

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 3

Séance tenue le 12 mars 2010, 13 h
Hôtel de ville de Longueuil
4250, chemin de la Savane
Longueuil

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 MARS 2010, 13 H

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

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

L'ORDRE DES ORTHOPHONISTES ET AUDIOLOGISTES DU QUÉBEC (OOAQ)

Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE et Mme FRANCE LACOMBE	1
---	---

CANADIAN OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

M. MICHEL MOREAU et MR. KEVIN PSUTKA	19
--	----

PAUSE

M. PASCAL GOSSELIN

(POUR CAPITAINE GARY WAGNER)	31
------------------------------------	----

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE SUD,

Me MARTIN FORTIER	47
-------------------------	----

ASSOCIATION DES PILOTES ET PROPRIÉTAIRES DE L'AÉROPORT

MASCOUCHE, M. JEAN-GUY LOUBERT et M. YVAN ALBERT	56
--	----

AÉRO TEKNIC, M. PASCAL GOSSELIN	69
---------------------------------------	----

DISCOURS DE FERMETURE DU MANDATAIRE	82
---	----

AJOURNEMENT

MOT DU MANDATAIRE

M. STEVE FLANAGAN, mandataire :

5 Alors, on va ouvrir les travaux pour la journée. Alors, tout d'abord, merci d'être présents encore une fois. Je voudrais également remercier et féliciter toutes les personnes qui étaient également présentes hier soir, ça s'est très, très bien passé. Tout s'est très bien déroulé et on va continuer donc, à travailler dans le même cadre qu'on s'est fixé mercredi soir.

10 Alors, je vous en remercie et c'est profitable pour tout le monde, je pense que chacun peut s'exprimer adéquatement. Alors, c'est bon pour les objectifs que nous nous sommes fixés, là, de pouvoir réaliser ce mandat avec, dans le fond, l'ensemble de l'information qui sera disponible.

15 Alors, on appelle Marie-Pierre Caouette, présidente et directrice générale de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec.

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

20 Bonjour, Monsieur Flanagan, bonjour tout le monde!

LE MANDATAIRE :

25 Bonjour, Madame. On s'est donné un bloc de 45 minutes avec vous.

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

30 Oui, parfait.

LE MANDATAIRE :

 Allez-y. Parfait.

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

35 Alors, je vous remercie de permettre à l'Ordre des orthophonistes et audiologistes de s'exprimer. Alors, je suis, comme vous l'avez dit, la présidente et directrice générale de l'Ordre et je suis accompagnée de madame France Lacombe, qui est audiologiste et qui est conseillère aux affaires professionnelles à l'Ordre.

40

Alors, je vais procéder à une présentation générale du mémoire et madame Lacombe sera là aussi pour répondre aux questions et apporter des précisions techniques.

45 Alors, l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec a un mandat de protection du public et c'est dans le cadre de ce mandat-là qu'il participe à des consultations qui sont en lien avec la santé publique et particulièrement dans le domaine d'exercice de ses membres, c'est-à-dire le bruit, l'audition, le langage, la communication, et cetera.

50 Et je crois que ce qu'il faut retenir aujourd'hui, ça a été dit, il faut le redire, c'est que la problématique du bruit c'est quelque chose d'extrêmement complexe. Je pense qu'on a bien senti, au cours des consultations, qu'on est en train de mettre la table, mais on ne va pas, à l'intérieur de ces consultations-là, trouver des solutions immédiatement, il faudra que plusieurs spécialistes et experts soient en place et il faudra que tous ces spécialistes-là
55 soient concertés pour trouver des solutions durables. Idéalement, une ville ne devrait pas avoir à choisir entre la santé, la qualité de vie de ses citoyens et son développement économique. Dans le cas présent, il faut le faire et dans plusieurs régions du Québec il faut le faire, mais je pense qu'on devrait aussi, à travers la recherche de solutions pour la ville de Saint-Hubert, se dire qu'on est en train de faire évoluer aussi tout le Québec vers la
60 recherche de solutions qui vont être durables.

Alors, l'Ordre, aujourd'hui, n'a pas la prétention d'apporter des solutions concrètes, mais d'attirer l'attention sur des éléments que les experts devront prendre en considération au moment de leur recherche d'une solution durable.

65 Il ne faut pas s'étonner d'avoir affaire à cette situation-là à l'heure actuelle, parce que les méfaits du bruit, en fait la présence du bruit a augmenté considérablement depuis 50 ans, avec l'effet de l'industrialisation. Alors, il y a des choses qu'on ne pouvait pas prévoir au plan du développement urbain il y a quelques décennies et tout à coup on se retrouve à faire
70 face à ces éléments-là et on se retrouve avec le bruit qui est omniprésent.

Alors, moi, je voudrais vous parler un petit peu du bruit, pour débiter, du concept d'émergence, c'est très important, des effets sur la santé de la population et des éléments qui devraient être pris en considération.

75 Alors, ce qu'il faut retenir, c'est que dans la situation de l'aéroport de Saint-Hubert, on a à faire face à des bruits qui sont intermittents, c'est-à-dire surtout l'atterrissage, le décollage. On n'évalue pas les effets du bruit sur la santé de la même façon, si c'est un bruit qui est continu, même s'il est très fort, ou si c'est des bruits qui sont vraiment intermittents.
80 Alors, il faut vraiment tenir compte du niveau maximum que ces bruits-là vont atteindre. Et à ce moment-là, le concept qui est très important, le concept d'émergence, c'est que quand on a un bruit de fond, on va s'habituer d'une certaine façon à la présence du bruit de fond, mais dès qu'il va y avoir des bruits qui vont dépasser, qui vont émerger d'un certain niveau, là, il

85 va y avoir des effets plus nocifs et le corps ne s'habitue jamais à ce type de bruit là. Alors, les effets sont persistants.

Est-ce que tu voudrais, France, apporter des informations sur le concept d'émergence? Tu vas apporter un petit peu...

90 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Tantôt, là.

95 **Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :**

100 Alors, les effets physiologiques qui ont été répertoriés dans la littérature, et on s'est basé beaucoup sur les recherches de l'Organisation mondiale de la santé, au niveau de la santé auditive, particulièrement – dans le cas qui nous concerne, évidemment, la population n'est pas sur le tarmac, là. Alors, il n'y a pas d'effet immédiat sur l'audition en tant que telle, mais certainement sur la santé générale. Plusieurs études ont démontré qu'il va y avoir des effets au niveau de l'hypertension, de la santé cardiovasculaire, alors il y a des problématiques qui peuvent s'installer de ce côté-là.

105 Il y aura aussi des perturbations au niveau du sommeil, particulièrement en lien, comme on le disait, avec le concept d'émergence et il faut prendre en considération, aussi, que dans un quartier résidentiel, il y a des populations qui sont plus vulnérables. Alors, les gens ne dorment pas seulement la nuit, vous avez des personnes qui sont malades, il y a des bébés, il y a des travailleurs aussi de nuit qui vont dormir le jour, alors ils vont ressentir cet effet d'émergence là de façon assez prononcée.

110 Donc, évidemment, si vous avez des problématiques au niveau du sommeil, il y aura des impacts au niveau de la fatigue, des performances qu'on va faire au niveau du travail, souvent l'alimentation va être perturbée aussi et l'état général qui peut devenir dépressif et ça, ça a été donc recensé dans la littérature.

115 Un élément important aussi, qui n'a pas été beaucoup abordé, c'est l'impact qui va se produire sur les apprentissages. Donc, d'abord, les apprentissages du langage chez les enfants puis ensuite les apprentissages académiques.

120 Généralement, la parole, la voix doit émerger d'au moins 15 décibels par-dessus l'environnement sonore, alors si on a des écoles ou des garderies qui sont à proximité d'un endroit qui est très bruyant, bien, évidemment, c'est plus difficile d'atteindre cette émergence-là de presque 20 dB par-dessus l'environnement sonore.

125 Donc, tout le développement du langage des enfants peut être perturbé, par exemple
si on a des mots comme « pain » et « bain », la seule différence – quand on regarde les
lèvres, il n'y en a pas – la seule différence c'est une vibration au niveau des cordes sonores
qui fait la différence entre le P ou le B. Alors, des enfants qui sont en développement du
langage, s'ils sont à proximité de bruits comme ça, qui sont intermittents, vont moins bien
130 percevoir ces sons-là, et il y aura des impacts aussi sur le développement de la lecture et de
l'écriture.

