ça pourrait être comme un comité du bruit?

**M. BERNARD GERVAIS :**

1870            Un comité de?

**LE MANDATAIRE :**

              Du bruit dont parlait tantôt monsieur Prud'homme.

1875            **M. BERNARD GERVAIS :**

              Oui, oui, oui. Exactement.

**LE MANDATAIRE :**

1880            Ça pourrait être sensiblement la même chose.

**M. BERNARD GERVAIS :**

1885            Oui, mais... oui. Du bruit, mais aussi pour le développement aéroportuaire, parce qu'il y a quand même du potentiel pour les pilotes, pour les écoles et pour tout le monde ici. Donc pas juste du bruit. On n'est pas ici pour – évidemment, le gros morceau, ça serait le comité de gestion de bruit, mais aussi consulter ce comité-là pour vivre en harmonie avec les citoyens ici. Donc, ce n'est peut-être pas juste le bruit non plus mais le développement, comment est-ce que le développement peut se faire avec les citoyens. Donc ça pourrait avoir une portée plus large.

1890

**LE MANDATAIRE :**

1895            Je vais laisser mon collègue sur les aspects techniques.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

1900            J'allais vous demander, face à la demande majoritaire que les citoyens ont exprimée hier de forcer le déménagement des écoles de pilotage, est-ce que vous avez un point de vue, une opinion là-dessus?

1905

**M. BERNARD GERVAIS :**

1910 Oui. Le déménagement, ça a été mentionné quelques fois mais c'est la même chose, de notre étude et, nous, ce qu'on a fait, déménager *manu militari*, dire : « Vous êtes sortis, vous vous en allez », premièrement à part les business, mais d'un côté des pilotes que nous représentons et de nos membres que nous représentons, ça veut dire s'expatrier ailleurs, ça veut dire faire d'autre chose. Il faut trouver un aéroport premièrement pour y aller.

1915 Mais, non, nous ne sommes pas d'accord, mais pas du tout, parce que ce qui arriverait en plus, c'est que la justification de NAV Canada d'avoir une tour, il n'y en aurait plus, plus de tour de contrôle. Pour la formation des pilotes, c'est nécessaire. C'est un des rares endroits où est-ce qu'on a une tour de contrôle dans un endroit qui n'est pas comme l'aéroport de Montréal, qui est l'aviation générale. C'est un endroit de formation excellent.

1920 Et déménager les écoles de pilotage ferait qu'on n'aurait plus la nécessité d'avoir une tour.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

1925 D'accord. Une autre question concernant les mesures que vous proposez pour les usagers, entre autres les taux de montée et tout ça, étant donné que, essentiellement, ce sont des apprentis-pilotes, est-ce que c'est quand même raisonnable d'envisager de telles mesures dans un contexte d'apprentissage et de personnes qui apprennent à piloter.

**M. JONATHAN BEAUCHESNE :**

1930 Bien oui, c'est le moment parce que, au moment où on forme un pilote, c'est là qu'il est le plus apte à apprendre. Il n'a pas de mauvais pli, autrement dit. Donc on le met, comment dire, on le rend conscient du fait qu'il y a des résidences autour. Pas juste à l'aéroport de Saint-Hubert mais en général, dans son comportement pour piloter, on le rend conscient qu'autour, il y a des gens. Donc c'est vraiment à ce moment-là, à mon avis, puis je pense que c'est assez partagé au sein de notre association, qu'il faut apprendre ces comportements-là aux pilotes.

1935

**LE MANDATAIRE :**

1940 Est-ce que vous pensez que Transports Canada approuverait une telle mesure? Parce qu'elle m'apparaît peut-être risquée.

**M. BERNARD GERVAIS :**

1945 Je ne peux pas me prononcer mais, moi, je dirais que c'est très – parce que (Vy) et (Vx), ce qu'on dit, ce n'est pas sorcier. On apprend ça dans notre premier ou deuxième

1950 cours, je ne me souviens pas, mais le (Vx), c'est le décollage pour un obstacle devant nous. Alors, l'obstacle, nous, c'est des résidences. Alors, on décolle à (Vx) tout simplement. C'est dans les performances de l'avion.

**LE MANDATAIRE :**

1955 C'est sécuritaire.

**M. BERNARD GERVAIS :**

1960 C'est sécuritaire. Ce n'est pas une acrobatie, c'est rien du tout. C'est simplement, si tu as un obstacle, tu décolles à (Vx); s'il n'y a pas d'obstacle, tu décolles à (Vy) ou à peu près.

**LE MANDATAIRE :**

1965 Merci. Avez-vous évalué aussi avec le prolongement de la piste, parce qu'avec ce que vous nous avez présenté tantôt, si avec le prolongement de la piste, donc la levée de l'appareil se fait plus rapidement, on le voyait tantôt, est-ce que ça serait plus profitable de faire tourner l'appareil, par exemple, avant d'arriver à la 116, on ne sera peut-être pas à 1700 pieds là, mais on serait peut-être à, je ne sais pas, moi, 500, 600 pieds, est-ce  
1970 qu'au niveau du bruit, ça viendrait atténuer dans les mêmes proportions? Est-ce que ça serait encore mieux?

**M. BERNARD GERVAIS :**

1975 Si on ne va pas au-dessus des résidences et qu'on tourne avant, ça atténue le bruit aussi. Il faudrait mesurer la distance mais on ne veut pas se prétendre des experts en son non plus et en bruit aéroportuaire. Mais il y a moyen d'adapter les circuits, et ce qu'on appelle des mesures d'atténuation, il y a moyen d'adapter les circuits pour toutes les pistes. Et en autant que ça demeure sécuritaire, je ne veux pas me prononcer pour Transports non  
1980 plus, mais en autant que ça demeure sécuritaire dans les limites de la sécurité, et pour les pilotes et les habitations et les gens au sol, tout peut se faire et tout peut être adapté. Ça peut être de tourner en vent traversier avant d'arriver à un tel endroit.

1985 Quand on regarde ce qu'on appelle, nous autres, le Canada Flight Supplement, le CFS, il y a des mesures d'atténuation pour plusieurs aéroports. Des fois, c'est des pages complètes qu'il faut lire, faites ci, ça, ça, comme à Dorval entre telle heure et telle heure, mais tout s'adapte en fonction des besoins et de l'environnement autour de nous. Il s'agit de le faire de manière concertée et avec les gens autour, et c'est faisable en autant que ça demeure dans les limites de la sécurité. Et on pourrait tourner avant et longer la 116 en  
1990

s'éloignant et ne pas aller du côté des habitations, et revenir en vent arrière d'une manière qui éviterait de survoler les habitations.

1995 **LE MANDATAIRE :**

Parfait.

2000 **Me MARCO RIVARD :**

Juste une question. Quand on veut imposer des mesures d'atténuation, je comprends souvent qu'il faut obtenir le consensus ou le consentement des intervenants du monde de l'aéronautique, on cherche le consensus. Donc, vous, vous semblez être du côté que oui, vous donneriez votre aval rapidement à ces mesures-là.

2005 **M. BERNARD GERVAIS :**

2010 Oui, c'est ça. En autant que ça demeure dans la sécurité et que ça ne brime pas non membres non plus de pouvoir exercer, soit les écoles de pilotage de pouvoir continuer et que nos membres de piloter de manière sécuritaire, on est prêt et ouvert à toutes mesures qui pourraient faire qu'on va vivre en harmonie avec les citoyens de l'aéroport de Saint-Hubert, qui nous tient beaucoup à cœur à tous les pilotes de la région et de la grande région et d'un peu partout. Alors, oui, on est très ouvert à ça.

2015 **M. JONATHAN BEAUCHESNE :**

2020 On a cherché des solutions, des recommandations qui étaient à la fois non restrictives, qui permettaient de respecter les citoyens et d'offrir un cadre sécuritaire aux pilotes, à nos membres. Donc c'est un peu ça qu'on a cherché à travers les recommandations opérationnelles et également les relations avec les citoyens parce qu'on veut faire ça conjointement avec eux. On ne veut pas faire ça tout seuls dans notre coin. Tout le monde y contribue. Comme ça, il y a une transparence et il y a une continuité, une pérennité dans les opérations.

2025 **Me MARCO RIVARD :**

2030 Une autre question. Je trouve ça intéressant toutes les propositions que vous faites parce qu'elles méritent d'être examinées. Une inquiétude que j'ai, cependant, c'est qu'il y a plusieurs mesures là-dedans qui ne semblent pas pouvoir être réglementées, qui dépendent donc de la bonne volonté des gens. Comme quand vous parlez d'imposer une ascension, bien, je ne pense pas que Transports Canada accepterait de mettre ça dans ses normes pour des apprentis-pilotes. Donc, il faudrait compter sur la coopération des instructeurs, je comprends, pour les mettre en œuvre. C'est bien le cas?

2035

**M. BERNARD GERVAIS :**

Oui.

2040 **Me MARCO RIVARD :**

Puis, généralement, vous avez confiance dans ce genre de mesure-là?

**M. BERNARD GERVAIS :**

2045

Oui, mais je ne veux pas me prononcer pour Transports, mais est-ce qu'ils sont capables d'imposer? Il y a certains aéroports, si je me souviens bien d'avoir vu dans un des aéroports où est-ce que je suis allé, c'est : « Montez, s'il vous plaît, montez au meilleur angle de montée. » J'ai déjà vu ça : « Montez à (Vx) ».

2050

**Me MARCO RIVARD :**

Donc, vous pensez que ça existe déjà de façon réglementée.

2055 **M. BERNARD GERVAIS :**

Oui, parce que je l'ai déjà vu. Je ne me souviens pas si c'est à Oshawa ou à . . .

**M. JONATHAN BEAUCHESNE :**

2060

Idem pour les circuits. Ça, c'est réglementé. Par exemple, souvent, ils donnent des cartes. Par exemple, si on va à Rockliffe dans la région d'Ottawa, aussitôt qu'on décolle, il faut aller vers la rivière des Outaouais pour pas survoler les résidences.

2065 **M. BERNARD GERVAIS :**

Et les cartes sont imprimées : « Voici comment vous faites l'entrée. Voici comment vous faites les circuits. » Puis, s'il y a une infraction à ça, bien, c'est une infraction. On peut demander de réglementer ou on pourrait le faire en test par le comité de gestion des plaintes ou des bruits, puis dire « Ah! Ça, ça n'a pas respecté », puis après ça, s'il faut légiférer, on peut légiférer, mais on est ouvert à ce que ça fonctionne mieux en tout cas.

2070

**Me MARCO RIVARD :**

2075

Donc vous dites même qu'on pourrait à travers un comité de bruit peut-être identifier des solutions rapides, commencer à les mettre en œuvre rapidement, sans qu'elles soient réglementées, puis après ça, si ça fonctionne, on le réglemente. Ça, ça pourrait se faire.

2080 **M. BERNARD GERVAIS :**

Si ça fonctionne, on peut les régler, oui, pour les autres pilotes itinérants ou les autres choses. Si ça fonctionne, bien, on va voir comment ça fonctionne. Mais commençons.

2085

**Me MARCO RIVARD :**

Merci.

2090

**LE MANDATAIRE :**

Monsieur Gervais, Monsieur Beauchesne, merci.

2095

**M. BERNARD GERVAIS :**

Merci.

2100

**LE MANDATAIRE :**

Lorraine Desmarais, s'il vous plaît.

2105

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

Bonsoir !

2110

**LE MANDATAIRE :**

Bonsoir !

2115

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

Alors, je viens avec mon compagnon parce qu'on vit dans la même maison.

2120

**LE MANDATAIRE :**

Parfait.

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

Mon époux. Alors, moi, je viens simplement proposer. . .

**LE MANDATAIRE :**

2125

Il s'appelle comment votre compagnon, excusez-moi.

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

2130

Il s'appelle Jon Eakes.

**M. JON EAKES :**

Bonjour !

2135

**LE MANDATAIRE :**

Bonjour ! Allez-y.

2140

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

Alors, une proposition à court terme, simple : de fermer l'aéroport le dimanche.

**LE MANDATAIRE :**

2145

C'est tout?

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

2150

C'est tout. C'est simple, simple. Voilà. Je veux dire, je ne reste pas chez moi à faire... à la penser. Je viens la proposer. Je crois que tous les citoyens ont droit à avoir un peu de silence. Puis, comme les solutions semblent tarder depuis plusieurs années, bien, je me dis, bon bien tentons quelque chose. Congé dimanche pour tout le monde. Congé de bruit. Parce que moi, je travaille dehors chez nous à l'occasion, comme cet après-midi, puis entre deux bourdons – je les appelle mes gros bourdons – tout à coup, j'ai comme cru entendre les oiseaux. Très intéressant. Donc je pense qu'on a le droit à une journée de congé. Jon, as-tu quelque chose à dire?

2155

**M. JON EAKES :**

2160

Oui, si je peux voler un peu de temps parce qu'elle est minimaliste. Je veux juste vous soulever *l'incongruence* que si les ados de ma voisine font un bruit moindre que celui mesuré par Dessau, les ingénieurs, j'ai le droit d'appeler la police et faire taire. C'est que si quelqu'un circule en moto avec un silencieux ou une automobile avec un silencieux qui fait

2165

moins de bruit mesuré par ces ingénieurs, il va avoir une intervention, une contravention. Puis s'il refuse de faire quelque chose, il perdrait son véhicule.

2170 Mais non, dans le ciel, cette règle ne s'applique pas. Et je trouve ça assez aberrant. Et pour les droits acquis du petit club de plaisance des avions, les grands garçons qui jouent avec leur jouet, oui, peut-être il y a un droit acquis mais c'était dans un temps qu'il n'y avait pas de résidence. Il n'y en avait pas. Ils étaient dans le champ. La situation a changé, tous les paliers de gouvernement ont le droit d'expropriation pour les hôpitaux, les autoroutes, les trains et même les parcs.

2175 Dites-moi pas que c'est impossible d'exproprier quelque chose qui n'est plus approprié avec l'agrandissement des habitations dans les alentours et je suis très content d'entendre qu'ils vont maintenant proposer de dévier tous les avions sur la tête de mes voisins sur l'autre côté de la 116.

**LE MANDATAIRE :**

2185 Merci. On vous a entendus. Merci beaucoup.

**Mme LORRAINE DESMARAIS :**

Merci.

2190 **LE MANDATAIRE :**

Merci. Phil Landry. Bonsoir ! On vous écoute

**M. PHIL VANDRY :**

2195 Bonsoir ! Je suis Phil Vandry. Je représente a General Aviation Safety Network. On est une entreprise située à l'aéroport de Saint-Hubert. On se spécialise dans la collecte de données et l'analyse des données à bord des avions, les mouvements, les déplacements. Ce qu'on a déjà fait, c'est qu'on a équipé la flotte d'avions de Air Richelieu au complet. Alors, on mesure tous les mouvements des avions de Air Richelieu, alors on sait à quelle vitesse, à quelle position, à quelle altitude ils montent. Et la collecte de ces données-là nous a permis déjà à recueillir des informations qui, je pense, vont être utiles dans le contexte présent.

