



2010-02-23

## Consultation publique sur le bruit à l'aéroport de St-Hubert

COPA remercie la Ville de Longueuil de lui donner l'occasion de s'exprimer à l'occasion de la consultation publique sur le bruit généré par les activités aéroportuaires de St-Hubert.

COPA (Canadian Owners and Pilots Association, Pilotes et Propriétaires du Canada) qui compte environs 18 000 membres au Canada dont 2500 au Québec représente les intérêts de l'aviation privée (Personal Aviation), c'est à dire l'aviation non commerciale et donc de tous ceux qui utilisent des avions à des fins récréatives ou professionnelles. COPA est membre de l'IAOPA (International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations) qui regroupe des associations semblables dans la plupart des pays.

COPA n'est pas le porte-parole des entreprises aéronautiques (écoles, entretien, transport aérien..) qui opèrent à St-Hubert. COPA est un des porte-parole des propriétaires d'avions basés à St-Hubert et des pilotes qui y louent des avions à des fins personnelles ou qui y atterrissent et y font escale en provenance d'autres aéroports situés aux Canada ou à l'étranger, aux Etats-Unis en particulier.

Toutefois il est clair que les intérêts des membres de COPA convergent dans bien des cas avec ceux des opérateurs à l'aéroport. Leurs membres sortent des écoles s'y trouvant, y louent des avions et y reçoivent occasionnellement des formations complémentaires, ils font entretenir leurs appareils par les entreprises qui y sont établies. Enfin ils partagent les mêmes infrastructures.

C'est à ce titre qu'en juillet 2009 COPA s'était fermement opposé aux exigences électoralistes et déraisonnables de la précédente administration municipale qui prétendait bannir les avions à pistons purement et simplement pendant les fins de semaine. La lettre alors envoyée à DASH-L est jointe à ce document ainsi que la réponse positive de DASH-L.

Et c'est à ce titre également que COPA intervient dans cette consultation publique.

Les observations que souhaite faire COPA ne sont pas très différentes de celles faites en juillet 2009.

Suite aux sommations faites par la précédente administration municipale en juin dernier à l'encontre de DASH-L des mesures d'atténuation du bruit avaient été prises par une résolution du conseil d'administration de DASH-L le 6 juillet 2009. Toutes ces mesures allaient dans le bon sens à notre avis. Parallèlement la ville commandait une étude de bruit qui s'est déroulée du 8 août au 3 septembre.

Deux observations s'imposent. D'abord il n'est pas sûr que les mesures prônées par l'administration de l'aéroport aient toutes été en place lorsque l'étude de bruit a commencé. Cela prend un certain temps pour changer les habitudes de centaines de pilotes. Et deuxièmement cette étude a été faite pendant la période la plus défavorable, c'est à dire pendant la période la plus chaude de l'année lorsque les moteurs des avions développent le moins de puissance ce qui les empêche de prendre de l'altitude rapidement et ainsi de diminuer l'impact sonore au sol.

L'étude en question est insuffisante pour conclure. L'année comprend douze mois et durant le mois pendant lequel les mesures ont été faites (le pire de l'année) le bruit ne dépassait la norme compatible avec une occupation résidentielle que dans un seul secteur sur les six choisis.

Dans notre lettre à DASH-L nous soulignons qu'il existait une procédure émise par Transport Canada pour adresser les conflits résultant du bruit autour des aéroports

(<http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/aerodromenavaer/normes/bruit/listecontrôle.htm>).

L'aéroport de St-Hubert est un aéroport certifié qui fait partie d'une infrastructure nationale et qui opère suivant des normes émises par Transport Canada.

Tout pendant que cela sera le cas, avant de modifier et de publier dans le CAP ou le CFS des nouvelles règles de contrôle des émissions de bruit, une étude très exhaustive doit avoir lieu. Les éléments et les étapes de cette étude sont contenus dans le document cité plus haut. Ils comprennent naturellement une évaluation des nuisances acoustiques, des aspects touchant à la sécurité, les coûts, l'incidence sur le réseau aérien etc..

Des consultations auprès de toutes les parties concernées sont prévues. Cette étude est la responsabilité du proposant et « la coordination, la vérification et l'approbation par Transport Canada et le CCRAC relève du Gestionnaire régional de la Sécurité des aéroports ».

Quelles que soient les conclusions tirées de la consultation publique cette étape nous paraît incontournable.

L'aéroport de St-Hubert occupe une place prépondérante dans l'infrastructure aéronautique au Québec et au Canada. C'est le plus important centre d'entraînement au pilotage au Québec, c'est le seul aéroport de la région de Montréal qui offre des services complets pour l'aviation générale : FBO, tour de contrôle, approche aux instruments, douanes. Si l'on exclut l'aéroport P-E-Trudeau qui cherche à décourager la présence d'avions légers par des frais prohibitifs, entre autres.

De l'avis de Mr Rainville, Président du Conseil d'administration de DASH-L jusqu'à récemment, les écoles seules représentent des retombées économiques de 20 à 30 millions par an. Et ce n'est sans doute pas tout. Une étude impartiale d'impact économique devrait le montrer. Des études semblables ont été menées par d'autres villes. Elles ont généralement montré que les aéroports génèrent des retombées directes et indirectes insoupçonnées. Nous joignons au dossier une étude réalisée par la ville d'Oshawa en Ontario à titre d'exemple.

L'aéroport est donc une richesse pour la communauté et nous pensons que des mesures de restriction trop sévères auraient un impact très négatif sur sa santé économique.

Sans doute des citoyens de St-Hubert souffrent-ils d'inconvénients dus au bruit. Mais il s'agit d'une minorité et il ne faudrait pas que les récriminations de cette minorité mettent l'avenir de l'aéroport en péril.

On ne peut passer sous silence non plus que cet aéroport existait avant que les développements domiciliaires ne se réalisent près (trop) de son enceinte et que le trafic actuel n'est pas supérieur à ce qu'il était dans les années 70, par exemple, et qu'enfin les résidents des secteurs affectés sont informés de l'existence d'une servitude de bruit lorsqu'ils deviennent propriétaires.

COPA pense que des solutions de compromis doivent pouvoir être trouvées en utilisant la procédure prévue par Transport Canada et que ceci doit être fait par les partenaires locaux : administrateurs de l'aéroport, écoles de pilotages, entreprises établies à l'aéroport, représentants des propriétaires d'avions à l'aéroport et représentants des citoyens de Longueuil-St-Hubert, auxquels COPA serait prêt à apporter son concours.

Nous pensons que des moyens permanents de mesure du bruit devraient être installés afin de suivre la situation, d'éliminer les plaintes fantaisistes et de vérifier les progrès accomplis par les diverses mesures mises en place.

Nous vous remercions de votre attention.