 Donc, ces des impacts qu'il faut prendre en considération. En classe aussi, si on a
continuellement des bruits comme ça, donc on n'arrive pas à maintenir la parole de
135 l'enseignant au dessus des niveaux de bruits, on a remarqué qu'il va y avoir une
exacerbation au niveau des comportements, un peu d'hyperactivité, difficulté à se
concentrer; ça a été mesuré que quand les enfants ont des tâches complexes à faire de
compréhensions de lecture, réaliser des casse-têtes complexes, soutenir l'attention sur des
périodes plus longues, en milieu bruyant c'est très dérangeant. Et quand on a des bruits qui
140 sont intermittents, bien, il va y avoir des réflexes de se tourner à chaque fois pour aller
localiser le son.

 Donc, il y a vraiment des impacts au niveau de la santé physique, la santé
émotionnelle et aussi au niveau des performances qui vont être importants. Et comme on le
145 disait tout à l'heure, les groupes les plus vulnérables : les enfants, les étudiants, personnes
âgées, personnes malades, travailleurs vont être beaucoup plus influencés par ces
désagréments-là que la population en général.

 Un concept qui est très, très important aussi, c'est le concept de gêne sonore qui est
150 assez difficile à mesurer, dans le sens que ce n'est pas seulement le niveau de bruit qui va
impacter sur la gêne que l'on ressent. Il y a aussi des effets – par exemple, si j'habitais dans
un milieu qui était relativement calme, souvent on choisit la banlieue pour cette raison-là, et
tout à coup l'environnement sonore change, alors si j'ai l'impression de ne pas avoir le
contrôle là-dessus, il y a une récession, les prix des maisons chutent, je suis pris avec cette
155 maison-là et dans mon voisinage les niveaux de bruits augmentent, le sentiment de gêne et
d'inconfort et de détresse va être multiplié.

 Et ce n'est pas seulement en lien, donc, avec le niveau de bruit en tant que tel. Il y a
beaucoup d'éléments de contexte. Et en raison de ça, lorsqu'il y aura des experts qui se
160 pencheront sur cette question-là donc, il faudra des experts en bruits, mais des experts aussi
au plan sociologique et certainement des considérations juridiques, mais il faudra aborder le
problème avec des experts de toutes allégeances, pour être certains qu'on adresse toute la
complexité de cette problématique-là.

165 Donc, également, on voulait attirer votre attention sur la question de la réglementation et on ne va pas faire le débat aujourd'hui, mais seulement attirer l'attention sur le fait que ce n'est pas parce que c'est permis que ce n'est pas néfaste pour la santé

170 Par exemple, si on donne une autre problématique qui est liée au bruit, mais pas aux aéroports : présentement, au Canada, quand vous achetez un appareil pour la musique amplifiée, pour écouter votre musique préférée, il n'y a pas de réglementation qui va moduler le niveau de sortie. En Europe, dans plusieurs pays, on a légiféré et on a dit aux fabricants : vous n'allez pas plus haut qu'un certain nombre de décibels. Au Canada, donc les appareils qui entrent, c'est les mêmes fabricants que ceux qui envoient des appareils en Europe, mais
175 au Canada, vous avez des niveaux de sortie qui sont beaucoup plus élevés et après une minute, vous avez des dommages sur l'audition, vous avez votre dose de bruit pour la journée après une seule minute d'écoute. Alors, il faut juste se dire que ce n'est pas parce que c'est permis, ici, que ça n'est pas néfaste pour la santé.

180 Alors, ça, c'est des éléments qui sont importants. France est-ce que tu voudrais compléter un petit peu?

Mme FRANCE LACOMBE :

185 Je pourrais revenir par la suite.

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

190 Oups! Ton micro n'est pas ouvert. Voilà.

Mme FRANCE LACOMBE :

195 Oui, bonjour. Je pourrais compléter en parlant de planification de l'espace sonore? Est-ce que ça te va?

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

200 Oui.

Mme FRANCE LACOMBE :

205 Tel que madame Caouette le disait, le mémoire qui a été déposé, il s'agit bien d'un recensement de toutes les données, bien de plusieurs données, plusieurs études sur l'état de la science actuellement.

210 Je pense qu'on ne peut pas prétendre, en si peu de temps, de faire une étude exhaustive et de présenter un mémoire très exhaustif, une de nos premières recommandations est à l'effet qu'il faudrait pouvoir se pencher de façon très sérieuse sur les effets du bruit et sur la problématique présentée par le bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, en faisant entrer plusieurs acteurs. Je pense qu'ici on met la table, vous allez avoir une série d'ingrédients qui vont vous permettre, par la suite, là, de poursuivre vos démarches.

215 Ce qui est très important de comprendre dans les effets du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert, ce n'est pas sans rappeler les effets du bruit des motoneiges, des véhicules hors route du parc linéaire du P'tit Train du Nord, en ce sens que ce sont des événements isolés qui vont dépasser, qui vont émerger du fond sonore. Et tel que nous l'avons signalé dans notre mémoire, à la page 17, ce sont des études qui ont été menées par l'Organisation mondiale de la santé, par l'Agence de protection environnementale des États-Unis dès 1974, et par des études subséquentes, dans les années 90.

220 Dans une banlieue, dans un environnement de citoyens, le bruit, le fond sonore est habituellement autour de 45 décibels. On s'attend à ce que ce soit 45 décibels et on retrouve ce même niveau-là dans une politique que vous allez retrouver à la page 15, sur les niveaux sonores maximums permis en fonction de la catégorie de zonage. Et c'est issu d'une note d'instruction 9801 du ministère de l'Environnement du Québec. Alors, si on voit le zonage 1, qui réfère à un territoire destiné à des habitations unifamiliales isolées ou jumelées, des écoles, des hôpitaux, d'autres établissements ou services d'enseignement, de santé et de convalescence, on voit bien que le jour, le niveau permis est de 45 décibels. Et généralement, lorsqu'on fait des mesures, c'est à peu près le niveau de fond sonore qu'on 230 retrouve dans ce genre de municipalité ou d'habitation là.

235 Dans le cas qui concerne les bruits émergents de l'aéroport de Saint-Hubert, les nombreux décollages, atterrissages, on observe, selon les données qui nous ont été soumises, des émergences qui peuvent aller jusqu'à 30 décibels au-dessus du fond sonore. Si on revient au tableau de la page 17, les études nous disent qu'à partir de zéro décibel, c'est-à-dire que lorsqu'il y a une nouvelle source sonore qui s'ajoute, mais qui est de même niveau, c'est-à-dire une nouvelle source sonore de 45 dB au dessus d'un fond sonore de 45 dB, on va quand même avoir des plaintes sporadiques. Et là, on voit l'augmentation. Lorsque l'émergence est de 5 dB au niveau, au dessus, pardon, du niveau du fond sonore, il 240 y a des plaintes importantes, et là on augmente : 14 dB, possibilité d'actions légales; 21 dB, actions rigoureuses. Ici, on parle d'événements sonores qui peuvent émerger de 20 à 30 dB.

245 Donc, ce n'est pas étonnant que les citoyens et que les différents intervenants se retrouvent ici. C'est tout à fait dans l'ordre des choses, compte tenu du nouvel environnement qui a émergé, si je peux dire, la condition qui prévalait avant.

250 Alors, nous voulons bien attirer votre attention sur l'émergence et l'importance de calculer les événements isolés des décollages et atterrissages. Parce qu'on peut faire des mesures de bruit qui sont intégrées sur une période plus ou moins longue, sur une période de 7 heures, de 12 heures ou de 24 heures. On comprend bien à ce moment-là que la contribution des événements isolés va être noyée au travers les calculs qui sont intégrés sur une période plus longue de 24 heures.

255 Ajoutons à ça, que les études disent que la gêne ne représente que... c'est-à-dire les effets acoustiques du bruit, les niveaux sonores acoustiques ne représentent que 30 à 40 % des effets de la gêne ressentis. C'est-à-dire qu'on ne peut pas faire de relation de cause à effet entre les niveaux acoustiques permis et la gêne ressentie. C'est une contribution qui n'est pas majeure dans la circonstance. Donc, c'est multifactoriel, le problème du bruit, il y a des effets sur la santé, il y a des effets sur l'apprentissage des enfants et il y a évidemment, 260 depuis quelques années, un peu partout, de nouveaux concepts qui émergent, dont le concept de planification sonore qui, à l'intérieur de ce concept-là, va percevoir le bruit non pas comme un agent polluant, mais comme un agent à gérer au travers les autres éléments de vie des citoyens.

265 L'Organisation mondiale de la santé nous mentionne également que les gens vont subir une gêne modérée à partir de 50 décibels, les événements sonores, les émergences, ici, qu'on a pu voir dans les études étaient de 70 décibels, mais c'est très variable dépendant des secteurs, et on n'est pas là pour faire l'étude des mesures de bruit, loin de là, mais encore là, il faudrait bien prendre en compte le concept d'émergence. 270

L'Organisation mondiale de la santé nous explique également que les effets sur la santé sont ressentis bien en deçà du niveau de 70 dB(A).