2200  
2205 Je vais vous montrer un petit peu ce qu'on est capable de faire avec cette solution-là, juste pour montrer le détail des données qu'on recueille. Si je suis capable de sortir de la présentation.

2210

**LE MANDATAIRE :**

C'est toujours comme ça.

2215 **M. PHIL VANDRY :**

Oui. Bien, je ne vous montrerai pas ça, je pense.

**LE MANDATAIRE :**

2220

Non, mais prenez votre temps, c'est important. On a un petit peu d'avance. Alors...

**M. PHIL VANDRY :**

2225

Non. Ce que j'allais vous montrer, c'est qu'on recueille les données, on est capable de faire jusqu'à une simulation du vol. On regarde comme si on était dans le cockpit. . .

**LE MANDATAIRE :**

2230

C'est ça qu'on aurait pu voir? Ça aurait été l'fun.

**M. PHIL VANDRY :**

2235

Oui. On aurait vu déplacer l'avion, je vous aurais montré un petit 20 secondes pendant qu'on est dans un des avions d'Air Richelieu.

**LE MANDATAIRE :**

2240

Essayez encore, ça peut être intéressant.

**M. PHIL VANDRY :**

Ah! bien oui, voilà. Je vais me déplacer vers le milieu du volant un peu.

2245

**LE MANDATAIRE :**

Après, on va trouver Saint-Hubert.

**M. PHIL VANDRY :**

2250

Oui. C'est peut-être internet aussi parce que ça vient des serveurs, mais on verrait

2255 à droite ici l'avion, sur la carte, qui se déplace et, à gauche, on verrait. . . bon, une erreur.  
Comme vous avez dit, ça ne fonctionne pas comme on voulait.

**LE MANDATAIRE :**

2260 Ça marchera une autre fois. Avez-vous besoin de quelques minutes? On peut faire  
une petite pause, le temps que. . .

**M. PHIL VANDRY :**

2265 Non. Je vais vous montrer à la place un exemple de ce qu'on a été capable de faire  
avec les données qu'on a recueillies. On va regarder quels seraient les effets d'avoir le  
prolongement de la piste 24 Gauche comme on a parlé avant. On va montrer qu'est-ce que  
ça peut avoir comme effet. Alors, ici, on a fait deux exemples de circuit. Vous voyez la  
hauteur du trajet, ça démontre l'altitude. Alors, on voit que lorsqu'on est sur la piste, en  
rouge, on est au sol, puis après ça on monte. On a fait deux exemples de circuit.

2270 Un, c'est le plus loin ici. Ça, c'est les circuits qu'on fait normalement. On fait le  
départ, puis on tourne sur le vent traversier lorsqu'on atteint 1000 pieds au-dessus du sol.  
Et on a fait un exemple, bon, si on faisait le virage lorsqu'on serait à 500 pieds au-dessus  
du sol. Comme vous voyez, on est encore au-dessus des espaces résidentiels. Mais si on  
2275 prenait le même circuit, puis on simule qu'est-ce qui se passe si on reculait de 2800 pieds,  
on a le circuit standard 1000 pieds, mais le circuit de 100 pieds ici, on voit un bon résultat.  
Ici, si on fait notre circuit rectangulaire comme on doit, on voit qu'on a encore une petite  
partie vers la rue des Marronniers, on traverse encore dessus mais c'est définitivement une  
amélioration.

2280

**LE MANDATAIRE :**

2285 Et dans votre modèle ici, on tourne à une hauteur de 1000 pieds ou 1100 pieds,  
c'est ça? Avec le prolongement ?

**M. PHIL VANDRY :**

Oui. Ici, on tournait à 1000 pieds, puis ici, c'est à 500.

2290 **LE MANDATAIRE :**

Et celui-là, c'est à 500 avec la piste actuelle?

**M. PHIL VANDRY :**

2295 Non. Ça, c'est la simulation du prolongement.

**LE MANDATAIRE :**

2300 Avec le prolongement. O.K. On tourne à 500.

**M. PHIL VANDRY :**

2305 Oui. On prolonge la piste et on tourne à 500. Alors, ça, c'est un exemple de ce qu'on fait. Mais la solution complète qu'on propose, c'est celle-ci. Premièrement, on crée un réseau de *collection* de données, un petit peu comme ce que la firme Dessau a fait l'été passé, mais étant donné que Dessau l'ont fait seulement pour la piste 24 et l'ont fait seulement certains jours de l'année, puis ils ont placé seulement un petit nombre de *probe* dans les quartiers résidentiels, on proposerait de mettre un système permanent de *collection* de données sonores dans le quartier résidentiel et on propose aussi de mettre un système de radar passif sur l'aéroport qui nous permet de savoir à tout moment l'endroit où les avions se trouvent, la position de l'avion, l'altitude de l'avion.

2310

2315 Et la dernière partie de la solution, c'est un portail web où les citoyens peuvent aller indiquer leurs plaintes. Et la combinaison de ça fait que lorsqu'on a une plainte à une heure donnée, on a le radar passif qui nous permet de savoir c'était quel avion. Ça va nous permettre de connaître des choses qu'on ne connaît pas aujourd'hui, comme est-ce que la problématique est spécifique à un certain modèle d'avion? Est-ce que les Cessna 150 causent le problème et c'est sur ceux-là qu'on doit se concentrer? Ou est-ce que c'est un problème plus général? Est-ce que c'est un problème seulement de la 24 Gauche? Est-ce qu'il y a aussi un problème sur la 24 Droite? On pourrait connaître les réponses à ces questions-là.

**LE MANDATAIRE :**

2325

Donc, si je comprends bien, ça nous permet de mesurer le niveau de bruit. . .

**M. PHIL VANDRY :**

2330 Oui.

**LE MANDATAIRE :**

2335 . . . d'identifier l'appareil. . .

**M. PHIL VANDRY :**

2340 Oui.

**LE MANDATAIRE :**

. . . ainsi que sa hauteur, etc. D'avoir toutes les données techniques.

2345

**M. PHIL VANDRY :**

Oui, la position de l'appareil, l'heure à laquelle il se trouvait à ce moment.

2350

**LE MANDATAIRE :**

Et d'amener l'information directement sur le web.

**M. PHIL VANDRY :**

2355

Oui. Alors, ça, c'est le diagramme qui montre la combinaison de la solution. La solution est centralisée sur internet. Alors, les *probe* sonores recueillent les données et les rapportent au serveur sur internet. Le portail web, les citoyens rapportent l'information sur les bruits des appareils sur l'internet et la collecte des données, avec les équipements qu'on a déjà à bord des avions, comme on a fait sur la flotte d'Air Richelieu, ensemble, avec un radar passif qui nous permettrait de connaître la position de la balance des avions, on se crée un réseau avec ça qui nous permet de recueillir les données, puis les étudier dans un ensemble.

2360

2365

**LE MANDATAIRE :**

Et, présentement, avec votre système, une espèce de petite boîte noire que vous mettez sur les appareils?

2370

**M. PHIL VANDRY :**

Oui, ce qu'on a fait sur Air Richelieu.

**LE MANDATAIRE :**

2375

D'Air Richelieu, est-ce que déjà, ça vous permet d'identifier les niveaux sonores de chacun des appareils?

**M. PHIL VANDRY :**

2380

Bien, ça ne nous permet pas de connaître le niveau sonore ressenti au sol. Ça, c'est pourquoi on a besoin des. . .

2385

**LE MANDATAIRE :**

Des capteurs.

2390 **M. PHIL VANDRY :**

2395 . . . des microphones, des capteurs sonores qu'on mettrait dans les zones résidentielles. Mais ça nous permet de connaître la position et l'heure de l'avion. Mais on propose le radar passif pour ne pas être obligé de – sinon, on serait obligé d'équiper tous les avions qui passent à Saint-Hubert de la boîte noire qu'on met à bord des avions. Alors, on sait qu'il y a des avions qui viennent d'ailleurs à Saint-Hubert, puis aussi on propose une solution qu'on n'est pas obligé d'équiper tous les avions. Alors, ça nous permet d'avoir toute l'information quand même.

2400 **LE MANDATAIRE :**

Ce qui fait qu'à ce moment-là, on a des microphones qui captent le son, et pour l'identification de l'appareil, pour avoir les données techniques, on n'est pas relié directement à l'appareil, on est relié à NAV Canada?

2405

**M. PHIL VANDRY :**

2410 Non. Ce que le radar passif nous donne, il nous donne le code transpondeur de l'appareil qui est assigné par la tour de contrôle et les codes transpondeurs sont uniques à chaque appareil utilisé à la fois. Alors, ça nous permet de connaître c'était quel appareil.

**LE MANDATAIRE :**

2415 Et à partir du code transpondeur, à ce moment-là, on est capable d'avoir d'autres genres d'information, j'imagine, sur l'appareil?

**M. PHIL VANDRY :**

2420 Bien, avec les informations de la tour de contrôle, on va savoir c'était quel appareil, puis c'était quel modèle d'appareil, ça appartenait à qui. On pourrait connaître les tendances spécifiques au modèle, spécifiques aux opérateurs. Est-ce qu'il y aurait un opérateur en particulier qui est responsable pour une partie du problème. Où doit-on réviser les solutions, disons.

2425 **LE MANDATAIRE :**

Exact. Et tout ça est relié sur internet, ce qui fait que, théoriquement, on pourrait

2430 avoir l'information en temps réel.

**M. PHIL VANDRY :**

Exactement. Alors, c'est la solution qu'on vous propose.

2435

**M. SYLVAIN LESSARD :**

J'aurais deux questions.

2440

**M. PHIL VANDRY :**

Oui.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

2445

En lisant votre document, vous estimez le coût d'acquisition de votre système entre 400 000 \$ à 500 000 \$ dépendamment du nombre de stations de mesure de bruit et tout ça. En plus, il y aurait un coût d'exploitation annuel de combien? Ça coûte combien faire rouler et entretenir ce système-là, sur une base annuelle? À peu près.

2450

**M. PHIL VANDRY :**

Je n'ai pas mis les chiffres en tête là.

2455

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Non? Le salaire d'une personne, peut-être?

**M. PHIL VANDRY :**

2460

Environ, plus les coûts qui sont pas mal petits, le coût de maintenance des capteurs sonores.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

2465

D'entretien, tout ça.

**M. PHIL VANDRY :**

2470

L'entretien du site web et ainsi de suite.

**LE MANDATAIRE :**

2475

Est-ce que c'est utilisé ailleurs, dans d'autres aéroports? Ou est-ce que, comme par exemple à Dorval, on a des microphones là?

**M. PHIL VANDRY :**

2480

Il y a des parties de la solution qui sont utilisées ailleurs mais je pense que nous, on a regroupé ça d'une façon que ça ne s'est pas déjà fait avant. Comme, par exemple, les boîtes noires. On sait que les boîtes noires, sur les gros appareils, c'est commun. Mais sur les petits appareils, ça ne se fait pas. Ça ne se fait pas facilement à bas coût.

2485

**LE MANDATAIRE :**

Ça fait que dans son ensemble comme ça, ça n'a jamais été réalisé.

2490

**M. PHIL VANDRY :**

Non, pas dans son ensemble.

**LE MANDATAIRE :**

2495

Par contre, on trouve les microphones à Dorval, entre autres.

**M. PHIL VANDRY :**

2500

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

Aviez-vous autre chose?

2505

**M. PHIL VANDRY :**

Non, c'est beau.

2510

**LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup.

**M. PHIL VANDRY :**

2515

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

2520 Monsieur Alain Brunelle.

**M. ALAIN BRUNELLE :**

2525 Bonsoir !

**LE MANDATAIRE :**

Bienvenue !

2530 **M. ALAIN BRUNELLE :**

Sur une note un petit peu plus légère, je ne suis pas un expert en toute la matière, donc je vais faire une présentation de moi-même, un petit peu de mon vécu dans le domaine de l'aviation, puis bien, écoute donc, on verra ce que ça donnera par la suite.

2535 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Non, je ne me lèverai pas à 3 h du matin pour aller faire des posés-décollés. Je pense qu'il y a d'autres. . .

2540 **LE MANDATAIRE :**

Monsieur, Monsieur, parlez à moi. Moi, je vous écoute.

2545 **M. ALAIN BRUNELLE :**

Parfait.

**LE MANDATAIRE :**

2550 Puis je ne dis pas un mot.

**M. ALAIN BRUNELLE :**

2555 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

J'ai même invité madame St-Hilaire via le site Facebook donc à venir faire un petit tour d'avion. J'aurais aimé lui montrer, lui présenter ma passion comme la passion de plusieurs pilotes et puis, bon, je n'ai pas eu de réponse. Puis, comme tous les passagers

2560

2565

qui sont venus en avion, il y en a qui ont survécu à leur peur de l'avion, il y en a qui ne connaissaient pas le domaine de l'aviation, il y en a que c'était leur première fois, ils sont tous débarqués de l'avion avec le gros sourire. Donc, c'est des gens qui sont revenus une, deux, trois fois, en vol de jour, en vol de nuit, toujours en vol de nuit en bas de 22 h le soir.

2570

Tout ça pour vous dire que j'apprécie, je suis content d'avoir donné mon opinion ici. Puis, au niveau des solutions, la seule chose que j'avais pensé, l'expropriation, ça, c'est un moyen rapide et facile de dire aux gens : partez de la région. Non, je pense qu'il faut s'entendre entre nous, entre les pilotes, entre les écoles, entre les citoyens, entre la municipalité. Je pense que la municipalité a de grosses responsabilités là-dedans pour qu'on essaie de régler le problème, pour que tout le monde soit heureux. Et puis, j'espère que ça va aller dans ce sens-là.

2575

Et comme recommandation, je vise plutôt du côté de l'APBQ et l'AQTA. Je pense que ce soir j'ai appris beaucoup. Ça a été des bonnes recommandations qui ont été faites.

**LE MANDATAIRE :**

2580

Donc, entre autres, comme un comité du bruit?

**M. ALAIN BRUNELLE :**

2585

Oui, oui, oui. Puis le rallongement de la piste, peut-être la rallonger un petit peu. J'avais pensé, c'est peut-être farfelu, de la faire dépasser le boulevard Clairevue mais de faire passer le boulevard Clairevue sous la piste. C'est farfelu mais si on y a pensé, ça peut se faire.

**LE MANDATAIRE :**

2590

C'est en dehors de mon mandat, là.

**M. ALAIN BRUNELLE :**

2595

Donc merci beaucoup. Merci à tout le monde, puis bonne chance aux citoyens, bonne chance aux écoles de pilotage, puis à nous, les pilotes.

**LE MANDATAIRE :**

2600

Merci beaucoup, Monsieur Brunelle. On vous a entendu. Merci. Pia Hane. Vous avez des acétates, je pense.

2605 **Mme PIA HANE :**

Bonsoir !