275 **Mme MARIE-PIERRE CAOQUETTE :**

280 Donc voilà, c'est les éléments sur lesquels on voulait attirer votre attention. Il y a certainement une problématique au niveau de la santé publique, une problématique qui est très complexe et il faudra que plusieurs experts soient mis en présence, comme on le disait, autant les considérations juridiques, les considérations sociologiques, la santé, évidemment, mais il faudrait que les partenaires aussi de l'aéroport soient présents, qu'ils fassent partie de la solution, évidemment.

285 Quand on permet à un groupe d'être dans le même voisinage, évidemment si on parlait des effets sur la santé, quand notre environnement sonore se modifie, mais quand on a une relation d'affaires et puis que tout à coup on se fait dire qu'on ne peut plus le faire, il y a des impacts aussi.

290 Alors, il faudra vraiment que tous les acteurs soient mis en présence et éviter qu'il y ait des oppositions entre deux groupes, mais qu'on ait un éclairage vraiment des experts, appuyé sur des données scientifiques. Merci beaucoup.

LE MANDATAIRE :

295 Merci beaucoup. Est-ce que vous avez parlé de vos propositions spécifiquement, là? À travers, dans le fond, le...

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

300 Oui. Bien, en fait, comme on disait, dans le contexte, compte tenu du temps, évidemment, c'est impossible de faire une étude exhaustive, on n'avait pas tous les documents en main. Ce qu'il faut juste se dire c'est que ça prend des experts et ça va prendre du temps pour trouver une solution.

305 Et comme je disais, il faudra aussi se dire quel sera l'impact des solutions qu'on prendra. Parce qu'évidemment, il faut qu'on agisse dans un avenir rapproché, tant pour le plan économique que pour le plan de la santé, mais quels seront les impacts des décisions qu'on prendra à Saint-Hubert sur la législation au Québec et au Canada aussi. Je pense qu'il y a ce côté-là positif de se dire qu'on est en train de contribuer à quelque chose qui va faire évoluer la société québécoise et qui va faire en sorte que dans la planification urbaine, qu'on
310 tienne compte des données probantes, les données scientifiques qu'on a maintenant, et qu'on ne fasse pas une planification comme on faisait il y a quelques décennies, parce qu'il y a des données scientifiques qu'on n'avait pas à ce moment-là.

315 **LE MANDATAIRE :**

Dans votre présentation, dans le mémoire aussi, vous revenez régulièrement sur le concept d'émergence, mais je ne trouvais pas, je ne pouvais pas prendre pied, là, dans le rapport, sur ce concept-là. Pouvez-vous me l'expliquer?

320

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

Un petit peu plus, oui.

325 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Oui, bien c'est-à-dire que l'émergence va être calculée, ça va être les événements sonores isolés qui vont dépasser en nombre décibels, le fond sonore habituel.

330 **LE MANDATAIRE :**

O.K.

335 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Donc, si par exemple dans l'agglomération de Saint-Hubert, à l'extérieur, durant l'été, on peut noter un niveau de fond sonore d'environ 45 décibels, qui correspond à un zonage de type 1, à ce moment-là, l'émergence, ça va être le niveau de décibels qui va dépasser ce 45 décibels-là. Donc, si on a une tondeuse, la tondeuse va pouvoir dépasser de 20 ou 25
340 décibels ce niveau de fond là. Parce qu'on pense qu'une tondeuse va émettre autour de 70 décibels. Alors, l'émergence c'est la différence, en décibels, entre le fond sonore et le maximum du bruit.

345 **Me MARCO RIVARD :**

Donc, c'est un peu la conjonction du tableau de la page 15 avec le tableau de la page 17?

350 **Mme FRANCE LACOMBE :**

C'est exactement ça. C'est exactement ça, oui. Et peut-être pour compléter ce que Marie-Pierre mentionnait, dans les propositions que l'Ordre émet au chapitre 7, à la page 20, notre première proposition, évidemment, c'est de mettre sur pied un groupe de travail multidisciplinaire, tel qu'on l'a mentionné, pour étudier les effets complexes du bruit et
355 également les propositions suivantes, donc de 2 à 5. On voit, en proposition 4, de tenir compte et d'utiliser la notion d'émergence dans vos réflexions; et dans la proposition 3, d'appliquer les principes et les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé en lien avec la santé des populations.

360 Nous émettions également, en proposition 5, de pouvoir évaluer, que la Direction de la santé publique de la Montérégie puisse évaluer sur le terrain, les effets de la santé de la population. Je pense que là, on en est à des études théoriques, mais j'imagine qu'il pourrait être intéressant, pour la Direction de la santé publique, de voir ou d'étudier les effets de la population actuellement.

365

LE MANDATAIRE :

Madame Sauvé, Docteure Sauvé nous disait qu'elle n'en avait pas les moyens, cette semaine. Avez-vous les moyens?

370

Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :

Non, pas plus que vous.

375 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Un ordre professionnel, ce n'est pas dans le mandat d'un ordre professionnel de faire ce genre d'étude. Par contre, au Canada, je peux vous dire qu'il y a des experts en audiologie qui sont spécialistes dans ce genre d'étude.

380

LE MANDATAIRE :

Au Canada? Santé Canada ou...?

385 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Ce sont souvent des organisations affiliées à des universités. Il y a des groupes d'experts au Canada et les groupes d'experts, les acousticiens, les audiologistes qui sont affiliés aux universités canadiennes, sont parmi les plus connus mondialement. On ne le sait pas toujours, mais il y a de très fortes expertises au Canada. Au Québec et en Ontario, notamment.

390

Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :

Je pense que – si vous me permettez, Monsieur Flanagan?

395

LE MANDATAIRE :

Oui, allez-y.

400

Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :

Il faut faire attention aussi. C'est sûr qu'on est dans une époque où les données probantes sont très, très importantes, il y a quand même des études qui ont été faites dans d'autres pays et il faudrait éviter de multiplier les études ou de ne pas arriver à des résultats parce qu'on n'a pas eu les moyens de faire toutes les études. On peut quand même se reposer sur des données probantes qui existent dans d'autres pays et je pense qu'il faut éviter aussi, comme on le disait, d'opposer des groupes et de se matraquer des études qui ne seraient pas faites sur la même base.

405

410

415 Je pense que si le comité d'experts, qui regrouperait, là, vraiment toutes les parties, s'entendait sur les façons, qu'est-ce qu'on veut mesurer exactement, est-ce qu'on reconnaît... si tout le monde, on reconnaît qu'il y a des problèmes de santé publique, on s'entend là-dessus, il y a peut-être des choses qu'on n'a pas – on n'a pas besoin de réinventer la roue, là. Je pense qu'il faut éviter de paralyser les travaux, il y a quand même, comme on le disait, des gens qui ont des problèmes de santé, il y a une organisation qui a des... il y a des aspects économiques à prendre en considération, alors ce n'est pas de paralyser, là, tout ce monde-là puis de paralyser l'avancement des travaux.

420 **LE MANDATAIRE :**

425 Ce qu'on peut dire, c'est que je pense qu'il est généralement admis, en tout cas on a pu le sentir au cours des trois derniers jours, je pense qu'il n'y a personne qui remet en question qu'il y a du bruit. En même temps, aussi, on est là pour trouver des solutions le plus rapidement possible. En même temps, bien tant mieux si on est capable d'avoir des données pour pouvoir évaluer l'impact, peut-être, que peut avoir sur la population, le niveau de bruit excédentaire là, si on peut dire.

430 Alors, à ce moment-là, peut-être que les efforts devraient être concentrés davantage sur les mesures d'atténuation, justement, puis je rejoins peut-être un peu votre notion d'émergence où, dans le fond, ce que vous nous dites, c'est d'établir une réglementation, justement, dans la perspective de gérer, dans le fond, ces excédents-là. Vous voyez ça comment, cette question-là? Comment ça peut être fait? Est-ce que c'est possible – dans le fond, ce que je comprends dans votre concept d'émergence, c'est tout ce qui est au-dessus de la ligne de 45 ou autour de.

435 **Mme FRANCE LACOMBE :**

440 Oui. C'est une donnée théorique, là. Évidemment, il faudrait mesurer.

LE MANDATAIRE :

445 Oui, c'est ça. C'est ça, c'est théoriquement, là. Donc, théoriquement, on veut gérer tout ce qui est au-dessus de 45.

Mme FRANCE LACOMBE :

C'est ça.