2610 **LE MANDATAIRE :**

Bonsoir !

**Mme PIA HANE :**

2615 Je me présente. Mon nom, c'est Pia Hane. Je vous remercie de m'offrir cette occasion. Je suis CMA et je suis comptable à la compagnie Aero Teknic qui est située plus près de l'axe de départ de la piste 24 Gauche. C'est au 4920, route de l'Aéroport. Je suis également une ancienne résidante de Saint-Hubert. Ça, c'était ma maison. Dès ma naissance, j'ai demeuré à Saint-Hubert, d'abord sur la rue Latour et, ensuite, au 685, rue  
2620 Coderre. Et j'ai passé une partie de mon enfance à grandir avec le bruit des avions. Ça, c'est une maison qui a été construite au début des années 70 et c'est environ à 700 mètres à vol d'oiseau de l'aéroport. C'est assez proche de l'autoroute 116.

2625 Donc, je voulais montrer pour ce temps-là, dans le début des années 70, quels étaient les mouvements sur l'aéroport de Saint-Hubert. Donc, on voit que ça se situait entre 160 et 200 000 nombre de mouvements à ces temps-là. Le trafic aérien pendant ces années était très important et, entre les années 70 et 80, l'aéroport de Saint-Hubert était parfois le premier et le deuxième ou le troisième rang des aéroports les plus achalandés au Canada entier. Donc sur 10 ans, il a atteint le premier rang d'aéroport le plus achalandé en  
2630 termes de mouvements 8 fois sur 10.

Ici, on voit un autre graphique pour montrer les tendances de mouvements de l'aéroport entre les années 70 et jusqu'à aujourd'hui à 2009. Donc on voit qu'en 1970, c'était très achalandé avec une diminution jusqu'aux années 80. Peut-être on avait – c'était  
2635 un moment où les taux d'intérêt plus élevés avec un peu d'incertitude, la crise du pétrole. Dans les années 90, on a stabilisé. On a vu un creux inhabituel en 2005 et, présentement, les niveaux retournent au niveau historique des 15 dernières années. Donc même aujourd'hui, malgré un certain trafic, c'est déjà beaucoup plus bas que ce qu'on a vu voilà 40 ans presque.

2640 Ici, on a une comparaison d'une période de 5 ans dans les années 70 versus les années 2000 et on voit que le trafic a diminué de 50 % les posés-décollés, presque 50 %. Donc l'ampleur a quand même diminué au niveau du temps. Et la tendance n'est pas de retourner, je ne pense pas, vers le niveau de mouvements qu'on avait à ce moment-là.

2645

2650 En 2005, il y a eu un niveau d'activité à l'aéroport exceptionnellement bas. Qu'est-ce qui explique ça? C'était la venue des frais d'atterrissage importants qui ont été instaurés par DASH-L. Donc il y a eu une réduction du trafic comme ça, il y a eu une faillite d'une école de pilotage, la fermeture temporaire suivie de la vente de l'école de Montreal Flying Club à Air Richelieu. À cette année-là, le niveau de l'aéroport a vu son activité chuter au niveau le plus bas qui était depuis la reprise des opérations civiles qui ont eu lieu en 1968, quand l'aéroport a eu une vocation militaire vers une vocation civile.

2655 C'est probablement la diminution du volume d'activité de 2005 qui contribue à la perception que les citoyens ont pu avoir que, maintenant, on voit plus d'activités aéroportuaires que par le passé. Peut-être cette année-là a fait en sorte que les gens aujourd'hui pensent qu'il y a beaucoup plus de trafic mais, dans la réalité, nous en avons beaucoup moins qu'à la période des années 70.

2665 Depuis 2005, on a quand même un statu quo au niveau de la quantité d'écoles de pilotage sur l'aéroport. Même avec un comparatif historique, il y en a toujours eu environ quatre et il en reste quatre. Donc il n'y en a pas plus qu'avant.

2670 On voulait aussi soulever le point des résidences à moins de 700 mètres de la piste 24 Gauche. Il y a plusieurs gens qui ont déjà expliqué la problématique où un avion va décoller et faire une boucle directement au-dessus de la section résidentielle. Et on voit que c'est de valeur que l'aménagement a été pensé comme ça, mais c'est déjà fait, puis c'est trop tard. C'est évident que lors de la construction des maisons, un zonage commercial ou industriel, comme on voit à la zone violette à gauche, aurait été plus logique, puis qu'on aurait dû penser à un meilleur plan d'urbanisme pour cette zone-là.

2675 En plus, ici, on a un échantillon de données qui démontrent pour certaines rues, comme par exemple la rue Raoul, Cherbourg ou rue Tremblay, ou même ma rue où j'ai grandi, la rue Coderre, c'est des rues qui sont justement dans ce secteur très atteint et les constructions ont été faites dans les années peut-être 80, toutefois après 70, donc après que la piste d'atterrissage ait été construite. Alors, dans le plan d'aménagement urbain, c'est vraiment très, très malheureux, parce qu'il a été conçu avec aucun égard pour la quiétude des citoyens et pour les principes fondamentaux du développement durable.

2685 Étant donné que la situation est déjà dans l'état qu'elle est, j'aimerais conclure avec l'avenir et mentionner quelques recommandations sur deux plans. Le premier, c'est de créer un rapprochement et un climat d'écoute entre la communauté aéroportuaire et les résidents voisins. Et, aussi, mentionner quelques moyens de réduction de bruit qui ont peut-être déjà été soulignés.

Pour les moyens de rapprochement, on pourrait avoir l'élaboration et la publication

2690 d'une campagne d'information et de sensibilisation pour la population avoisinante de l'aéroport, soulignant les bienfaits de l'infrastructure dans le milieu et pour aider à créer un sentiment d'appartenance entre les résidants et l'aéroport.

2695 Ensuite, à voir aussi à l'implication de la population de Longueuil à la communauté aéroportuaire par le biais d'une journée portes ouvertes de l'aéroport, qui pourrait inclure des pique-niques, des tours d'avion, des activités de mise sur pied de collaboration entre les entreprises, les commerçants locaux, la Ville et même NAV Canada pour donner une vue plus tangible de ce qui se passe et pour partager justement les sentiments de fierté ou de bonheur que certaines personnes peuvent ressentir en étant dans la proximité d'un aéroport.

2700 Il y a certaines compagnies, incluant comme Pascan Aviation, qui font déjà des gestes dans ce sens à leur propre chef. Donc ils permettent une journée de portes ouvertes pour les résidants pour visiter l'entreprise, faire des tours d'avion et des choses comme ça, et ça peut favoriser un climat de compréhension entre les parties.

2705 Une autre, c'est la mise sur place d'une plate-forme d'observation et d'interprétation de la zone aéroportuaire pour des amateurs, des photographes, pour leurs familles, et pour permettre encore une fois aux citoyens de vivre l'expérience d'aviation positive et de profiter de l'aéroport, quelque chose comme dans ce genre-là.

2710 Pour terminer, il y a quelques recommandations à court terme. Peut-être limiter la piste 24 Gauche aux avions moins bruyants, comme pour les monomoteurs qui n'excèdent pas 5000 livres. Possiblement offrir un programme d'assistance aux citoyens de certains secteurs ciblés pour l'insonorisation de leur propriété dans le but de diminuer les bruits. C'est des programmes qui se sont faits dans d'autres villes. Donc il y a de l'information à ce sujet-là. De sécuriser des fonds parmi les divers paliers de gouvernement dans le but d'allonger la piste 24 Gauche au nord d'au moins 2000 pieds et de s'assurer que le terrain des environs ne sera pas dans un zonage résidentiel.

2720 Donc, pour terminer, je pense que l'aéroport, dans une communauté, c'est une grande richesse. C'est l'occasion de faciliter le déplacement aérien, de favoriser la création d'emplois, d'attirer l'industrie. La Ville de Longueuil a en main un bel actif qui peut apporter une richesse à ses citoyens, aux usagers et aux industries. Merci de votre attention.

2725 **LE MANDATAIRE :**

2730 Merci, Madame Hane. J'ai peut-être une ou deux questions pour vous. Quand vous parlez d'offrir un programme d'assistance aux citoyens, vous parlez que ça se fait déjà ailleurs. Avez-vous un ou des exemples à me donner?

**Mme PIA HANE :**

2735

Oui. Actuellement, je n'ai pas un exemple concret pour vous et ça va me faire plaisir, par exemple, de vous l'envoyer par courriel à la suite de l'audience.

**LE MANDATAIRE :**

2740

Merci. Et en limitant les monomoteurs n'excédant pas 5000 livres, quand vous dites : « limiter la piste 24 Gauche aux avions moins bruyants, soit les monomoteurs n'excédant pas 5000 livres », ça représenterait une diminution de combien du nombre de mouvements ou encore en quoi ça viendrait diminuer substantiellement le bruit dans les quartiers qui sont principalement affectés?

2745

**Mme PIA HANE :**

J'ai pas la connaissance experte pour vous donner un chiffre à cet égard-là. Je sais juste que ça, c'est une solution qui a été discutée et envisagée et c'est quelque chose qui n'a pas de coût tangible aux citoyens ou aux entreprises sur l'aéroport à court terme. Donc il n'y a pas de sortie de fonds pour mettre en place une telle mesure. Et c'est pour ça que je la mentionne. Parce qu'il faut penser au budget des citoyens et au budget des entreprises en termes des taxes foncières et de ce que les gens sont soit prêts à déboursier pour les réductions de bruit ou à qu'est-ce qu'ils sont prêts à accepter comme mesure financière qui pourrait leur être imposée.

2750

2755

C'est pour ça aussi que quand on parle d'allonger la piste 24 Gauche, bien, c'est clair que c'est une mesure qui est très dispendieuse et qui va nécessiter une collaboration à un niveau plus grand qu'uniquement le niveau municipal. Et c'est pour ça que je parle des divers paliers gouvernementaux. C'est un projet d'équipe pour la région.

2760

**LE MANDATAIRE :**

2765

Parfait. Merci beaucoup.

**Mme PIA HANE :**

Merci.

2770

**LE MANDATAIRE :**

Merci de votre participation.

2775

Madame Josée Prud'homme. Bonsoir !

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

2780            Bonsoir tout le monde ! Josée Prud'homme, présidente de Cargair. Je vais essayer de rester comme ça parce que, non seulement je salue cette consultation publique, mais aussi je pense que c'est la première fois que j'ai la chance de parler aux gens insatisfaits qui habitent autour de l'aéroport.

2785            D'abord, il faut, je pense, comprendre que nous sommes – je parle des deux écoles de pilotage ce soir qui ont été représentées, Air Richelieu et Cargair – on est des personnes honnêtes, on est des bons citoyens corporatifs et on comprend. . .

**LE MANDATAIRE :**

2790            S'il vous plaît. Madame Prud'homme, là je vais vous demander juste de me regarder.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

2795            . . . et on comprend la problématique du bruit que ces citoyens-là vivent. Par contre, ce qu'on aimerait établir comme climat, je ne crois pas qu'on est en droit de demander à ces gens-là de déménager, de la même façon que je ne crois pas qu'ils sont en droit de nous demander de déménager non plus. Je ne crois pas que c'est pertinent pour moi non plus de répéter que l'aéroport était là avant, ce n'est pas mon but, ils le savent, mais on reconnaît qu'il y a une problématique. Je pense que les mœurs ont changé. Oui, ils étaient là depuis 30 ans. Oui, il y avait plus de bruit voilà 20 ans, c'est vrai, mais oui, il y a du bruit aujourd'hui et les mœurs ont changé, puis c'est avec ça qu'il faut cohabiter.

2800            . . .

2805            Donc, ce que je demande aux citoyens qui sont agressés par le bruit, c'est peut-être un peu une accalmie pour venir autour de la table, ensemble. Et, jamais on a été consulté. À plusieurs reprises l'année dernière, j'ai voulu qu'on explique. Vous savez, ce n'est pas le choix de personne, ni de mes employés ni de nos clients de voler tard le soir ou très tôt le matin. Ça n'a jamais été – je pense que tout le monde a des familles, tout le monde a des intérêts aussi et ce n'est pas dans les intérêts de tout le monde.

2810            . . .

2815            La problématique de bruit, pour moi, je la définis : on a tous les deux, les citoyens et les citoyens aéroportuaires, le même objectif, c'est de profiter du beau temps. Et on était tous aigris, tout le monde l'année passée, parce qu'il pleut, il pleut, il pleut, puis quand il fait beau, les pilotes sont tous alignés parce qu'il fait beau, puis tous les gens sont sur leur balcon parce qu'ils veulent en profiter. Et là, on est tous en même temps à essayer de se séparer l'espace et ça ne fonctionne pas.

2820

Donc, ce que je voulais que les citoyens comprennent, c'est qu'on ne peut pas travailler par mauvais temps, on ne peut pas travailler si les nuages sont trop bas, on ne peut pas travailler s'il fait trop froid l'hiver. Donc tant mieux pour eux. L'hiver, au moins, quand il fait trop froid, il n'y a pas d'avion qui passe au-dessus de leur tête.

2825

Cette semaine, les vents font en sorte que la piste 06 est en priorité et, honnêtement, tous les matins que je vois les avions décoller sur la 06, je suis, nous sommes contents. Parce qu'on sait qu'enfin, nous, de notre côté, on peut faire notre travail sans déranger personne et, eux, ils peuvent aussi profiter de leur vie.

2830

Donc c'est un peu le message que je lance à tout le monde, ce soir. On n'est pas du mauvais monde. On n'est pas de mauvaise foi. On veut simplement, nous aussi, pouvoir... Vous savez, mon associé et moi avons à notre charge 96 employés qui sont venus s'installer. Certains viennent de la France, ces employés-là. Certains se sont établis vraiment – ils venaient d'ailleurs – se sont établis au Québec, ont fait leur famille autour de Saint-Hubert. La grande majorité habite autour de l'aéroport dans nos 96 employés.

2835

Donc je pense que lorsqu'ils nous disent de déménager ou de fermer, j'aimerais simplement ça, des fois, qu'ils s'arrêtent deux secondes, comme moi je m'arrête puis je comprends qu'on les dérange, de dire : « Bien, il y a des gens là-dedans qui amènent un salaire à la maison, qui font en sorte qu'ils peuvent faire leur épicerie, qui vivent de l'aéroport ». Puis je ne pense pas qu'ils aimeraient ça, eux non plus, vivre avec l'épée au-dessus de la tête et de dire : « Est-ce que demain, je vais encore avoir mon travail? Est-ce que je vais encore pouvoir travailler? » C'est notre métier. C'est ce qu'on fait dans la vie. Ça, c'était le premier point. Je voulais simplement exposer le fait qu'on est *parlables*.

2840

2845

Je pense que Thierry d'Air Richelieu vous a expliqué un peu la problématique des posés-décollés. On sait très bien qu'on est la mouche qui dérange. Mais jusqu'à quel point le citoyen comprend la formation d'un pilote?

2850

Je voulais aussi faire un commentaire pour monsieur Lessard. Vous parlez de la politique d'atténuation du bruit qui semble être informelle. Je voulais simplement vous corriger. Elle a été informelle, elle est venue de nous. On a essayé de faire un effort de nous restreindre. Effectivement, avant 7 h le matin, il n'y a pas de posés-décollés, puis après 11 h la semaine, il n'y en a pas. Il n'y en a pas la fin de semaine après 18 h. Et je veux qu'on attrape les délinquants. C'est important que le respect des règles – que toutes les règles soient respectées de tout le monde. Par contre, est-ce que le citoyen comprend un posé-décollé versus un avion qui décolle et qui revient peut-être une heure et demie plus tard?

2855

2860

Donc, ce qu'on a craint l'année passée, on entendait dans les journaux que : « Ah!

2865 la politique n'est pas respectée. C'est pas sérieux. C'est n'importe quoi. » Elle était respectée. Ce n'est pas parce qu'un avion passe au-dessus de votre tête qu'il fait nécessairement un posé-décollé. Alors, ce n'était pas tous les décollages qui étaient refusés, qui n'étaient pas autorisés, c'était strictement les posés-décollés. Et, des fois, je me demandais, est-ce qu'on a eu la tribune pour leur expliquer quelle était cette politique-  
2870 là? Peut-être qu'elle ne fait pas leur affaire mais ça aurait été agréable qu'on soit tous ensemble autour de la table, puis qu'ils m'expliquent c'est quand le bruit qui est le plus fort, pour que moi je puisse voir qu'est-ce que je peux faire de mon côté. Mais, en ce moment, ça n'a jamais été le cas.

2875 Et c'est pour ça que je salue la consultation, parce qu'on a mis ça dans les mains de la politique l'année passée – et j'ai deux chapeaux ici ce soir, j'ai aussi le chapeau d'être sur le conseil d'administration de DASH-L – on a essayé de politiser le débat et je peux vous dire, croyez-moi, que ça a été épouvantable. Le jeu qui s'est passé l'année passée, j'espère... Et je salue la nomination, l'élection de madame St-Hilaire et cette consultation publique là. Pour moi, c'est de remettre dans les mains de gens indépendants l'issue d'un  
2880 problème qu'on vit ensemble tout le monde.

2885 Alors, j'invite vraiment les gens, que ce soit du CAPAL ou des citoyens, ce serait apprécié de former vraiment rapidement une table. J'ai besoin, nous avons besoin de savoir qu'est-ce qui les dérange le plus, à quelle heure, et à quels moments il serait le plus important pour eux d'avoir une certaine tranquillité d'esprit, dans la mesure du possible, dans la mesure où il faut qu'ils comprennent que ça ne peut pas être à tous les jours, puis que ça ne peut pas être toujours. Parce que nous avons des obligations contractuelles, nous avons des salaires à payer à toutes les semaines et nous avons des contraintes économiques qu'ils doivent comprendre.

2890  
2895 Simplement vous parler du nombre d'étudiants. Je pense qu'on a pensé que les écoles de pilotage avaient augmenté, le nombre d'écoles avait augmenté. Je veux simplement rectifier, donner la bonne information. Il y a toujours eu quatre écoles de pilotage à Saint-Hubert. Bon, des fois, il y en avait trois, mais il y a toujours eu deux écoles importantes et deux écoles plus petites à Saint-Hubert.

2900 En termes de nombre, comme je vous dis, je pense que c'est les mœurs qui ont plus changé, c'est le style de vie des gens qui a peut-être plus changé, parce qu'effectivement, les deux grosses écoles au Québec avant, dans les années 80, étaient Aero Taxi, Montreal Flying Club, ATL. À titre d'exemple, Aero Taxi en 90 avait 250 étudiants et 35 avions à Saint-Hubert, pendant que le Montreal Flying Club en avait au moins 30 et avait pratiquement le même nombre d'étudiants.

2905 On se retrouve à Air Richelieu et Cargair à avoir pratiquement le même nombre

d'avions que ces compagnies-là avaient à l'époque et pratiquement le même nombre d'étudiants. Donc, c'est effectivement un changement de vie des gens avec lequel il faut *dealer* aujourd'hui.

2910 En termes de retombées économiques, je pense qu'on en parle souvent, mais je me souviens, au mois de juin, certains citoyens disaient : « On parle d'argent, on parle d'argent mais on n'a jamais de chiffres, on ne sait pas où ce qu'on s'en va avec ça. » Je vais tenter de vous en donner ce soir.

2915 Pour Cargair, je parle pour nous, nous avons présentement 220 étudiants d'inscrits. Sur 220, 70 proviennent du Québec. Quand je dis du Québec, oui, il y a la grande région métropolitaine de Montréal, c'est vrai, mais il y a aussi Alma, il y a aussi Sept-Îles, il y a aussi Val d'Or. Il y a vraiment des étudiants qui viennent de partout, qui ont choisi de venir à Saint-Hubert pour les raisons qui ont été nommées ce soir : la réputation, les infrastructures, la proximité d'un aéroport international.

2920 C'est bien beau de se pratiquer dans les aéroports régionaux non contrôlés, ce n'est pas ça qui fait de toi un bon pilote, un pilote qui va être prêt à transporter des gens vers les destinations soleil ou vers Paris ou vers quoi que ce soit. Donc, c'est ce qui fait que les gens choisissent Saint-Hubert.

2925 Transport en commun, facilité de déplacements. Ce n'est pas quelque chose qui est possible en Beauce. C'est pas même quelque chose qui est possible à Mascouche. Je veux dire, tu ne peux pas nécessairement voyager en autobus pour aller à l'aéroport là-bas mais tu peux le faire à Saint-Hubert. Donc c'est toutes ces infrastructures-là, cette vie possible alentour de l'aéroport qui fait en sorte qu'il est souvent le choix numéro 1.

2930 Donc, la renommée internationale, des fois on peut se demander pourquoi, pourquoi que le Canada et le Québec a une renommée pour sa licence. Souvent, on a la réputation de former les meilleurs pilotes dans le monde. Pourquoi? Aller apprendre à piloter en Floride, il fait toujours beau. Un bon pilote, c'est quoi? C'est un pilote qui est capable de gérer toutes les situations. Au Québec, il y a les vents forts de travers, il y a le givre, le froid intense, l'humidité, le smog, il y a de tout. Alors, un pilote qui s'entraîne sur une période de 12 mois, qui est pratiquement le minimum requis pour un pilote commercial qui veut en faire un métier, il a tout vu les types de météos possibles et impossibles. Il peut aller voler partout et il aura toujours eu l'expérience. C'est pour ça qu'on est renommé.

2935 Aussi nous avons, Cargair, dans les dix dernières années, eu des étudiants de 53 différents pays. Donc c'est quand même, on est fier de notre sirop d'érable au Québec, on est fier de Bombardier, il y a des fiertés que nous avons. Je comprends qu'on dérange mais on est aussi une fierté. On est aussi reconnu mondialement. On est une plaque

2945

2950 tournante. Ça amène des retombées, ça amène une renommée, puis il ne faut pas l'oublier. C'est ça que je vous demande.

2955 En termes de retombées économiques, juste à titre d'exemple, un étudiant étranger, Immigration Canada, lorsqu'un étudiant veut venir étudier au Québec, l'étudiant doit prouver qu'il a au moins 18 000 \$ de frais de subsistance qui n'est pas relié à sa formation. Donc si un étudiant veut avoir un permis d'étude, un visa d'étude pour venir au Québec, il doit prouver qu'il a 18 000 \$ en banque. Ça implique que si Immigration Canada pense ça, ça veut dire que le client va peut-être dépenser 20 000 et plus pour vivre aux abords de l'aéroport pendant minimum un an.

2960 La clientèle internationale souvent qui est à contrat avec nous, nous avons l'obligation de les former en dedans de 12 mois, sinon il y a des pénalités. La clientèle québécoise ou la clientèle que ce n'est pas une compagnie qui paye pour eux, alors eux ont plus de liberté. Donc vont échelonner leur formation n'importe où entre 12 et 24 mois. C'est ce qui fait qu'ils habitent quand même assez longtemps dans notre environnement et qu'ils amènent de l'eau au moulin. Je pense que ce n'est pas négligeable, non plus.

2970 Alors, un étudiant, je sais que vous avez certainement entendu parler des Chinois de Cargair. Un Chinois de Cargair amène des retombées d'à peu près 100 000 \$ à Saint-Hubert. C'est ce qui fait en sorte que les appartements se sont loués, des maisons ont été achetées pour les loger. Et je peux simplement vous faire une petite parenthèse sur le marché immobilier à Saint-Hubert.

2975 Aussi dérangerant que l'aéroport peut être, j'ai personnellement sillonné les rues, nous sommes propriétaires de maisons sur Cherbourg, sur Coderre, dans tout le quartier problématique et c'est très difficile de trouver une maison disponible, même à vendre. Je me suis confrontée à des pancartes « Vendu en 11 jours » « Vendu en 14 jours ». Donc l'assurance, à tout le moins le baume sur la plaie, c'est que je ne pense pas qu'ils peuvent dire que leur maison ont perdu de la valeur. Au moins, ces valeurs-là sont maintenues.

2980 C'est quand même un aspect positif de l'effervescence de Saint-Hubert présentement.

2985 Les investissements ont été considérables après 2005 à Saint-Hubert. La majorité des opérateurs, que ce soit écoles ou transporteurs, ont investi des millions de dollars dans l'agrandissement de leur bâtisse, parce qu'on s'est fait inviter à investir, à mousser, à être le fleuron de la région.

2990 Je ne sais pas si les citoyens sont au courant, à Saint-Hubert, nous ne sommes pas propriétaires des terrains. Donc c'est comme si le citoyen avait payé pour construire sa maison mais le terrain sur lequel sa maison était construite appartenait à une autorité. Et il devait à tous les mois, en plus de payer son hypothèque, payer un loyer sur le terrain qui

2995 ne lui appartient pas et pour lequel il a un bail qui a une certaine durée de vie et, à la fin de son bail, il devra remettre les clés de sa maison à cette autorité ou lui demander de garder sa maison et de payer un loyer supplémentaire parce que c'est le propriétaire du terrain qui devient propriétaire de son immeuble à la fin du bail.

3000 C'est ce qui se passe à Saint-Hubert. Donc quand les citoyens entendent que nous avons des baux de 25, 30 ou 35 ans ou même 40 ans et qu'ils questionnent un peu comment se fait-il qu'on peut avoir de si longs baux, c'est relié directement, c'est proportionnel à l'investissement qu'on a fait.

3005 Donc si tu investis 2, 5 M\$ à l'aéroport de Saint-Hubert puis qu'il te restait 5 ans à ton bail, bien, il n'y a pas une banque qui va te financer ton immeuble. Donc tu vas voir ton administration, puis tu dis : « Est-ce que dans la mesure où je te garantis des investissements ou je te garantis des retombées économiques à tous les ans parce que les frais d'atterrissage, les loyers, la taxe sur l'essence, est-ce que tu peux me donner un bail? » « Oui. » Et c'est ça le but de DASH-L, c'est de promouvoir l'aéroport. Donc 3010 évidemment il salue les investissements et nous signe des baux à très long terme. C'est ce qui fait que Cargair a un bail de 42 ans présentement pour justement amortir les investissements. Et c'est le cas d'Air Richelieu et c'est le cas de Pascan aussi. Donc je voulais simplement que les citoyens comprennent ça.

3015 Faire une petite parenthèse aussi que mon rôle sur DASH-L n'a rien à voir avec un certain conflit d'intérêt ou « comment ça qu'ils ont des baux de 40 ans? Elle siège sur le conseil de DASH-L. » Je pense qu'on a entendu ça hier. Il faut simplement savoir que les baux ont été signés bien avant que je sois sur le conseil de DASH-L et, deuxièmement, j'ai 3020 été élue dans une assemblée des membres comme étant une représentante des opérateurs parce que, sur le conseil d'administration de DASH-L, il y a cinq membres nommés par la Ville, quatre par la Chambre de commerce et deux membres doivent représenter les opérateurs.

3025 Et je peux vous dire que ce n'est pas beaucoup parce que quand tu gères un aéroport, tu as besoin de gens qui connaissent le milieu, qui connaissent les tenants et aboutissants de l'aviation, parce que c'est un milieu extrêmement difficile et c'est pour ça que je siège, que je donne du temps à cet organisme qui est – peut-être qu'il y en a qui seront contents – déficitaire à l'heure actuelle.

3030 Je siège sur le conseil depuis deux ans. La Ville n'a pas donné un sou à DASH-L et j'aimerais que les gens soient au courant de ça. DASH-L a un sérieux problème de financement, ce n'est pas la Ville qui offre de l'aider. En ce moment, DASH-L est déficitaire d'environ 400 000 \$ pour l'année 2010 et les écoles de pilotage seulement fournissent 3035 400 000 \$ de revenus minimums à DASH-L. Donc sans les écoles, on se comprend que l'aéroport aurait un très, très gros problème aussi.

3040 Je sais que je ne ferai pas pleurer personne. Je viens de vous parler des difficultés de l'aviation. Je sais aussi que quand les pilotes viennent vous parler de leur passion, je pense que ce n'est pas ça qui va mettre un baume sur les plaies des citoyens et je le comprends.

3045 Par contre, comme entrepreneur, comme propriétaire, comme personne qui doit subvenir et s'assurer que les 96 employés vont avoir du travail semaine après semaine, je peux vous dire que l'augmentation de l'essence, l'augmentation des primes d'assurance, la météo exécrable qu'on connaît en ce moment au Québec, tout, l'augmentation des taxes d'aéroport – justement, on n'en a jamais eu – l'augmentation des frais d'atterrissage, tout rend notre vie difficile. Donc la bataille, ce n'est pas une bataille contre les citoyens qu'on a besoin. C'est déjà un milieu extrêmement difficile, ça serait peut-être apprécié que ce soit plus une table de communication au lieu d'être une bataille, parce qu'on en a déjà assez sur les épaules à gérer.

3055 Les coupures chez NAV Canada – ça va faire plaisir aux citoyens d'entendre ça – dans la politique de l'atténuation du bruit, on a limité le nombre d'avions dans le circuit. Lorsque la tour de contrôle a des contrôleurs – c'est plus rare là – mais quand tous les contrôleurs sont là, parce qu'il y a des coupures budgétaires chez NAV Canada aussi, alors quand il fait beau et puis qu'on est tous prêts à partir, puis qu'on se fait dire : « Non, on n'est pas assez de contrôleurs aujourd'hui, retournez tous chez vous, on ne vole pas », puis que ça fait une semaine qu'il ne fait pas beau, bien déjà là, le stress augmente parce qu'on est en retard sur notre horaire, puis les pénalités vont augmenter et ce n'est pas facile à gérer.