450 **LE MANDATAIRE :**

Mais est-ce qu'on peut l'éliminer? Est-ce que c'est possible? Comment qu'on fait ça?

455 **Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :**

455

C'est certain qu'aujourd'hui, comme je vous disais, c'est un problème qui est trop complexe pour qu'on puisse arriver avec des solutions concrètes. Mais ce qu'il faut s'assurer c'est que les experts qui vont prendre le temps d'étudier la question, vont tenir compte du concept d'émergence, vont tenir compte des études qui ont été faites dans d'autres pays et vont prendre la situation dans son ensemble, là, vraiment. Qu'il n'y aura pas d'éléments qui vont être tenus pour compte, là. Mais je ne pense pas qu'aujourd'hui – on est à l'étape des hors-d'œuvre, on est très loin du dessert, là, je ne pense pas qu'on puisse s'avancer sur des solutions comme ça en deux, trois minutes, là.

460

465 **LE MANDATAIRE :**

Selon vous, vu de l'extérieur comme ça, qui devrait prendre le leadership, justement, à ce niveau-là?

470 **Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :**

470

Je vous avoue que ce n'est pas à l'Ordre de se mêler des choses de la Ville. Alors, vraiment, il faudra s'assurer que si c'est la Ville qui fait la consultation publique, que la Ville s'assure d'avoir sur la table toutes les parties en présence et aussi, comme on le disait, vraiment des experts des considérations juridiques, de la santé, des experts en bruit; c'est certain qu'il y a des audiologistes qui sont spécialisés en bruit, mais il faudra vraiment que toute la question soit prise en compte.

475

480 **LE MANDATAIRE :**

480

Parce que dans un contexte aussi également de réglementation fédérale, lorsqu'on parle d'un aéroport, là, en quelque part, il faudra éventuellement, si on prenait cette avenue-là, impliquer Santé Canada, j'imagine?

485 **Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :**

485

Il faudra impliquer tous les intervenants. Mais quand vous allez entrer dans les questions de législation et considérations juridiques, ça ne sera pas, probablement, les orthophonistes et les audiologistes qui seront les experts de ces questions-là.

490

Me MARCO RIVARD :

Mais sur le plan scientifique, avez-vous une idée d'où se situe Santé Canada sur ces questions-là?

495

Mme FRANCE LACOMBE :

Santé Canada, on a des études qui datent du début des années 70 et qui ne sont pas, qui n'apportent pas les mêmes résultats ni les mêmes données que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. C'est comme ça en bruits au travail, c'est comme ça en bruits aériens, en bruits routiers, en bruits dans les jouets sonores, en bruits de la musique amplifiée.

500

Me MARCO RIVARD :

Pouvez-vous développer davantage? Êtes-vous en train de dire que Santé Canada n'est pas au même diapason que, par exemple, le Québec ni l'OMS? Santé Canada à une opinion divergente?

505

Mme MARIE-PIERRE CAOINETTE :

Pas nécessairement. Ce n'est pas nécessairement...

510

Mme FRANCE LACOMBE :

Pouvez-vous spécifier votre question?

515

Me MARCO RIVARD :

Non, j'essayais de savoir où se situe Santé Canada dans la question de savoir à quel moment le bruit constitue un inconvénient pour la santé. Vous semblez me dire qu'ils n'étaient pas au diapason?

520

Mme FRANCE LACOMBE :

C'est-à-dire que lorsqu'on regarde les recommandations de Santé Canada pour un bruit, par exemple pour la musique amplifiée, les recommandations vont être différentes que lorsqu'on regarde ses recommandations pour les bruits d'aéroport. C'est bien évident que l'Organisation mondiale de la santé, indépendamment de la source de bruit, que ce soit un avion, une musique amplifiée ou un hochet, 90 décibels, par exemple, c'est trop fort.

525

530

LE MANDATAIRE :

Donc, si je comprends...

535

Mme FRANCE LACOMBE :

Il y a des différences.

540

LE MANDATAIRE :

Oui, il y a une différence, mais dans ce sens là...

545

Mme FRANCE LACOMBE :

Pour le lecteur que nous sommes.

LE MANDATAIRE :

550

... ou dans ce sens-là?

Mme FRANCE LACOMBE :

C'est-à-dire?

555

LE MANDATAIRE :

Bien, est-ce que c'est plus sévère ou moins sévère quand on parle d'un aéroport par rapport au jouet, mettons?

560

Mme FRANCE LACOMBE :

À l'Organisation mondiale de la... au jouet?

565

LE MANDATAIRE :

Oui?

Me MARCO RIVARD :

570

Plus concrètement, si à un moment donné, Transports Canada demande à Santé Canada : on a des chiffres, on a les chiffres qu'on connaît aujourd'hui, est-ce qu'il y a un problème de santé? De quel côté va se brancher Santé Canada?

Mme FRANCE LACOMBE :

575

Il faudrait leur demander. Je ne veux pas... on préfère ne pas s'embarquer là-dedans.

Me MARCO RIVARD :

580

O.K. Donc, ça serait une inconnue à ce stade-ci. Ça serait une vérification à faire.

Mme FRANCE LACOMBE :

585

À faire. Ce serait une vérification à faire, très certainement. Oui, oui, oui. Mais ce n'est pas à nous de répondre à ça. On connaît les données de l'Organisation mondiale de la santé, c'est ce qu'on applique, c'est ce qu'on tente de démontrer, autant dans le bruit aérien, routier, le bruit au travail également, c'est la même chose. Il y a des représentations qui sont faites pour harmoniser les données de bruit admissible dans les industries. Mais il faut bien comprendre qu'il y a des données économiques, qu'il y a des considérations économiques et législatives aussi.

590

Mme MARIE-PIERRE CAOUCETTE :

595

Et ce qu'on disait, en fait, en introduction, c'est que le bruit est apparu dans nos vies depuis quelques décennies seulement. Alors, évidemment, toutes les études ne sont pas réalisées, tous les pays ne sont pas rendus au même niveau. C'est pour ça que je vous disais tantôt : ce n'est pas parce que quelque chose est permis qu'il est nécessairement bon pour la santé.

600

Ce n'est pas nécessairement que deux pays ou deux organisations ont des points de vue divergents, mais c'est juste que tout le monde est en train de s'adapter. On parlait tantôt d'autres problématiques qu'il y a eu dans d'autres municipalités, ça apparaît tout d'un coup. Et c'est pour ça que je disais que ça ne sera pas simple, parce qu'il y a une solution qu'il faudrait trouver assez rapidement pour l'aéroport de Saint-Hubert, mais ce qui va se passer ici va avoir des impacts sur le développement urbain qu'il va y avoir dans les prochaines années.

605

Mme FRANCE LACOMBE :

610

Et, Maître Rivard, si je peux compéter? Par exemple, avec l'avancement des études, on peut se référer à la réglementation américaine pour le bruit en industrie.

615 On disait, à l'époque, au début des années 70, qu'on permettait à un travailleur d'être
exposé durant 8 heures ou 9 heures à des niveaux de 90 décibels, que c'était sécuritaire
pour la santé. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, on le sait que c'est faux. Mais ce sont les
mêmes législations.

620 **Me MARCO RIVARD :**

Il faut que ça évolue.

M. SYLVAIN LESSARD :

625 Une question sur le bruit aux aéroports en général, au Canada et aux États-Unis, la
gêne occasionnée par le bruit aux alentours des aéroports est mesurée en courbe NEF qui
est le *Noise Exposure Forecast*, qui est une mesure de la gêne du bruit, et ce sont ces
cartes-là, de courbes NEF, qui sont produites, à peu près tous les aéroports, pour présenter
l'exposition au bruit dans les quartiers environnants. Votre mémoire n'en fait pas mention,
630 mais est-ce que vous avez un avis sur l'utilité ou la pertinence ou le sérieux de ces courbes-
là par rapport aux mesures, en décibels qui se produisent à un moment donné précis?

Mme FRANCE LACOMBE :

635 Je pense que dans notre rapport on mentionne que ce serait pertinent qu'on puisse
avoir les mesures NEF.

M. SYLVAIN LESSARD :

640 Oui? Donc, ça revient à une de vos recommandations de faire des études de
mesures et donc de produire l'empreinte sonore de l'aéroport avec des courbes NEF?

Mme FRANCE LACOMBE :

645 Exact. Entre autres. Entre autres choses.

M. SYLVAIN LESSARD :

Entre autres choses.