3065 Malgré cela, on a limité le nombre d'avions dans le circuit en même temps, justement dans la politique d'atténuation du bruit, pour limiter le bruit des citoyens. Je comprends qu'ils ont des avions au-dessus de leur tête quand même, mais ça aurait été agréable qu'on puisse leur expliquer qu'est-ce que ça voulait dire dans les faits de réduire le nombre d'avion dans le circuit. Et, comme je vous dis, j'invite encore que cette consultation-là publique mette un groupe citoyens et opérateurs et membres de DASH-L à vraiment régler le problème et à se parler et qu'on se comprenne un petit peu tous.

3070 En termes de perspective d'avenir, ce que je peux aussi rassurer la population, je pense qu'on a atteint notre maximum à Saint-Hubert. Je peux les rassurer. Même si on voulait avoir 400 étudiants à Cargair, on ne pourrait pas, parce que le trafic aérien à Saint-Hubert ne permettrait pas de mettre des avions supplémentaires dans le circuit, heure après heure. Il y a une certaine limite à ce qu'une tour de contrôle et un aéroport peuvent avoir comme engorgement. Je pense qu'en ce moment, on a atteint notre maximum. C'est la bonne nouvelle que je pourrais donner aux citoyens, ça ne peut pas pour eux être pire que c'est en ce moment.

3080

La politique d'atténuation du bruit, on parle beaucoup des écoles, je vais vous parler aussi de Max Aviation. Max Aviation, c'est des avions turbopropulsés de 9 passagers qui amènent le premier ministre Charest qui part de Saint-Hubert, qui amènent les gens d'affaires, les ministres, les gens des gouvernements. On part de Saint-Hubert.

3085

Lorsque j'écoutais la proposition de fermer le dimanche, en fait, j'aurais aimé que la dame explique peut-être un peu plus. Est-ce qu'on vise tous les avions? Est-ce qu'on vise l'aéroport au complet? Si Jean Charest part de Saint-Hubert le dimanche matin pour aller faire une annonce à Matane, est-ce que ça veut dire qu'on va être obligé de lui dire de partir de Québec? C'est un peu la question que je pose aussi, parce que la problématique à Saint-Hubert, ce n'est pas juste du bruit, ce n'est pas juste effectué par les écoles de pilotage, c'est aussi effectué par tous les autres avions que la présentation de monsieur Prud'homme a faite tantôt. C'était quand même assez. . .

3090

3095

On n'est pas délinquants à Air Richelieu et Cargair, on respecte la politique d'atténuation du bruit en place. Tous les autres, par contre, c'est une autre affaire. C'est pour ça que ce n'est plus informel. C'est pour ça que depuis le mois de janvier, cette politique d'atténuation du bruit est enchâssée dans le livre – on appelle ça un CFS – c'est le livre de bord qu'un pilote doit avoir toujours dans son avion, qui lui donne les règlements d'un aéroport exactement. Cette politique-là maintenant est enchâssée, ce qui fait en sorte que quelqu'un de l'extérieur qui serait délinquant, qui voudrait venir déposer des colis à Saint-Hubert à minuit le soir un mercredi va recevoir une contravention, comme on le fait sur la route, de Transports Canada, via NAV Canada. Donc ce n'est plus informel, c'est rendu vraiment réglementaire en ce moment.

3100

3105

En termes de recommandations, la sécurité, je pense que c'est un élément qu'on a tous en commun. On ne veut pas prendre de risque. Les citoyens ne veulent pas non plus que les avions tombent sur leurs maisons. De commencer à vouloir tourner – le point d'un autre citoyen qui disait : « Bien, c'est ça, au lieu de tourner à gauche, on va tourner à droite, puis c'est simplement un autre quartier qui va se plaindre », je ne suis pas certaine d'où ça peut aller.

3110

3115

Par contre, il y a un certain consensus sur l'agrandissement de la piste. C'est clair que si les avions sont plus hauts au-dessus de ces quartiers, il y aura peut-être encore un peu de bruit mais il va y en avoir beaucoup moins. Et, nous, on considère que 80 % du problème serait réglé avec l'agrandissement de la piste.

3120

Vous allez me poser la question : qui paye pour ça ? De la même façon que le citoyen ne veut pas payer, on ne voudra pas payer non plus. C'est peut-être la société tout entière qui va être obligée de se serrer la ceinture. Est-ce que c'est une taxe spéciale qui va être mise? Honnêtement, je n'ai pas la solution sur qui paye, ce soir, mais je peux vous

3125 dire que l'agrandissement de la piste, par contre, dans la veine de la mairesse d'aller chercher son 60 M\$ pour améliorer les infrastructures, je pense qu'il devrait y avoir un 4-5 M\$ mis de côté pour ça qui réglerait honnêtement beaucoup le problème.

3130 Ce que monsieur vous a présenté tout à l'heure qui était le son, vraiment d'avoir une infrastructure au sol pour capter, ça amènerait une certaine quiétude, que ce soit pour nous qu'on n'est pas délinquant, et pour les citoyens. Le citoyen qui appelle en ce moment, je trouve que la gestion des plaintes et même sous le conseil de DASHL, ça n'a pas été fait de façon peut-être scientifique, ou objective plutôt.

3135 D'avoir une infrastructure qui nous permettrait vraiment – c'est très difficile d'évaluer la hauteur d'un avion. Quand le citoyen appelle pour dire : « Il a passé à 50 pieds au-dessus de la maison », je ne sais même pas comment il fait pour déterminer que c'était 50 pieds. Même un pilote a de la difficulté. Puis, légalement parlant, on n'est vraiment pas supposé d'être à 50 pieds, c'est illégal. Par contre, si c'est le cas, avec cette infrastructure-là, on  
3140 serait en mesure exactement de vérifier la véracité de ça et de punir la personne qui ne respecte pas les règles.

Je pense que ça, ça serait important d'obtenir cet équipement-là. Ça amènerait aussi un sérieux au processus. Je pense que les gens sont tannés de se faire dire : « Oui,  
3145 oui, on va discuter, on va discuter, on va discuter », puis il ne se passera rien. Là, il faut qu'il se passe quelque chose, puis c'est ce que je souhaite, qu'on puisse vraiment mettre des solutions sur la table puis arrêter d'en parler.

Voilà. Je pense que dans mes recommandations, je vous ai pas mal dit ce que  
3150 j'avais à dire.

**LE MANDATAIRE :**

3155 Merci. On va commencer par le début. Hier soir, les citoyens ont parlé de relocalisation des écoles de pilotage. Qu'est-ce que ça représenterait pour votre entreprise?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3160 Comme le dit Air Richelieu, malheureusement je n'étais pas là hier, mais est-ce que vous êtes. . .

**LE MANDATAIRE :**

3165 Juste pour vous rassurer, c'était relocalisation des écoles de pilotage.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3170

Oui, mais je reviens à mon premier commentaire que j'ai fait au départ. Est-ce que vous vous êtes permis de demander aux citoyens qui se plaignent : « Qu'est-ce que vous diriez de déménager? » Je ne pense pas. Je ne pense pas. Pourquoi que nous on se fait poser la question? Alors, j'ai pas plus le goût de déménager qu'ils ont le goût de déménager.

3175

**LE MANDATAIRE :**

Mais ça représenterait quoi? Est-ce que c'est faisable?

3180

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Bien, je pense que ce soir, Marco Prud'homme a fait la preuve – et je l'ai moi-même testé, j'ai appelé ADM pour voir si je m'ouvrais une petite école de pilotage à Mirabel. Les infrastructures ne le permettent pas, première des choses. Deuxième des choses, si comme dirait monsieur Dugrippe, si Saint-Hubert a l'envergure qu'il a aujourd'hui, c'est parce qu'il y a des raisons. Si les gens partent de Sept-Îles, où il y a un aéroport puis il y a une petite école, pour venir apprendre à piloter à Saint-Hubert, c'est parce qu'on a une renommée, c'est parce qu'on a une expertise.

3185

3190

**LE MANDATAIRE :**

Je comprends tout ça, mais quand vous dites qu'il y a un très bon pourcentage de votre clientèle qui est international. . .

3195

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

C'est les habitations. À Mirabel, en ce moment, il n'y a pas justement. . . c'est le problème. On a une ville près de l'aéroport, c'est ce qui cause le problème. À Mirabel, on ne l'a pas. Où est-ce qu'on loge ces 150 personnes-là?

3200

**LE MANDATAIRE :**

Mais mis à part Mirabel, il y a peut-être un autre endroit?

3205

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Je n'ai pas de problème avec ce que vous dites. Mais comment va coûter déménager une entreprise établie? Ça fait 50 ans que Cargair est dans l'aviation au Québec, comment coûte déménager des entreprises, 96 employés? On sait aujourd'hui

3210

3215 que la main-d'œuvre, c'est ce qui est le plus difficile à trouver. C'est la clé du succès d'une entreprise. Est-ce que 96 personnes vont déménager, vont suivre? Sûrement pas. Comment évaluer tous ces dommages causés, cette perte de clientèle? Et là, je vous pose vraiment la question : qui paye pour ça? Parce que ça coûte pas mal plus cher déplacer des entreprises et des gens que d'agrandir une piste.

**LE MANDATAIRE :**

3220

Ça serait combien?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3225

Inchiffable. Parce que je pense que c'est impossible. Je pense que ça ne se fait pas.

**Me MARCO RIVARD :**

3230

Je note juste que votre réponse n'est pas tout à fait la même que Air Richelieu. Pour Air Richelieu, c'était : on ne peut pas parler de déménagement, on parlerait de fermeture. Est-ce que c'est aussi votre réponse?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3235

3240

Bien, en fait, Cargair est déjà présente à Mascouche, donc sur la Rive-Nord. Et la raison pour laquelle – je pense qu'on est un exemple assez probant – si on a deux écoles, Rive-Nord et Rive-Sud, c'est parce que la Rive-Nord ne vient pas sur la Rive-Sud et vice versa. Sinon, on n'aurait pas des écoles à Mascouche, puis des écoles à Lachute, puis des écoles ailleurs, à Tremblant. Tout le monde viendrait à Saint-Hubert. Il y en a des écoles sur la Rive-nord, ils n'ont pas de tour de contrôle, ils n'ont pas l'infrastructure qu'on a, ils ne forment pas autant de pilotes de ligne qu'on en forme. Ils font plus de pilotes récréatifs. La passion, le rêve, ça serait plus dans les petits aéroclubs. À Saint-Hubert, on n'est pas dans les aéroclubs. On est vraiment dans des académies. C'est comme si on se compare peut-être à une école primaire puis une université, t'sais. Les universités sont dans les grands centres; les écoles primaires, il y en a partout. C'est un peu ça là.

3245

**Me MARCO RIVARD :**

3250

Puis, de votre réponse, je comprends aussi que puisque vous avez dit qu'un agrandissement de la piste, c'était 4-5M \$, puis que déménager l'école ou la fermer, c'était beaucoup plus que ça, qu'on parle de beaucoup plus de millions que ça.

3255

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Affirmatif.

3260

**Me MARCO RIVARD :**

Sans savoir combien.

3265

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Exact.

**Me MARCO RIVARD :**

3270

Déjà, vous avez des hangars qui ont des valeurs substantielles?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3275

Nous, on est très autosuffisants. On fait notre propre maintenance. On a une équipe de mécaniciens en place. Donc on a deux immeubles à Saint-Hubert en ce moment, deux hangars, des salles de classe. On a vraiment des infrastructures assez considérables qu'il faudrait carrément rebâtir avec les coûts d'aujourd'hui.

3280

**LE MANDATAIRE :**

Vous avez parlé – en fait, ce que vous disiez à un moment donné, vous auriez aimé parler avec les citoyens avant ce soir. Vous siégiez l'été dernier au conseil d'administration de DASH-L. Pourquoi ne pas l'avoir fait?

3285

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3290

Bien, la première des choses, c'est qu'on s'est fait dire, lorsque la politique de Longueuil, les politiciens de Longueuil nous ont dit que lorsque les citoyens venaient s'asseoir à la table – et c'est arrivé quand il y avait un représentant de DASH-L – ils ont dit : « Si lui, il ne sort pas, il n'y a pas de comité. » Et ils ont fait sortir le représentant de DASH-L de la salle pour pouvoir continuer à discuter. Alors quand tu apprends ça, puis que tu apprends que tu te fais chahuter ici au mois de juin, que dès que tu essaies de parler, tu te fais chahuter de déménager à Mirabel, puis que tu te fais crier « Mirabel » par la tête, tu ne te sens pas nécessairement à l'aise, puis tu ne te sens pas nécessairement à l'aise de prendre le téléphone et dire : « Eille ! J'aimerais ça vous parler », parce que tu n'as pas le sentiment qu'ils ont le goût de te parler. Ils sont exaspérés, puis ils n'ont peut-être même pas le goût de parler.

3295

3300 J'ai juste trouvé que ça aurait été agréable et j'ai trouvé que le comité exécutif de la  
Ville a extrêmement mal géré ça, parce qu'ils nous ont complètement mis à part, mis de  
côté. Puis, je ne pense pas que quand tu dis dans une soirée de conseil municipal : « Oui,  
oui, oui, on veut trouver des solutions » mais que jamais, jamais, jamais les opérateurs de  
3305 Saint-Hubert sont invités, je pense que, et les citoyens et nous, on a perdu un temps  
considérable. Puis, j'invite tout le monde ce soir à arrêter de perdre du temps.

**LE MANDATAIRE :**

3310 Vous parlez de meilleure gestion des plaintes. Vous considérez qu'il n'y en avait  
pas, c'était mal fait?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3315 Bien, écoutez, à un moment donné il n'y avait même pas de boîte vocale à DASH-L  
parce qu'on était – pour tout vous dire, on avait un peu les mains liées avec ce qui se  
passait du côté de l'Hôtel de Ville. Sans avoir le contrôle, il essayait de l'avoir sur nous  
aussi. Donc on avait beau vouloir être un bon citoyen corporatif, DASH-L, on ne nous  
laissait même pas le choix de l'être.

3320 Et c'est ce que je souhaite aujourd'hui. Que la mairesse permette à DASH-L de  
vraiment gérer son aéroport de façon honnête, comme un bon citoyen corporatif, et que ce  
soit DASH-L qui soit public, qui fasse le comité sur le bruit, qui gère les plaintes, puis qui  
amène le citoyen à discuter. Mais, encore là, si le citoyen, sa seule solution, c'est la  
3325 fermeture de l'aéroport, bien là, c'est bien évident que DASH-L ne pourra pas discuter avec  
le citoyen qui a une solution, que c'est de fermer, parce que son mandat, c'est de  
développer.

Alors, s'il y a des citoyens qui sont prêts vraiment à essayer de trouver des  
solutions, sachant que de fermer n'en est pas une, la porte est tout grande ouverte.

3330

**LE MANDATAIRE :**

Est-ce qu'on a atteint le plein potentiel des mesures qu'on peut prendre pour  
atténuer le bruit en particulier?

3335

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3340 Ce que Thierry vous a dit tantôt est vrai. On a vraiment... et le directeur général de  
DASH-L qui est ici ce soir nous a vraiment poussés le plus possible l'été dernier, lorsque  
c'était le temps, parce que j'avais certains membres de mon personnel qui disait : « Non,

3345 non, non, je ne peux pas en prendre des politiques. Je ne peux pas. Je suis en retard. »  
Mon personnel qui gère l'école, c'était comme : « Voyons, Josée! Il fait pas beau. Jamais.  
Tu ne commenceras pas à me limiter. »

3350 Donc, on a pris la peine d'aller le plus loin qu'on pouvait aller surtout quand, au mois  
de mai et au mois de juin, il fait noir à 10 h, puis qu'il n'y a plus de posés-décollés à 11 h,  
ça ne laisse pas beaucoup de temps pour faire les vols de nuit, ça. C'est pratiquement  
impossible. Et s'il n'a pas fait beau de la semaine, puis qu'il fait beau le samedi, mais qu'à  
18 h, on ne peut plus rien faire, je vous avoue honnêtement que c'est déjà difficile à gérer.

3355 Donc, oui. Mais en même temps de vous dire ça, ce serait peut-être de mettre de  
l'huile sur le feu. Donc, oui, je vous dis que c'est impossible d'être plus restrictif mais, en  
même temps, je suis ouverte à écouter ce qu'ils ont à me dire. Est-ce qu'il y a des petits  
moments qui seraient peut-être pas si dommageables que ça pour nous, puis qui pourraient  
les rendre heureux? Mais il faut juste pas que ce soit drastique parce qu'on va mourir.

**LE MANDATAIRE :**

3360 Est-ce qu'il y a moyen aussi de travailler dans le temps, dans le calendrier? Ce que  
je comprends – puis détrompez-moi si je me trompe – c'est que dans le fond, la plus grande  
pression, vous l'avez de vos contrats internationaux davantage que de vos locaux. Mais  
c'est parce que ce que vous dites, c'est que, bon, quand il ne fait pas beau, on ne vole  
3365 pas; puis quand il fait beau, évidemment, on veut aller voler. Mais en même temps, vous  
nous vantez dans le fond l'expertise des écoles ici à Saint-Hubert et l'attrait que vous avez  
par justement le climat, par les vents forts, par le froid, le smog, toutes des conditions  
avec lesquelles vous ne volez pas.

3370 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Il faut juste faire attention.

**LE MANDATAIRE :**

3375 Oui.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3380 L'étudiant qui commence sa formation, ça doit être la température impeccable.  
Alors, l'étudiant qui commence, pas de vent, pas de nuage, on se comprend. L'étudiant  
qui avance dans sa formation commerciale, oui, quand il y a des forts vents, dépendant où  
il est rendu, on va le laisser aller justement pour qu'il aille chercher une dextérité par vents  
3385 forts et puis par vents de travers. C'est toute une question d'étapes dans la formation.

Donc, évidemment, tu as toujours moins de personnes aptes à voler en vents de travers que quand il n'y a pas de vent du tout. C'est ce qui fait qu'en vents de travers, quand il y a des forts vents, il y a beaucoup moins d'avions qui volent et qui dérangent beaucoup moins les citoyens. Mais il y en a quand même un peu.

3390

**LE MANDATAIRE :**

Alors, est-ce que vous pensez que les mesures qui ont été prises en juillet ont réduit considérablement le bruit? C'était l'objectif qui était poursuivi par. . .

3395

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Bien, ils ont réduit nos opérations. Donc peut-être que pour le citoyen, ça n'a pas été tangible. Est-ce que ça n'a pas été tangible parce qu'il s'attendait à ne plus en voir du tout dans le ciel après 11 h, après 23 h, puis il en a vu? Donc à partir de là, on a comme brisé dans l'œuf l'effet bénéfique de cette politique-là? Peut-être. Mais ça a réduit nos opérations fort certainement.

3400

**LE MANDATAIRE :**

3405

Est-ce qu'en termes de mouvements, ça a changé quelque chose?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3410

Bien, en fait, c'est que les mouvements qu'on n'a pas faits après 23 h, on les a refaits – il a fallu les refaire. Les mouvements qu'on n'a pas faits le samedi soir après 18 h, on les a faits ailleurs. Donc c'est clair qu'il faut les faire quand même.

**LE MANDATAIRE :**

3415

Ailleurs?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3420

Honnêtement, à quelle heure, c'est sûr que les vols de nuit. . .

**LE MANDATAIRE :**

3425

Ailleurs à Saint-Hubert ou ailleurs? Ailleurs le lieu physique ou ailleurs dans le temps?

3430 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Non, à Saint-Hubert, la majeure partie du temps. Mais ailleurs dans la plage horaire.

3435 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Est-ce que votre entreprise fait à l'occasion des posés-décollés ailleurs qu'à l'aéroport de Saint-Hubert justement?

3440 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3445 Nous, nous payons aussi un frais annuel pour avoir le droit d'atterrir à Saint-Hyacinthe comme Air Richelieu le fait. Par contre, les posés-décollés dans les autres aéroports se font – parce que dans le cadre d'une formation, un étudiant doit apprendre à justement atterrir par vents de travers. Donc il y a des aéroports comme à Beloeil, c'est beaucoup plus propice aux vents de travers qu'à Saint-Hubert. Il y a des terrains mous. Tu dois apprendre. Donc il y a plusieurs types de pistes sur lesquelles tu dois avoir atterri dans le cadre d'une formation. C'est ce qui fait en sorte que, oui, pour te pratiquer sur une piste à vents de travers, tu vas aller faire des posés-décollés à cet endroit-là. Pour pratiquer sur  
3450 une piste plus courte, tu vas aller à. . .

Bon, oui, dans le cadre de ta formation, tu vas ailleurs. C'est normal. C'est pour ça qu'il y en a qui viennent à Saint-Hubert parce qu'eux ont besoin de la tour, alors que nous, on va aller chez eux quand on a besoin d'une plus petite piste, puis qu'on a besoin  
3455 d'une zone qui n'est pas contrôlée, parce qu'on veut que la personne ait une tranquillité d'esprit parce qu'elle a une tour à longueur de journée.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

3460 Puis, est-ce que ce nombre de mouvements-là ou de posés-décollés qui est fait ailleurs pourrait être augmenté?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3465 L'impact que ça a, il faut comprendre que l'étudiant qui commence à piloter, la première chose qu'il doit apprendre à faire évidemment, c'est de décoller et d'atterrir. Donc la première chose qu'il fait avec son instructeur, c'est d'apprendre à décoller et à atterrir. Et la première chose qu'il fait lorsqu'il est en solo pour la première fois – lorsqu'il est en solo pour la première fois, il n'a même pas le droit d'aller dans la zone. Il n'a même pas le droit  
3470 de sortir du cadre de l'aéroport. Il ne fait que décoller et atterrir. Et c'est là, quand on vous

dit : « J'ai fait mon premier solo, Wow! J'étais content » bien, c'est que j'ai fait des posés-décollés et j'étais tout seul dans l'avion, puis mon instructeur me regardait au sol. C'est très difficile d'aller faire ça ailleurs.

3475

**M. SYLVAIN LESSARD :**

Oui.

3480

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

À tout le moins, au début. Pour ce qui est du vol de nuit, encore là, c'est la problématique. Tu n'as pas le droit de voler de nuit, tu es en train d'apprendre à voler de nuit. Tu as un instructeur qui t'apprend à voler de nuit. Donc ça impliquerait que l'instructeur et l'étudiant vont ailleurs, posent l'avion. L'instructeur attend, l'étudiant fait ses posés-décollés. Tout se fait. Le problème, c'est que tout a un prix.

3485

Quand je vous disais tantôt qu'on est aussi Max Aviation, c'est des plus gros porteurs qui coûtent beaucoup plus cher de l'heure. Une fois, on s'est fait appeler par DASH-L pour dire : « Tu as un avion qui a atterri à 2 h du matin, puis qui a atterri sur la 24, puis qui a passé au-dessus des maisons, puis qui a fait du bruit. » La nuit, les plus gros porteurs, c'est moins grave s'ils n'atterrissent pas du bon côté. Donc si c'est la piste 24 qui est favorisée par les vents, la nuit les vents sont toujours plus bas, en tout cas majoritairement, il pourrait atterrir de l'autre côté sans que ce soit dangereux. On le fait.

3490

3495

Mais il faut comprendre le coût que ça a. C'est un gros porteur qui arrive au-dessus de la Ville de Montréal et qui va devoir faire un tour complet de la piste pour venir atterrir au-dessus des champs. On le fait. Mais on parle d'à peu près peut-être un 200-250 \$ à chaque fois qu'on détourne cet avion-là. Puis quand il y a six avions qui font presque un vol par jour, bien, ça implique des coûts. On est prêt à le faire et on le fait déjà. C'est pour ça que je vous dis que c'est difficile des fois de se faire critiquer sans que les gens comprennent les efforts qu'on fait déjà à la base.

3500

**M. SYLVAIN LESSARD :**

3505

Deuxième point, sans faire un débat trop technique, ce qu'on nous dit, c'est que la procédure de gestion du bruit va être publiée dans le prochain CFS. Parce que j'ai le document du 11 février, ce n'est pas encore publié. Donc la prochaine publication vers la fin avril. Et ce que vous dites, c'est que ça va être publié en vertu du règlement de l'aviation canadien.

3510

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Bien, à partir du moment où c'est là, c'est la réglementation qui s'applique. Un

3515 pilote qui ne le respecte pas va recevoir un avis de Transports Canada et il devra s'expliquer. Est-ce qu'il y avait des circonstances? Y avait-il une urgence? Il devra expliquer le pourquoi il ne l'a pas respecté et il y a une amende avec ça au bout.

**M. SYLVAIN LESSARD :**

3520

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

3525

Je reviens à la politique de l'été passé. Si, finalement, les posés-décollés que vous n'avez pas faits en soirée, vous les avez faits le jour, on n'a toujours rien réglé. Autrement dit. . .

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3530

C'est parce qu'il faut les faire.

**LE MANDATAIRE :**

3535

. . . en termes de mouvements, en termes de bruit, en termes de. . .

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3540

Non. Ce qu'on a réglé, c'est. . .

**LE MANDATAIRE :**

Qu'est-ce qu'on a réglé?

3545

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3550

Bien, ce qu'on a réglé, c'est qu'à 2 h du matin, il n'y a plus de mouche au-dessus de sa tête au moins. Je veux dire, je sais qu'il aurait voulu ne plus en avoir à 6 h le soir pour être capable de manger sur son balcon, mais ce qu'on a réglé, c'est qu'après 11 h, au moins il n'a plus la mouche au-dessus de sa tête. C'est ça qu'on a réglé.

**LE MANDATAIRE :**

3555

Mais entre 7 h le matin et 11 h le soir?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3560

J'ai rien réglé.

**LE MANDATAIRE :**

3565

T'as rien réglé.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3570

Non.

**Me MARCO RIVARD :**

3575

Il est clair, hier, on a entendu bien des gens qui habitent dans la zone C et ailleurs, dire qu'ils habitent depuis longtemps Saint-Hubert et que c'est vraiment juste depuis deux ans, l'été 2008-2009, que le problème s'est présenté. Puis malgré – là, c'est la deuxième journée – il n'est toujours pas clair pour moi qu'est-ce qui s'est passé entre 2007 et 2008 pour que les gens commencent à se plaindre. Votre explication semble être : « C'est la perception des gens qui a changé. » Est-ce que vous voyez d'autres explications? Qu'est-ce qui s'est passé vraiment pour que, à partir de 2008, les gens se sentent si brimés, opprésés par le bruit alors que, en 2007, ils ne s'en plaignaient pas?

3580

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3585

Je pense sincèrement que c'est – il y a eu une baisse, comme on vous l'a expliqué ce soir, il y a vraiment eu une baisse du trafic après 2001 et lorsque Transports Canada a donné les clés de l'aéroport à DASH-L et qu'on a dû imposer des frais aéroportuaires, il y a comme eu un boycott un peu de l'aéroport à ce moment-là. Les privés sont allés ailleurs. Ils ne voulaient pas payer de frais d'atterrissage. On avait déjà de la difficulté, suite au 11 septembre 2001, l'aviation a subi un coup épouvantable. Donc on était déjà dans un creux de vague et, on vous l'a dit, l'aviation, c'est cyclique. Vraiment, c'est vraiment cyclique. L'histoire pourrait vous le donner. Donc on a eu un creux. Et quand ça a reparti, ça a vraiment reparti très fort et c'est vrai que ça a dû faire pour le citoyen : « Mais qu'est-ce qui se passe? »

3590

3595

Je ne pense pas que je suis la personne pour venir dire aux citoyens encore : « Bien, voyons donc ! V'là 30 ans, c'était différent. » Voilà 30 ans, le citoyen était peut-être au travail à cette heure-là. Il était peut-être dans un environnement différent, dans un horaire différent, t'sais. Je n'ai pas le goût d'embarquer dans ce débat-là. Je pense que ça a changé. Je pense qu'effectivement la personne qui habite là depuis 30 ans, elle est peut-

3600

être à la retraite aujourd'hui, puis elle a le goût de profiter de sa maison, ce qu'elle n'a pas pu faire parce qu'elle était sur le marché du travail avant, puis là elle les entend tous, elle les voit tous passer.

3605

Ça se peut qu'on soit face à cette nouvelle réalité-là. Il ne faut pas la cacher. Il ne faut pas la nier, elle est là. Mais c'est peut-être ce qui amène aussi le changement dont je vous parlais. Oui, on a une augmentation depuis 2005, c'est vrai. Oui, elle est encore plus basse qu'elle a déjà été, c'est vrai. Mais le problème, il est là quand même.

3610

**LE MANDATAIRE :**

Autre chose. Quand vous parlez de l'agrandissement de la piste, donc un possible prolongement de la piste 24 Gauche, ça serait quoi le véritable bénéfice pour le citoyen?

3615

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Bien, le véritable bénéfice, c'est qu'en toute sécurité, et c'est quand même très important... je veux juste faire une petite parenthèse, Monsieur Flanagan. Je voudrais simplement que tout le monde comprenne qu'on rêverait de toujours décoller de la piste 06 vers l'autoroute 30, O.K.? C'est les vents, c'est une question de sécurité, de réglementation qui ne nous le permettent pas parce que, sinon, on le ferait toujours.

3620

Agrandir la piste fait en sorte que sans pousser la machine trop fort, sans demander à l'étudiant de faire tout plus vite, sans demander à l'étudiant de tourner plus serré alors qu'il n'est peut-être pas à la bonne hauteur, puis d'aller déranger d'autres citoyens qui n'ont pas le goût d'être dérangés aujourd'hui, ça fait en sorte que l'avion, sans changer sa trajectoire, sans changer ses habitudes et ses procédures, va être beaucoup plus haut rendu au même point qu'il l'est aujourd'hui. Bon, je ne suis pas en train de dire aux citoyens qu'il n'en aura plus du tout autour de leur tête, mais au moins il va être beaucoup plus haut, il va faire moins de bruit.