650

Mme FRANCE LACOMBE :

655 Pour mesurer la gêne autour des aéroports, il y a des législations, il y a des pays qui ont fait valider des questionnaires, par exemple. Parce que comme c'est mentionné, ce ne sont pas que les mesures acoustiques qui peuvent expliquer à 100 % le degré de gêne. La corrélation est à l'effet que toutes les mesures acoustiques ne peuvent expliquer que de 30 à 40 % des effets de la gêne. Mais on recommande aussi de faire... de pouvoir regarder la norme ISO 1996, qui va inclure les mesures NEF, entre autres choses.

660 **M. SYLVAIN LESSARD :**

D'accord. Et votre première recommandation de mettre sur pied un groupe de travail multidisciplinaire, est-ce que selon vous c'est... parce que depuis deux jours, il y a beaucoup d'intervenants qui ont recommandé la mise sur pied d'un comité de gestion de bruit à l'aéroport, alors pour vous, ce serait un peu la même chose, là?

Mme FRANCE LACOMBE :

670 Bien, en fait, la recommandation a été faite avant les deux journées.

M. SYLVAIN LESSARD :

D'accord, O.K.

675 **Mme FRANCE LACOMBE :**

Donc, c'était compte tenu de la problématique très complexe du bruit, de la gêne des citoyens.

680 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Et votre association, j'imagine, serait prête à participer à un tel comité, si on vous invite à en faire partie?

685 **Mme MARIE-PIERRE CAOQUETTE :**

Bien, l'Ordre peut certainement recommander des experts, des membres qui sont spécialisés dans ces questions-là et peut certainement jeter un coup d'œil. Ce n'est pas à l'Ordre de réaliser les études ou de vraiment...

690

M. SYLVAIN LESSARD :

Oui, oui. Oui, oui, on s'entend. D'accord.

695 **Mme MARIE-PIERRE CAOQUETTE :**

Mais certainement qu'on serait intéressé à vous accompagner dans cette recherche-là de solution durable.

700 **M. SYLVAIN LESSARD :**

D'accord, merci.

LE MANDATAIRE :

705

Alors, qui est visé par votre recommandation 3, qui est d'appliquer les principes et recommandations de l'OMS, donc en matière de contrôle du bruit, en tenant compte des principes de précaution, du pollueur-payeur, de coopération puis de responsabilité partagée?

710 **Mme MARIE-PIERRE CAOQUETTE :**

Oui, il y a deux niveaux, comme on le disait tantôt.

LE MANDATAIRE :

715

Mais dans le contexte?

Mme MARIE-PIERRE CAOQUETTE :

720

Peut-être qu'éventuellement on pourra en arriver à des lignes directrices puis dire : dorénavant, on évitera de mettre en contexte, on ne devrait peut-être pas laisser des gens pouvoir habiter près d'un aéroport, puis une fois qu'on permet ça, bien, est-ce qu'on devrait permettre que l'aéroport prenne de l'expansion?

725

Mais dans le cas qui nous préoccupe, on a cette situation-là. Alors, on ne peut pas défaire les choses, il faut travailler avec ce qu'on a sous la main. Alors, je pense que tout le monde devrait faire partie de la solution. C'est toujours inconfortable quand on fait partie du problème, je pense qu'à ce moment-là, tous les intervenants qui sont en place devraient faire partie de la recherche de solutions puis devraient mettre leur expertise à profit.

730

Mais peut-être que de ces considérations-là, on pourra faire émerger, si je peux me permettre, des recommandations qui éviteront, dans l'avenir, et qui vont cibler, justement, est-ce que c'est à la Ville ou est-ce que c'est à d'autres intervenants, là, de prendre des mesures pour éviter de se retrouver dans des situations comme celles-là.

735

LE MANDATAIRE :

Bien, Madame Caouette, Madame Lacombe, merci. Merci beaucoup.

740

Mme MARIE-PIERRE CAOUETTE :

Merci.

LE MANDATAIRE :

745

On appelle Michel Moreau. Donc, effectivement, c'est monsieur Moreau et monsieur Psutka.

M. MICHEL MOREAU :

750

Donc, moi, je vais en quelque sorte relire le document qu'on vous a fait parvenir. J'aimerais bien, s'il y a des questions un peu complexes, qu'elles soient posées en anglais à monsieur Psutka.

755

LE MANDATAIRE :

Parfait, merci.

M. MICHEL MOREAU :

760

Alors, 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 à Saint-Hubert. Beaucoup de choses ont déjà été dites de ce qu'on va vous dire maintenant, on arrive en fin de consultation.

765

Pour information, COPA signifie *Canadian Owners and Pilots Association*, c'est-à-dire les pilotes et les propriétaires d'avions du Canada. C'est une association qui compte environ 18 000 membres au Canada, dont 2 500 au Québec, et qui représente les intérêts de l'aviation privée – en anglais, *personal aviation* – c'est-à-dire l'aviation non commerciale et c'est-à-dire tous ceux qui utilisent des avions à des fins récréatives ou professionnelles.

770

775 COPA est membre de l'IAOPA *International Council of Aircraft Owners and Pilot Associations*, qui regroupe les associations similaires dans la plupart des pays. COPA n'est pas le porte-parole des entreprises aéronautiques – écoles, entreprises d'entretien, transport aérien – qui opèrent à Saint-Hubert, mais le porte-parole des propriétaires d'avions basés à Saint-Hubert et des pilotes qui louent des avions à des fins personnelles ou qui atterrissent en provenance d'autres aéroports ou d'autres pays.

780 Toutefois, il est clair que les intérêts des membres de COPA convergent, dans bien des cas, avec ceux des opérateurs à l'aéroport. Nos membres sortent des écoles qui s'y trouvent, ils louent des avions, reçoivent occasionnellement une formation complémentaire et y font entretenir leurs appareils par les entreprises qui sont établies à l'aéroport. Enfin, ils partagent les mêmes infrastructures : les pistes, les procédures d'approche, les services de la tour de contrôle, et cetera.

785 C'est à ce titre qu'en juillet 2009, COPA s'était fermement opposée aux exigences déraisonnables de la précédente administration municipale qui prétendait bannir les avions à pistons purement et simplement pendant les fins de semaine. On vous a d'ailleurs fait parvenir une copie de la lettre qui avait été envoyée à ce moment-là, et c'est aussi à ce titre
790 que COPA intervient dans cette consultation publique. Les observations que souhaite faire COPA ne sont pas très différentes de celles qui avaient été faites en juillet 2009.

795 Suite aux sommations faites par la précédente administration municipale, en juin dernier, à l'encontre de DASH-L, des mesures d'atténuation de bruit avaient été prises par une résolution du conseil d'administration de DASH-L. Toutes ces mesures, à notre avis, allaient dans le bon sens.

800 Parallèlement, la Ville a commandé une étude de bruit qui s'est déroulée du 8 août au 3 septembre. Deux observations s'imposent, à notre avis. D'abord, il n'est pas très sûr que les mesures prônées par l'administration de l'aéroport aient toutes été en place et observées lorsque l'étude de bruit a commencé. Ça prend un certain temps pour changer les habitudes de tous les pilotes qui opèrent à l'aéroport, ainsi que les habitudes des contrôleurs aériens.

805 Deuxièmement, cette étude de bruit a été faite pendant la période la plus défavorable, c'est-à-dire la période la plus chaude, la période à laquelle les avions développent le moins de puissance et donc, prennent le moins rapidement de l'altitude et ainsi font le plus de bruit au-dessus des maisons des résidents. Nous pensons que l'étude est insuffisante pour conclure; l'étude devrait être faite de manière continue sur une période
810 de 12 mois et non pas sur le mois le plus défavorable aux opérateurs de l'aéroport.

815 Et à cet égard – alors, ça, c'est une addition que je fais au mémoire qu'on vous a fait parvenir, c'est basé sur ce qu'on a entendu depuis deux jours, là –, nous saluons, nous sommes heureux des recommandations de la Direction de la santé publique qui propose un système de surveillance permanent, ainsi que les propositions qui ont été faites par la firme *General Aviation Safety Network*, de même que par l'AQTA.

820 Donc, on pense que l'étude d'impact du bruit devrait être faite par des spécialistes plus compétents et faire une étude plus complète et, surtout, faire un suivi permanent, quoi.

Dans notre lettre à DASH-L, nous soulignons qu'il existait une procédure émise par Transports Canada pour adresser les conflits résultant du bruit autour des aéroports et nous avons fourni les coordonnées de cette étude.

825 L'aéroport de Saint-Hubert est un aéroport certifié qui fait partie d'une infrastructure nationale, qui opère suivant des normes émises par Transports Canada; tout pendant que cela sera le cas, avant de modifier, dans les documents – le CAP, *Canadian Airline Pilot* ou le CFS, *Canadian Flight Supplement* – des nouvelles règles de contrôle des émissions restrictives, des émissions de bruit restrictives, une étude très exhaustive doit avoir lieu; les éléments et les étapes de cette étude sont contenus dans le document qu'on vous a fait
830 parvenir, et comprennent naturellement une évaluation des nuisances acoustiques, des aspects touchant à la sécurité, aux coûts, à l'incidence sur le trafic aérien.