3625

3630

**LE MANDATAIRE :**

Tout à l'heure, le p-dg de l'AQTA, monsieur Prud'homme, parlait du potentiel pour Saint-Hubert de pouvoir former encore plus de pilotes puisqu'on devra former, si je me souviens bien, 200 000 pilotes. C'est un potentiel énorme pour vous?

3635

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Il y a une pénurie de pilotes dans le monde. C'est pour ça, vous savez, quand on n'arrête pas de se plaindre depuis dix ans que la Chine vole les emplois à tout le monde

3640

3645

3650 parce que, bon, tout est fait là-bas, c'est quand même spécial qu'ici, la Chine, elle crée des emplois. Je pense qu'il y a des gens qui ont dit qu'ils ne voulaient pas d'étrangers chez eux. Je ne pense pas que c'est le temps d'avoir des propos xénophobes non plus. Si le Québec n'avait pas d'immigration, on serait vraiment mal pris en ce moment. Donc c'est tout positif. C'est la Chine qui vient chercher notre expertise. Je dis la Chine, il ne faut pas oublier la Libye, il ne faut pas oublier la Tunisie, il ne faut pas oublier les Émirats. Les Émirats qui ont de l'argent là, ils nous envoient leurs étudiants à former ici parce qu'ils trouvent qu'on forme des bons pilotes.

3655 **LE MANDATAIRE :**

Donc, c'est un marché qui a un plein potentiel.

3660 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Plein potentiel.

**LE MANDATAIRE :**

3665 Pour Saint-Hubert.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

Pour Saint-Hubert.

3670 **LE MANDATAIRE :**

Ce qui voudrait dire possiblement plus d'avions.

3675 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3680 Non. Comme j'ai dit tantôt, pour nous, le potentiel, c'est que les investissements qu'on a faits, on sait qu'ils vont rapporter sur un certain nombre d'années en raison de cette pénurie de pilotes. Juste le nombre de pilotes d'Air Canada qui s'en vont à la retraite prochainement, il est très grand. C'est comme ça partout. Donc je pense que je rêverais de vous dire : oui, oui, on va en avoir 60 avions au lieu de 30. Mais, non, ça ne sera pas le cas. Parce qu'il y a quand même l'espace qu'on n'a pas. Puis, comme je vous dis, l'aéroport, en ce moment, on considère qu'avec la tour de contrôle, les contrôleurs, le nombre d'étudiants dans le circuit, on ne peut pas le surcharger davantage.

3685 Donc, pour nous, je ne dirai pas aux citoyens que ça va baisser. Je ne pense pas que ça va baisser avec la conjoncture de l'aviation dans le monde en ce moment et la

3690 pénurie de pilotes qui s'ensuit. Par contre, je ne crois pas qu'on peut augmenter à des niveaux supérieurs.

**LE MANDATAIRE :**

3695 Alors, dans la mesure où présentement le nombre génère autant d'inconvénients, dans la mesure où vous nous dites que présentement la politique communément appelée de DASH-L, déjà vous la trouvez sévère, vous nous dites aussi également que vous êtes encline donc à discuter avec les citoyens, à les inviter à un comité de gestion du bruit mais en autant que ça n'affecte pas les affaires, comment on va faire pour s'entendre?

3700

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3705 Non. Quand je dis que ça n'affecte pas les affaires, je pense qu'on est conscient que ça va nécessairement les affecter. Ce qu'on essaie de demander, c'est que ça ne peut pas les affecter à un point tel qu'on va tout perdre le terrain qu'on a gagné, l'expertise qu'on a gagnée à travers les années. C'est juste ça. Comme je vous dis, si les citoyens, la seule solution pour eux, c'est de ne plus avoir d'avions autour de leur tête, mais là, honnêtement, j'en ai pas de solution pour eux.

3710 Je ne veux pas m'avancer pour les autres, je pense à ça comme ça. À un moment donné, si les citoyens disaient : « Le 24 juin, on pourrait-tu être tous sur notre balcon à faire un barbecue? » Bien, peut-être qu'on pourrait appeler les quatre écoles de pilotage, puis dire : « Bien, on peut-tu le 24 juin faire un effort, limiter nos opérations. » C'est des choses qui sont possibles, qui ne seront pas possibles 7 jours sur 7. Mais quand je vous dis qu'on peut peut-être donner des pauses une fois de temps en temps, oui, mais pas à tous les jours.

3720 Puis l'autre problème qu'on a, c'est qu'on n'est pas tout seul. Regardez le tableau que l'AQTA vous a montré tantôt. Il y a combien d'avions privés? Le monsieur là qui a son avion privé, puis qui paye un hangar à 90 000 \$ pour son avion, puis que le seul temps qu'il peut voler, lui, c'est le 24 juin quand il ne travaille pas puis qu'il est en congé, puis qu'il fait beau, on ne peut pas nécessairement venir lui dire : « Sais-tu quoi? Le 24, tu ne voleras pas. » Parce que moi, ça me dérangera peut-être un petit peu moins, mais lui, c'est le seul temps où il va l'utiliser. Ça fait que lui, il va dire : « Attends, là. J'ai pas investi cet argent-là à Saint-Hubert pour me faire dire que j'ai pas le droit de voler. » C'est ça, le problème. C'est qu'il n'y a pas juste les écoles de pilotage, puis notre horaire à gérer. Il y a l'horaire de tous ces aviateurs et il y en a plusieurs centaines là. Et même milliers.

**Me MARCO RIVARD :**

3730

Vous avez dit tantôt : quand il ne fait pas beau et qu'on ne peut pas voler et que ça

3735 se prolonge, à un moment donné on s'inquiète de payer des pénalités. Vous parliez de quoi? Quelles pénalités?

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3740 Les compagnies aériennes qui nous envoient leurs cadets – à l'étranger, ça se passe comme ça – les compagnies ont tellement une pénurie de pilotes, qu'ils paient eux-mêmes, ils font une sélection, ils paient eux-mêmes la formation de leurs cadets puis ils nous les envoient, eux, on est à contrat avec eux et il y a des délais de prédéterminés et il y a des pénalités si on ne respecte pas les délais. Parce qu'eux, comme compagnie, ont des avions qui vont être livrés, des Boeing, des Airbus qui vont être livrés à telle date, ils ont  
3745 besoin de tant de pilotes telle date, puis : « Cargair, si tu ne livres pas, tu vas me causer des dommages parce que j'ai un avion de je ne sais pas combien de millions de dollars qui va rester au sol parce que je n'aurai pas le pilote qui va avec. » Donc c'est ce qui fait en sorte que dans nos contrats, on a des pénalités pécuniaires à respecter si jamais on dépasse les douze mois.

3750

**Me MARCO RIVARD :**

Mais ce n'est pas la majorité des contrats?

3755 **Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

En fait, ce n'est pas la majorité des étudiants étrangers. Mais c'est la grande majorité.

3760 **LE MANDATAIRE :**

Madame Prud'homme, merci.

**Mme JOSÉE PRUD'HOMME :**

3765

Merci.

**LE MANDATAIRE :**

3770 Merci beaucoup d'être venue.  
Bernard Michaud? Bonsoir !

**M. BERNARD MICHAUD :**

3775 Bonsoir, Monsieur Flanagan ! Merci de m'avoir donné l'occasion de venir vous parler un peu ce soir.

**LE MANDATAIRE :**

3780           Merci d'être là aussi tard aussi.

**M. BERNARD MICHAUD :**

3785           J'avais présenté mon mémoire mais je n'avais pas l'intention de venir le lire à tout le monde ici et puis je n'ai toujours pas l'intention de le lire au complet mais je vais quand même en lire quelques passages.

**LE MANDATAIRE :**

3790           On vous écoute.

**M. BERNARD MICHAUD :**

3795           Puis, tout en lisant, je vais essayer de répondre à certaines de vos questions que vous avez posées à d'autres intervenants.

**LE MANDATAIRE :**

3800           Parfait.

**M. BERNARD MICHAUD :**

3805           Donc juste comme préambule, moi aussi, je suis un résidant, je ne représente pas aucun groupement en particulier, je suis juste un captif de la pollution. Quand j'ai construit ma maison unifamiliale il y a 21 ans, en 89, j'ai choisi un quartier résidentiel situé loin des autoroutes, loin de la voie ferrée et loin de l'aéroport de Saint-Hubert. J'ai même pris alors le soin de vérifier qu'aucun couloir aérien ne passait au-dessus de mon secteur. En fait, à vol d'oiseau, ma résidence se trouve à deux kilomètres au sud de la grande piste, je pense que c'est la 24 je ne sais pas quel numéro, 24 G, je pense, qui est orientée est-ouest, donc complètement dans l'autre direction.

3815           Mon objectif, naturellement, c'était d'avoir la quiétude et de pouvoir jouir de ma propriété dans un quartier tranquille. Pendant 18 ans, bien qu'il y ait eu des avions qui ont circulé, qui ont survolé mon secteur, ceux-ci étaient toujours à une haute altitude et d'une fréquence très faible. Leur bruit n'était pas un facteur aggravant. Jamais il ne me serait venu à l'esprit de m'en plaindre.

3820           En 2008, je vais vous répondre à ce que madame n'a pas pu vous répondre, je vais

3825 vous dire ce qui s'est passé, moi, à mon avis bien personnel. C'est que les avions ont commencé à voler beaucoup plus bas qu'auparavant. Ils ne sont peut-être pas plus nombreux mais ils volent beaucoup plus bas, ils volent beaucoup plus bas que le 1000 pieds minimum que le monsieur mentionnait. C'est difficile, comme vous dites, d'évaluer la hauteur d'un avion. Moi, je suis un golfeur, puis j'aime ça évaluer les distances en verges, et je suis persuadé qu'avec un fer 4, je pourrais facilement atteindre ces avions-là puis je ne suis pas un très long cogneur. Donc ils volent bas.

3830 Et, aussi, peut-être que le nombre n'a pas augmenté mais ils sont beaucoup plus bruyants aussi. C'est des vieux appareils, des antiquités, je dirais, qui volent au-dessus de chez nous et qui sont très bruyants. Il n'y a pas aucune normes qui sont respectées. C'est ça qui s'est passé.

3835 Je vais vous sauter un peu « La situation » parce que c'est la même chose, ça devient redondant. Donc, moi, je suis dans le quartier M qui est situé un petit peu en dehors du point C et les avions passent directement au-dessus de ma maison. Donc, moi, c'est la problématique du bruit et de la pollution loin des abords de l'aéroport – parce que deux kilomètres, c'est quand même pas proche, pas aux abords – qui m'interpelle particulièrement et qui m'a incité à porter plainte à la Ville et à l'arrondissement, ainsi qu'à 3840 Transports Canada.

3845 Je me suis présenté plusieurs fois au conseil de ville et d'arrondissement pour y faire des représentations, pour responsabiliser les élus, parce qu'ils ont besoin de se faire responsabiliser ces gens-là, ils n'ont pas l'air à penser qu'ils ont des responsabilités mais ils en ont, et pour que cessent les dommages et les inconvénients, et aussi pour écrire ce mémoire. Toutes ces plaintes-là, vous avez posé la question hier à des gens qu'est-ce qu'il en est survenu. Rien. Jamais de réponse, jamais d'accusé de réception, moi non plus.

3850 Les causes, c'est mon point de vue – je vous saute, j'en ai donné trois principales, je vais vous donner la deuxième parce que ça répond un petit peu plus à la suite de ce qui a été discuté ce soir – malgré les nombreuses plaintes déposées et les représentations faites à son ancienne administration, la Ville a laissé la situation s'empirer, s'envenimer, utilisant toutes les mesures dilatoires à sa portée – et sciemment, d'ailleurs – pour ne pas agir, pour 3855 minimiser le problème, en réduisant à quelques points, en plaidant le vide juridique ou en rejetant la responsabilité à d'autres d'agir, jusqu'à ce que les dommages et les inconvénients causés aux citoyens soient devenus si criants que cette position est devenue politiquement intenable. D'ailleurs, il leur en a coûté leur position.

3860 Donc, je saute la réglementation, les droits et tout ça. Et je voulais vous présenter peut-être un petit peu une discussion sur la question de comité de bruit, puis de comité de rencontres de personnes. Moi, je pense que malheureusement, c'est trop tard pour ça.

3865 Les gens sont excédés. Les gens en ont assez et, malgré les belles paroles qu'on entend de Cargair et d'Air Richelieu, je pense qu'ils n'ont pas montré une si bonne foi que ça, une si bonne volonté que ça de régler ou d'aider à régler le problème.

3870 Je propose des recommandations qui incluent, comme vous avez demandé hier, une période intérimaire entre le moment où le grand coup serait donné. Premièrement : établir la date du 23 juin 2010 comme date finale pour avoir réglé cette problématique. Après cette date, tout appareil désirant voler au-dessus de Saint-Hubert devra respecter les règles et les normes de la Ville. Je vais vous lire les normes que je propose, c'est un embryon de normes que je propose et ça pourrait être discuté.

3875 Deuxièmement : envoyer un ultimatum aux écoles de pilotage... je m'arrête ici, parce que les écoles de pilotage, on les met toutes dans le même panier mais ce n'est peut-être pas juste envers ces gens-là, il y en a peut-être qui sont moins délinquants ou d'autres qui sont plus délinquants ou plus anarchiques mais, en tout cas, on parle des écoles de pilotage en général et je m'adresse surtout à ceux qui sont délinquants. Envoyer un ultimatum aux écoles de pilotage au plus tard le 23 avril – donc après le dépôt de votre rapport – les informant qu'elles devront respecter les règles à compter du 24 juin 2010 ou devront cesser tout vol au-dessus de la ville. Dans ce cas, seuls les cours en classe et les exercices sur les pistes seront autorisés.

3885 Informer les écoles de pilotage qu'entre le 23 avril et le 23 juin – c'est la période – les horaires de vols seront de 40 heures par semaine, du lundi au vendredi de 9 h à 17 h, sauf les jours fériés, sauf pour ceux qui auront auparavant accepté formellement les règles et les auront mises en pratique. Aucune exception ne sera tolérée sauf en cas d'extrême urgence, qui devra être dûment validée par Transports Canada, corroborée par Transports Canada. Tout défaut non corroboré résultera pour l'école fautive en deux semaines d'interdiction de vol qui sera appliquée sur tous ses appareils, sans sursis, ni possibilité d'appel.

3895 Établir les règles conformes aux recommandations de l'OMS, de Santé Canada, du ministère de la Santé ou de la Direction de la santé publique et du ministère de l'Environnement, et s'inspirant des normes existant déjà ailleurs, la plus sévère étant choisie en cas de désaccord, de façon à garantir la santé et l'intégrité et la sécurité de la population, et en renforçant parfois les normes parfois trop permissives de Transports Canada.