835 Des consultations auprès de toutes les parties concernées sont prévues, en cela on dit la même chose qui vient d'être dite et qui a été répétée à plusieurs occasions. Enfin, cette étude relève de la responsabilité du proposant, en l'occurrence, j'imagine, la Ville ou peut-être DASH-L, et la coordination, la vérification et l'approbation par TransCanada et le CARAC – alors, là, je suis un peu mal pris pour les... CARAC, encore, c'est?

840 **M. KEVIN PSUTKA :**

Canadian Aviation Regulatory Advisory Council.

845 **M. MICHEL MOREAU :**

Canadian Aviation Regulatory Advisory Council – relève du gestionnaire régional de la sécurité des aérodromes. Quelles que soient les conclusions tirées par la consultation publique qui a lieu en ce moment, cette étape nous paraît incontournable. L'étape du suivi de la procédure recommandée par Transports Canada.

850 L'aéroport de Saint-Hubert occupe une place prépondérante dans l'infrastructure aéronautique au Québec et au Canada, c'est le plus important centre d'entraînement de pilotage au Québec, c'est le seul aéroport de la région de Montréal qui offre des services

855 complets pour l'aviation générale : FBO, tour de contrôle, approche aux instruments, douanes. Si on exclut l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, qui n'est vraiment pas... qui n'encourage vraiment pas l'aviation légère à cause des frais qu'ils imposent et du désir de ne pas mélanger le type de trafic, aviation légère et aviation des compagnies aériennes.

860 De l'avis de monsieur Rainville, le président du conseil d'administration de DASH-L jusqu'à récemment, les écoles représentent seules, des retombées économiques de 20 à 30 millions par an, pour la communauté et c'est sans doute pas tout. On recommande qu'une étude impartiale d'impact économique devrait être faite, des études semblables ont été menées dans d'autres villes au sujet d'autres aéroports et elles démontrent que les retombées directes et indirectes sont très au-delà de ce que les gens pensent en général.
865 Et on a joint à notre mémoire un exemple d'une étude qui a été faite pour Oshawa et c'est étonnant de voir, en fait, la taille de ces retombées économiques générées par un aéroport dans une communauté.

870 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, les citoyens de Saint-Hubert souffrent-ils d'inconvénients dus au bruit, mais il s'agit d'une minorité de ses citoyens et il ne faudrait pas que les récriminations...

875 **LE MANDATAIRE :**

S'il vous plait! s'il vous plait! (S'adressant à l'auditoire).

M. MICHEL MOREAU :

880 Alors, je reprends ma phrase.

LE MANDATAIRE :

885 On est bien parti, c'est vendredi après-midi, il reste quelques heures...

M. MICHEL MOREAU :

890 Effectivement, la communauté de Longueuil - Saint-Hubert comprend plus de monde que ceux qui sont victimes du bruit occasionné par l'aéroport. Et ce serait dommage que ça mette en péril l'avenir de l'aéroport.

Enfin, on ne peut pas passer sous silence non plus que cet aéroport existait avant le développement domiciliaire et...

895 **LE MANDATAIRE :**

Excusez. Excusez, Monsieur Moreau. Excusez-moi juste une seconde.

M. MICHEL MOREAU :

900

Oui.

LE MANDATAIRE :

905

Monsieur là-bas, là? Là, je vous avertis. Je ne veux plus entendre de cri, ça va? C'est compris? Merci. Allez-y.

M. MICHEL MOREAU :

910

Merci. Où j'en étais? Donc, on ne peut pas passer sous silence, parce que c'est un fait, ça a été... c'est un fait avéré, quoi. Et à cet égard, les municipalités ont une responsabilité qu'ils oublient, trop souvent, en favorisant ces développements domiciliaires auprès des aéroports.

915

COPA pense que des solutions de compromis doivent pouvoir être trouvées en utilisant la procédure prévue par Transports Canada et que ceci doit être fait avec les partenaires locaux, administrateurs de l'aéroport, écoles de pilotage, entreprises et représentants des propriétaires d'avions ainsi que les représentants des citoyens de Longueuil - Saint-Hubert. Et alors, si un tel travail est entrepris, COPA serait prête à apporter son concours.

920

Enfin, et ça, ce n'était pas spécifiquement noté dans notre mémoire, l'idée d'avoir un comité de gestion de bruit est quelque chose qu'on encourage fortement. On a des exemples où ce genre de comité n'a pas éliminé toutes les plaintes, mais les a réduites grandement. C'est le cas en particulier de l'aéroport de Buttonville près de l'Ontario, qui est un aéroport de dimensions à peu près semblables à celles de Saint-Hubert et qui est aussi bordé à la fois par des zones industrielles, mais aussi par des zones résidentielles, quoi. Et en prenant certaines mesures, on arrive à réduire l'impact sur les populations.

925

930

Enfin, bon, je me répète, nous pensons que des moyens permanents de mesures de bruit devraient être installés, afin de suivre la situation, d'éliminer les plaintes fantaisistes, parce que j'ai l'impression qu'on a entendu quelques plaintes, depuis deux jours, qui étaient un peu fantaisistes. Il y a un réel problème de bruit, mais il y avait certaines plaintes qui paraissaient exagérées, quoi. Qu'est-ce que je voulais dire d'autre?

935

940 Enfin, et ça, c'est un commentaire un peu personnel, l'attitude du tout ou rien de part
et d'autre, de ceux qui font du bruit et de ceux qui en sont victimes, n'est pas raisonnable.
Les écoles ont toujours été à Saint-Hubert. On a entendu que c'était depuis que les écoles
s'étaient installées, moi, j'ai fait mon cours de pilote en 1972, à Saint-Hubert. Je ne veux pas
revenir sur la question du fait qu'il y avait, à l'époque, 300 000 mouvements alors qu'il n'y en
a que 200 000 en ce moment, mais je viens de le faire, la plupart des gens, les exposés
qu'on a entendus depuis deux jours, la plupart des gens disent : tout allait très bien jusqu'en
2008. Alors, peut-être qu'une solution de compromis, ce serait de revenir au niveau de
mouvements qu'on avait en 2008, je ne sais pas, comme mesure temporaire avant de
945 trouver les solutions définitives.

Voilà. C'est tout ce que j'ai à dire et je vous remercie de votre attention.

LE MANDATAIRE :

950 Merci beaucoup Monsieur Moreau. Dans un premier temps, vous dites que vous
représentez 18 000 membres au Canada, dont 2 500 au Québec, combien à Saint-Hubert?

M. MICHEL MOREAU :

955 Ah, je ne sais pas.

LE MANDATAIRE :

960 O.K. À la fin, quand vous nous parlez de ramener le nombre de mouvements au
niveau qu'il était autour de 2008, donc vous seriez ouvert à ce que...

M. MICHEL MOREAU :

965 Ça, c'est ma position personnelle. Ce n'est pas sanctifié par l'association.

LE MANDATAIRE :

970 Personnellement, O.K. Parfait. Mais disons, vous, personnellement, donc vous seriez
ouvert à ce qu'il y ait une réglementation pour limiter le nombre de mouvements?

M. MICHEL MOREAU :

975 Moi, ça me permettrait un compromis pour le moment. Pour le temporaire, quoi. En
attendant de trouver des solutions définitives. Il y a eu beaucoup de solutions qui ont été
mises sur la table, mais toutes devraient... nous, on pense qu'on devrait suivre

méthodiquement le processus qui est proposé par Transports Canada, et ça, ça passe par une étude de bruit plus complète, plus longue que ce qui a été fait, quoi.

980 **LE MANDATAIRE :**

Mais qu'est-ce que vous reprochez à l'étude de Dessau, en particulier, à partir de... enfin, il y a peut-être deux choses : dans un premier temps, à tout le moins, parce que ce n'est quand même pas une étude exhaustive, là, qui a été faite, là; ça, on s'entend là-dessus, mais ça nous permet néanmoins d'observer que, par temps chaud...

985

M. MICHEL MOREAU :

Il y a du bruit.

990

LE MANDATAIRE :

... il y a du bruit.

995

M. MICHEL MOREAU :

Il y a du bruit, oui. Ça, c'est certain.

LE MANDATAIRE :

1000

On ne peut pas le nier.

M. MICHEL MOREAU :

1005

On ne peut pas le nier.

LE MANDATAIRE :

Parfait. Alors, il y a eu des tentatives l'été dernier, entre autres par l'autorité aéroportuaire DASH-L, de venir avec...

1010

M. MICHEL MOREAU :

Un certain nombre de mesures.

1015

LE MANDATAIRE :

... un certain nombre de mesures, d'en diminuer les effets.

1020 **M. MICHEL MOREAU :**

Oui.

LE MANDATAIRE :

1025

Est-ce que, selon vous, selon les membres que vous représentez ou, enfin, ce que vous en savez, ça a eu un résultat quelconque?

M. MICHEL MOREAU :

1030

Ça a probablement eu un résultat, je ne sais pas jusqu'à quel point, parce que les mesures, on n'a pas fait de mesures avant et de mesures pendant. Moi, ce que je pense, c'est que l'étude de bruit s'est faite, ces mesures venaient juste d'être proposées par DASH-L. On a entendu à plusieurs reprises que c'était des mesures volontaires, alors les écoles, bien au fait de ce qui se passe à l'aéroport, ont dû sans doute imposer ces mesures à leurs étudiants, à leurs instructeurs; est-ce que la tour de contrôle était vraiment partie prenante de ça? Est-ce que les pilotes qui sont des pilotes itinérants – ils ne pouvaient pas être au courant de ces mesures, elles n'étaient pas publiées – les pilotes qui sont des pilotes privés et qui ont leur avion basé à Saint-Hubert, je ne suis pas sûr qu'ils aient été avisés de ces mesures. Donc, tout ça, ça fait que je ne suis pas sûr que l'effet escompté par les mesures a été réalisé, quoi.

1035

1040

LE MANDATAIRE :

1045

Do you think, Mr. Psutka, that making studies will change the results or avoid the noise around the airport?

Mr. KEVIN PSUTKA :

1050

It's very important to do proper studies to determine what the problem is. If there is a snapshot taken in time, as my colleague referred to, it seemed to occur in a recent past at the worst possible time to take it, that's not necessarily the right way to look at the problem. You have to do a proper study to see what the full impact of the operation is at various times of the year and various locations.

1055

LE MANDATAIRE :

1060 But making studies will take time; so we are facing the problems around the airport, so what can we do to solve the problems since we have maybe a complete idea with those studies?

Mr. KEVIN PSUTKA :

1065 It is a complex issue. What it needs is to get a group of people that are effected by on both sides of the fence – within the airport and without – to be involved in a committee to manage the noise, to come up with procedures. It has worked very well in other locations, I think we mentioned Buttonville, they have been very successful in a very similar situation – in fact, worst than this one in terms of surrounding a community – in managing the noise and managing to keep the airport open as a 24-hour a day operation. That is the key component
1070 as to get noise management resources going here, and that can be done in a short term.

LE MANDATAIRE :

1075 Monsieur Moreau donc, dans la même veine d'idée que tantôt, si on dit – et là, je vais parler à l'Association, là.

M. MICHEL MOREAU :

1080 Oui.

LE MANDATAIRE :

1085 O.K.? Est-ce que l'Association, à ce moment-là, serait d'accord à ce que, dans le fond, on règlemente davantage les activités pour diminuer le nombre de mouvements, peut-être pour contraindre un peu plus, par exemple, les écoles de pilotage pour diminuer le bruit?

M. MICHEL MOREAU :

1090 Pourquoi ne posez-vous pas la question au président de l'Association? Did you hear the question? Would the Association support more regulation to reduce the, I guess, the movements?

LE MANDATAIRE :

1095 The movements. Because, we are looking for solutions...

M. MICHEL MOREAU :

Short terms and...

1100

LE MANDATAIRE :

... to avoid the noise or, you know, have less noise around the airport. So what is your Association...

1105

Mr. KEVIN PSUTKA :

We're in support of anything that will help the airport survive in a long term. So there's a number of issues that have to be addressed there, most notably the economic viability of the airport. If the decision is to cut the number of movements at the airport, such that the airport does not remain viable, we are not in favour of that. If the restrictions are such that it will be a compromise on everybody's part such that the airport and the people at the airport remain viable, we're fully in support of that. Similar things happened in Buttonville. They do have restrictions on where you go when you go and how you go at the airport in order to make sure it remains viable.

1110

1115

M. SYLVAIN LESSARD :

Yes, Mr. Psutka, apart from Buttonville airport, is COPA involved elsewhere in Canada in general aviation airports in similar noise management problems?

1120

Mr. KEVIN PSUTKA :

There are other airport throughout the country where they have noise management committees and groups managing the noise; another similar airport to this one is Boundary Bay in British Columbia where they have as many or more movements than you have here and they manage it with a noise management committee. And there are other examples like that across the country. We don't specifically participate in those, we rely on our local members, with their knowledge to be part of those.

1125

1130

M. SYLVAIN LESSARD :

Okay. So for us, really, Buttonville and Boundary Bay could be good examples where they have implemented good practices and we could look at those practices more carefully.

1135

Mr. KEVIN PSUTKA :

Yes.

1140 **M. SYLVAIN LESSARD :**

And maybe there are good ideas for us down there.

1145 **Mr. KEVIN PSUTKA :**

Yes.

M. SYLVAIN LESSARD :

1150 Okay, thank you.

LE MANDATAIRE :

1155 Vous dites aussi que vous avez... enfin, vous avez manifesté votre opposition contre l'interdiction des touch-and-go les fins de semaine.

M. MICHEL MOREAU :

1160 Oui, ça nous paraissait un peu excessif de les interdire complètement. Mais ce n'était pas seulement les touch-and-go qui étaient demandés, c'était toute activité des avions à pistons. Donc, ça excluait aussi les avions de passage, les propriétaires d'avion qui n'ont que la fin de semaine pour aller se promener en avion... c'était vraiment drastique.

LE MANDATAIRE :

1165

Et si, disons, on limitait cette interdiction uniquement aux touch-and-go, par exemple?

M. MICHEL MOREAU :

1170 Pardon? Si l'interdiction se limitait aux touch-and-go?

LE MANDATAIRE :

1175 Oui?

M. MICHEL MOREAU :

1180 Il faut quand même... Bon, ça paraît aussi très fort, ça. En limiter le nombre, peut-être. Mais empêcher les touch-and-go... Il n'y a pas que des étudiants étrangers dans ces écoles, il y a des gens d'ici qui poursuivent, qui essaient de passer une licence et beaucoup d'entre eux n'ont que les fins de semaine aussi pour venir suivre ces cours. Ils ont une profession. Interdire complètement, c'est fort. Moi, je n'ai pas connaissance d'aéroports où c'est à ce point-là, où il y a des interdictions de telle nature, quoi.

1185 **Me MARCO RIVARD :**

Vous n'avez pas mis l'emphase là-dessus, mais j'ai retenu de votre mémoire que, oui, vous recommandez de suivre la procédure de Transports Canada pour la gestion du bruit, mais dans votre mémoire, vous allez plus loin, vous dites que vous n'avez pas le choix de suivre la procédure de Transports Canada.

M. MICHEL MOREAU :

1195 À mon avis, si on peut arriver à un accord... D'abord, là, on est un peu dans cette procédure. Cet exercice, là, c'est un des exercices qui est recommandé dans la procédure. Si on peut arriver à développer un consensus, très bien. Mais si on n'y arrive pas, je crois qu'il faut repartir au point de départ et la suivre impérativement, quoi.

Me MARCO RIVARD :

1200 Exact. Le consensus c'est quelque chose que vous dites recommandable, mais par contre, lorsque l'an passé on a voulu exiger, imposer des restrictions, là, vous avez dit : là vous n'avez pas le choix de suivre la procédure de Transports Canada.

1205 **M. MICHEL MOREAU :**

Oui, exact.

Me MARCO RIVARD :

1210 Et on va s'opposer si vous vous en allez dans cette voie-là.

M. MICHEL MOREAU :

1215 Je pense que la communauté aéronautique de l'aéroport se serait opposée, oui. Je pense que c'est le recours, quoi, en quelque sorte. Essayons de trouver un compromis. Mais sinon, voilà la procédure. Qui, entre autres, cherche aussi à établir des compromis.

Me MARCO RIVARD :

1220 Le but premier, c'est d'établir des consensus.

M. MICHEL MOREAU :

1225 Oui.

Me MARCO RIVARD :

Ça fait partie de la procédure.

1230 **M. MICHEL MOREAU :**

Et pour avoir des consensus, il faut faire des compromis de part et d'autre, je pense.

LE MANDATAIRE :

1235 Monsieur Moreau, merci. Mr. Psutka, thank you.

Mr. KEVIN PSUTKA :

1240 Thank you.

M. MICHEL MOREAU :

1245 On vous remercie.

LE MANDATAIRE :

Cinq minutes de pause.