3900 Cinquièmement, établir un protocole pour toute expansion future du secteur aéroportuaire qui impliquerait des vols d'avion, hélicoptère ou autre aéronef. Ce protocole inclura la production d'étude d'impact, la consultation publique et la garantie formelle que les règles et les normes de la Ville seront respectés.

3905 Dans un deuxième temps, si les écoles de pilotage ou des compagnies de location

d'appareils désirent adhérer aux règles et rester à Saint-Hubert après le 23 juin, alors il faudrait que la Ville crée et dote une force spéciale, mandatée par la Ville, d'instruments de mesure des altitudes des vols d'avion à partir du sol et doter cette force de pouvoirs nécessaires pour émettre des contraventions allant jusqu'à la confiscation d'appareil en cas de récidive. Ça prend des mesures coercitives pour ces gens-là parce que je pense qu'ils ne comprennent pas. Ou certains d'eux autres.

3910

Procéder au hasard à des contre-expertises sur le respect des normes contenues dans les règles et sur au moins un appareil de chaque école de pilotage par une firme indépendante choisie par la Ville aux frais de l'école de pilotage.

3915

Les règles. Là, je ne suis pas un expert. J'ai entendu beaucoup de choses aujourd'hui qui pourraient peut-être modifier un peu lorsque j'avais écrit en premier, mais quand même, je vais vous les lire et puis elles pourront être adaptées. Si vous faites des comités, ça me fera plaisir de participer, si je peux le faire. Si je peux apporter quelque chose de positif, ça me fera plaisir.

3920

Ce que je dis ici, un appareil, ça peut être n'importe quel type d'appareil. Ça peut être un hélicoptère comme un avion, comme d'autres appareils. Voici quelques normes et règles minimales qui pourraient servir de base à l'établissement des règles de la Ville en matière d'exploitation d'avions, d'hélicoptères et autre aéronefs, ci-après appelés « appareils », servant à la location court terme ou à l'apprentissage du pilotage et autres activités répétitives au-dessus et proche des quartiers résidentiels de la ville.

3925

À cette fin, seules les cartes fournies par la Ville seront reconnues. Ces règles faisant partie intégrante du contrat entre la Ville et un propriétaire autorisant l'exploitation d'appareils à l'aéroport de Saint-Hubert seraient les suivantes : tout appareil doit porter son numéro d'identification peint clairement sous les ailes ou le fuselage aux dimensions prévues par Transports Canada. Il y a beaucoup d'appareils qu'il n'y a aucune indication en dessous. On les regarde passer, ils sont à peu près à 3-400 pieds au-dessus de notre tête, puis les ailes sont blanches, le fuselage est blanc. On ne peut pas identifier l'appareil. Donc on peut appeler ça un sauvage qui passe. On ne sait pas c'est qui. Donc ça ne peut pas le blesser.

3930

3935

Tout appareil ne portant pas cette identification est interdit de vol. C'est aussi simple que ça. Il n'y a pas de... c'est pas compliqué.

3940

Le propriétaire – il faut définir c'est qui le propriétaire mais c'est celui qui peut être un locataire à long terme d'un appareil ou – le propriétaire de tout appareil doit, pour être autorisé à exploiter son entreprise à Saint-Hubert, accepter formellement les règles de la Ville, promettre de s'y conformer et reconnaître la force spéciale de la Ville comme ayant le

3945

3950 pouvoir de contrôle de son appareil en ce qui concerne ces règles, celui d'émettre des avis d'infraction comportant des amendes et des pénalités en cas de défaut de s'y conformer, selon les termes de l'article 10 plus loin.

3955 Aucun appareil n'est autorisé à quitter son couloir de décollage – ça, c'est les lignes qui sont faites – et le prolongement de ce couloir avant d'avoir atteint l'altitude de 1000 pieds. Puis après avoir entendu ce que j'ai entendu tout à l'heure, ça serait peut-être 1500 mais en tout cas, une certaine altitude, parce que là présentement, ils coupent, ils ne font pas le circuit comme le monsieur montrait sur sa diapositive, ils coupent à peu près rendus à 250-300 pieds d'altitude, tout de suite ils coupent au-dessus des maisons, puis c'est le *free for all*. C'est n'importe quoi.

3960 4. Aucun appareil n'est autorisé à entrer dans son couloir d'atterrissage et le prolongement de ce couloir à une altitude inférieure à 1000 pieds. Ou plus.

3965 Aucun appareil n'est autorisé à survoler les quartiers résidentiels – à être définis par la Ville – ou à s'en approcher à moins de 1500 pieds, distance terrain, à une altitude inférieure à 1200 pieds les jours de semaine et à une altitude inférieure à 1500 pieds la fin de semaine et les jours fériés, tout en respectant les autres articles.

3970 6. Aucun appareil n'est autorisé à survoler les quartiers résidentiels ou à s'en approcher à moins de 1500 pieds entre 21 h et 9 h. En tout temps.

3975 7. Tous les appareils doivent avoir un altimètre calibré selon les normes de Poids et Mesures Canada et cet altimètre doit être fonctionnel au moment du décollage. Tout appareil ne possédant pas un altimètre ou ayant un altimètre défectueux ou dont la date de calibrage est périmée est interdit de décollage. Il peut atterrir, mais non décoller.

3980 8. Il incombe au propriétaire de tout appareil d'avoir une copie la plus à jour de la carte des quartiers résidentiels émise par la Ville dans son appareil. Tout appareil ne possédant pas cette carte est interdit de décollage et tout appareil ayant décollé à Saint-Hubert est réputé avoir cette carte. Ça, c'est pour les juristes.

3985 Il incombe au propriétaire de tout appareil de munir son appareil d'atténuateur de bruit et de catalyseur ou autre système de captage de gaz d'échappement et de la suie, et de fournir, à ses frais, à la Ville un certificat attestant que son appareil respecte ces normes.

3990 Pour le bruit, j'avais suggéré, avant d'avoir entendu le Dr Sauvé, le bruit mesuré au sol sur la piste, à pleine puissance du moteur, je suggère 20 dB à 200 mètres, sans vents contraires. Peut-être que je pourrais aller à 25, 30.

**LE MANDATAIRE :**

Vous êtes lousse.

3995

**M. BERNARD MICHAUD :**

30, mettons 30 à 200 mètres. Émission de gaz – et je ne connais pas ça – il y aurait une norme à établir. Émission de suie, la même chose, il y a des normes à établir. Sûrement que l'Environnement pourrait vous conseiller là-dessus.

4000

Contraventions. Bon, là, j'ai établi une liste de contraventions. Je ne les lirai pas parce que c'est quand même assez draconien. Ça va jusqu'à la radiation et l'expulsion, mais en tout cas, il y aurait lieu d'avoir quelque chose d'assez sévère, des mesures coercitives sévères pour que les gens comprennent bien que quand ils mettent un appareil dans les mains d'un élève pilote, il faut qu'il soit bien formé puis qu'il respecte les règles, O.K.? Ce n'est pas un terrain de jeu au-dessus des résidences de Saint-Hubert.

4005

J'ai prévu une dérogation. Les dérogations à ces règles pour des occasions spéciales, comme des *pageant* ou des spectacles aériens seront permises sur demande préalable. Donc c'est ça.

4010

Et ma conclusion, c'était : j'espère que certaines écoles de pilotage accepteront de se plier à ces règles ou à d'autres règles que la Ville voudra établir ou à des conditions similaires et qu'elles resteront à Saint-Hubert et contribueront au rayonnement de notre Ville tout en respectant les droits des citoyens.

4015

Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite que ces quelques idées soient utiles pour votre quête d'une solution durable à la problématique. Et notre santé en dépend, Monsieur. Donc on compte sur vous.

4020

**LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup. Merci.

4025

**M. BERNARD MICHAUD :**

Juste avant, j'aurais juste un petit point sur deux interventions de ce soir concernant les années 70, les années 60. Il y avait aussi dans la préhistoire, il y avait des dinosaures aussi. Mais dans les années 70-80, il y avait des avions bruyants, il y avait des abuseurs, il y avait des pollueurs. Les motos pétardaient. C'était normal. Puis le mot « écologie », le mot « environnement », ça n'existait même pas.

4030

4035

**LE MANDATAIRE :**

Il y avait des fumeurs.

4040 **M. BERNARD MICHAUD :**

Ça n'existait pas dans le vocabulaire de personne. La qualité de vie, bien, c'était les grosses compagnies polluantes qui décidaient qu'est-ce qui allait se faire, comment ça allait se passer. Ce n'est plus ça, maintenant. La population s'est réveillée et puis, grâce  
4045 au progrès, on a évolué, et il y a maintenant des normes et des lois qui protègent les droits des citoyens à la tranquillité, à la santé. Donc les écoles d'aviation doivent suivre. Elles ne doivent pas rester à ce qu'elles étaient en 1970 ou en 1960. On est rendu en 2010, elles doivent respecter des normes de 2010 pour la santé des citoyens.

4050 **LE MANDATAIRE :**

Merci. Votre conclusion résume bien, dans le fond, l'esprit même de votre présentation.

4055 **M. BERNARD MICHAUD :**

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

4060

Ça vous a pris combien de temps faire tous ces règlements? Par curiosité.

**M. BERNARD MICHAUD :**

4065

Ah! Quelques soirées.

**LE MANDATAIRE :**

Quelques soirées. Bon, bien, ça va lui donner peut-être six semaines pour les  
4070 évaluer.

**M. BERNARD MICHAUD :**

C'est des suggestions, je veux dire, je ne suis pas spécialiste dans tout ça, mais  
4075 c'est juste pour dire qu'il faut établir quelque chose.

4080 **LE MANDATAIRE :**

On comprend, oui.

4085 **M. BERNARD MICHAUD :**

Un cadre juridique assez rigide, parce que ces gens-là, ils ne respectent rien. Et puis, ils l'ont prouvé, malgré les supposées règles timides de DASH-L, ils ne les respectent pas.

4090 **LE MANDATAIRE :**

Parfait. Merci beaucoup.

4095 **M. BERNARD MICHAUD :**

Quoi qu'ils en disent.

**LE MANDATAIRE :**

4100 Merci d'être venu.

**M. BERNARD MICHAUD :**

Merci.

4105

**LE MANDATAIRE :**

Notre dernier intervenant de la soirée, monsieur Michel Aubin. Bonsoir !

4110 **M. MICHEL AUBIN :**

Bonsoir ! J'ai des photos. Est-ce que je pourrais les étaler?

**LE MANDATAIRE :**

4115

Oui. Vous pouvez nous les montrer, oui.

**M. MICHEL AUBIN :**

4120

Je les mettrais par terre ici.

**LE MANDATAIRE :**

4125

Allez-y. Des photos d'avion?

**M. MICHEL AUBIN :**

4130

Oui.

**LE MANDATAIRE :**

4135

D'ailleurs, Monsieur Aubin, mettez-les là et puis après votre intervention, les gens pourront venir les voir. Parce que assis où ils sont, ils ne voient pas, mais les gens pourront venir les voir. Ça me fait penser les autocollants quand on était petits?

**Me MARCO RIVARD :**

4140

Pour les gens qui ne les voient pas, c'est à peu près une vingtaine de photos d'avions différents.

**M. MICHEL AUBIN :**

4145

Je vais vous en parler. C'est des photos que j'ai prises le 2 mars 2010, de 14 h 48 à 15 h 33, soit environ 45 minutes. J'ai photographié 28 appareils qui étaient loin, qui étaient près. Je les ai photographiés avec un téléobjectif, puis c'est pour ça qu'on peut les voir assez nettement.

4150

J'habite à l'ouest de l'aéroport depuis près de 12 ans. Étant à la retraite, je passe beaucoup de temps chez moi. Habitant près d'un aéroport, je m'attends à voir et à entendre des avions. Depuis l'automne passé, je remarque qu'il y en a de plus en plus, qu'il y en a qui passent et repassent à plusieurs reprises, parfois à basse altitude. Ce bruit couvre tous les autres bruits : le son du vent, le chant des oiseaux, les feuilles dans les arbres. Parfois, ce bruit est assourdissant. Je les entends parfois à l'intérieur de ma maison, même si toutes les portes, les fenêtres sont fermées. Entendre et voir ces avions passer et repasser quand je suis dans ma cour devient agaçant à la longue. Quand le lendemain et le surlendemain et d'autres jours, ça recommence, ça devient intolérable. Cela doit cesser.

4160

Il y a des règlements concernant les nuisances par le bruit adoptés par les municipalités pour conserver la paix et la tranquillité des personnes. Des règlements sur les thermopompes, les chiens, les véhicules routiers, les appareils sonores, les machineries. Il devrait y en avoir concernant le bruit des appareils volant dans le ciel. Interdire les vols à

4165

répétition au-dessus des résidences, interdire les vols à basse altitude, interdire aux écoles de pilotage d'utiliser l'espace aérien au-dessus des résidences pour entraîner leurs élèves. Les citoyens ont le droit d'avoir la paix et la tranquillité.

4170 D'après ce que j'ai entendu hier à l'audience du 10 mars, les activités de l'aéroport de Saint-Hubert étaient acceptables avant qu'il y ait des écoles de pilotage. Mais, en tout cas, à soir, j'ai été informé que ça fait longtemps qu'il en existe, mais je ne sais plus trop quoi penser, en fait. Les écoles de pilotage devraient dorénavant être interdites à l'aéroport de Saint-Hubert. Cet usage est incompatible avec la présence des résidences. Mettons que  
4175 j'ai appris beaucoup de choses ce soir, j'ai été informé des trajectoires, puis comment ça se passe là-bas. Ça, c'est toutes des choses que je ne savais pas.

Bon, le gouvernement ne devrait plus investir dans cet aéroport tant que ce problème ne sera pas réglé à la satisfaction des citoyens. En fait, c'est tout ce que j'ai à  
4180 dire pour maintenant.

**LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup. Les photos, vous les avez prises, vous dites, quand est-ce?  
4185 Aujourd'hui?

**M. MICHEL AUBIN :**

Le 2 mars.  
4190

**LE MANDATAIRE :**

Le 2 mars.

**M. MICHEL AUBIN :**  
4195

Pas hier, mercredi de la semaine passée. Je les ai prises de chez moi.

**LE MANDATAIRE :**

4200 Entre 14 h 48 et? Entre quelle heure et quelle heure ?

**M. MICHEL AUBIN :**

4205 Entre 14 h 48 et 15 h 33.

4210 **LE MANDATAIRE :**

15 h 33.

4215 **M. MICHEL AUBIN :**

Il y a de tout là-dedans. Il y a un hélicoptère, il y a des gros porteurs, des avions de ligne. Il y a des petits avions. Il y a des bimoteurs. Je ne m'y connais pas. Je ne pourrais pas dire quelles sortes d'avion que c'est au juste.

4220 **LE MANDATAIRE :**

Parfait. Merci beaucoup. Merci, Monsieur Aubin. Alors, on lève la séance pour ce soir. Reprise demain à 13 h. Merci.

4225 \* \* \* \* \*

4230 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

4235 \_\_\_\_\_

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**