1250 **PAUSE**

LE MANDATAIRE :

1255 Monsieur Wagner est représenté cet après-midi par Pascal Gosselin. Monsieur Wagner est retenu à Paris.

M. PASCAL GOSSELIN :

1260

Oui, en effet. Je vais vous expliquer pourquoi que monsieur Wagner ne peut pas être ici aujourd'hui. Monsieur Wagner étant un anglophone qui se débrouille quand même en français, son mémoire a été fait en anglais et sa présentation est également en anglais, mais vu qu'on semble avoir assez de temps, et cetera, je vais passer de la langue de Shakespeare à la langue de Molière pour un petit peu faire le tour, expliquer et s'assurer que tous les gens présents comprennent bien les points que monsieur Wagner veut faire valoir.

1265

LE MANDATAIRE :

1270

Allez-y, on vous écoute.

M. PASCAL GOSSELIN :

1275

Alors, on parle ici donc, d'une critique de l'étude de bruit de l'aéroport de Saint-Hubert produite par la firme de Dessau, par Gary Wagner. Alors, qui est Gary Wagner? Gary Wagner c'est, je pourrais dire que c'est une sommité en la matière, c'est ce qu'on appelle, en bon Québécois, un bollé. Il a non seulement obtenu son Bachelor of Science en physique de l'Université Concordia, mais également détient une maîtrise en Aeronautical and Astronautical Engineering de l'Université Standford, en Californie, qui est une des universités des plus prestigieuses aux États-Unis.

1280

1285

Il est capitaine de Boeing 767 d'Air Canada depuis de nombreuses années et il travaille également au niveau du département technique d'Air Canada, au niveau de développement de procédures, notamment en ce qui a trait à l'économie, les procédures d'économie d'essence, les procédures qui ont rapport aux vols dans les conditions de givrage, et cetera. Il a au-dessus de 11 000 heures de vol. Et on a en commun, tous les deux, qu'on n'a pas beaucoup de cheveux sur la tête.

1290

Alors, le capitaine Wagner est propriétaire également d'un petit avion léger qu'il a acheté il y a quelques années, qui est basé ici, à l'aéroport de Saint-Hubert. Il a acheté cet avion-là pour que son fils, qui a maintenant, qui a environ, quoi, 14 ou 15 ans, puisse apprendre à voler. Alors, il donne des cours à son fils. Et ça lui a permis également de reconnecter avec l'aviation générale, lui qui n'avait pas touché à ce monde-là depuis un bon bout de temps, étant vraiment quelqu'un qui est tombé... je pense qu'à l'âge de 21 ans, il était déjà pilote chez Air Canada.

1295

1300

Monsieur Wagner aurait aimé ça être ici aujourd'hui pour vous donner cette présentation-là en personne, mais il est retenu comme témoin expert dans le procès criminel qui a lieu présentement à Paris, relatif au crash du Concorde en l'année 2000.

Donc, c'est un des très rares cas où est-ce qu'une action criminelle a lieu au niveau d'un accident aérien. C'est excessivement rare, et le fait qu'il soit, je pense, retenu comme témoin expert pour Continental Airlines démontre quand même le sérieux de ce monsieur-là.

1305 Je vais lire en anglais directement la citation, mot pour mot, qui parvient du mémoire de monsieur Wagner, par rapport à l'étude de bruit que la firme Dessau a fait :

1310 *"From a professional perspective as an Aeronautical and Aerospace Engineer, I am dismayed by the poor quality of the science and clear bias displayed in the Dessau study, in addition to its complete lack of understanding of basic light aircraft physics."* Captain Gary Wagner.

1315 Alors, ce que Gary veut dire ici, c'est que comme expert en aviation et en aéronautique, il ne comprend vraiment pas pourquoi que l'étude de bruit de Dessau n'a pas tenu compte de facteurs élémentaires que n'importe quelle personne avec le moindre d'expertise en aviation aurait compris qu'il y a des choses qui ont été faites qui n'ont absolument pas d'allure.

1320 Il n'y a eu aucune considération pour les considérations de performance des avions et du type d'avion, et cetera. Je vais vous en parler un petit peu plus.

1325 Alors, cherry-picking of the data; quand on parle de cherry-picking, c'est littéralement, on a un bol de cerises, on a des cerises qui sont trop mûres, on a des cerises qui sont un petit peu parfaites, puis d'autres qui ne sont pas assez mûres, on choisit exactement les cerises qu'on veut. C'est exactement ce qui a été fait par la firme de Dessau dans le cas de l'étude de bruit.

Alors, monsieur Wagner explique ici. Donc :

1330 *"Historical mid-afternoon METAR (aviation weather observations) information on the study days reveals that these were all warm to very hot, excellent VFR (visual flight rules) weather days with winds ensuring exclusive operations from runway 24 Left for most light aircraft."*

1335 Alors, je vais expliquer qu'est-ce que tout ça, ça veut dire. Premièrement, on parle maintenant d'information, les METAR. Les METAR sont le format standard pour rapporter les conditions météorologique, non seulement pour les aéroports, mais même des points qui rapportent de l'information météo à travers le monde, qui ne sont même pas des aéroports, et cette information-là est toujours emmagasinée sur des serveurs.

1340

Alors, monsieur Wagner a pu aller, retourner en arrière et aller observer exactement les températures qu'il y avait en plein milieu de l'après-midi pour les journées qui ont été considérées dans l'étude de bruit de Dessau et de regarder non seulement les conditions de température, les conditions de vent, mais également la couverture nuageuse.

1345

Donc, est-ce qu'il s'agissait de journées où est-ce que les plafonds étaient bas? Est-ce qu'on avait potentiellement donc des restrictions sur les opérations des avions? Est-ce que les nuages étaient plus hauts? Ce sont tous des facteurs qui vont grandement affecter le nombre de mouvements qu'il va y avoir dans une journée.

1350

Et pour un peu répéter ce qui a été expliqué hier par Josée Prud'homme de Cargair, les conditions météorologiques affectent énormément le type de mouvement, le type d'expertise nécessaire, le niveau d'expérience, si je pourrais dire, du pilote, et donc va affecter à savoir s'il va y avoir 200, 300, 1 000 ou 1 500 mouvements potentiellement dans une journée.

1355

Alors, par rapport aux fameuses observations météorologiques des journées en question, non seulement on a choisi des journées où est-ce qu'il faisait exceptionnellement chaud, mais ce qui est curieux d'observer également, c'est qu'entre les journées où est-ce que Dessau n'a pas choisi, parce que si on regarde les journées, ils n'ont pas choisi toutes des journées continues. Ils ont pris, je ne sais pas, là, le 13 août, ensuite, oups! on saute au 18, on saute au 24, on se pose la question : pourquoi? Pourquoi ne pas avoir tout simplement choisi, exemple, une semaine, et puis on mesure tout simplement le trafic de tous les jours.

1360

1365

Bien, ce qu'on s'est rendu compte, c'est que dans le fond, ils ont mis toutes les journées où est-ce qu'il ne faisait pas beau. Donc, les journées où est-ce qu'il y avait moins de trafic, ou potentiellement seulement du trafic aux instruments, et cetera, bien ces données-là ont été complètement ignorées.

1370

Et ça, quand monsieur Wagner parlait de « *bias* », bien un *bias* c'est donc dire qu'on cherche à aller chercher une certaine conclusion, bien c'est très facile de tout simplement choisir les données qu'on veut pour avoir la conclusion qu'on veut.

1375

L'analogie que je vais vous donner c'est que si on veut savoir s'il y a un problème de bruit, quelqu'un dirait : « Je pense qu'il y a un problème de bruit au centre-ville de Montréal. » Alors, quelqu'un va dire : « Bien, c'est parfait. Je vais prendre mon équipement sonore, et cetera, je vais m'installer au centre-ville de Montréal durant le Festival de jazz et puis je vais mettre des microphones à côté des haut-parleurs. Et je vais enregistrer les données et je vais analyser. » C'est un petit peu ce que Dessau a fait. C'est une analogie, mais c'est un petit peu similaire.

1380

1385 Quand on regarde les températures elles-mêmes : 30 degrés Celsius, 29 degrés Celsius, 28 degrés Celsius, 25 degrés Celsius, 22 degrés Celsius, 22 degrés Celsius. Ce sont les températures d'après-midi qui ont été atteintes dans les journées où l'étude de bruit de Dessau a été effectuée. Alors, si on regarde par rapport aux données d'Environnement Canada, la moyenne des températures à Montréal, la moyenne de température... excusez-moi, le maximum pour la journée, c'est de 11,1 degrés Celsius. Donc, en moyenne, ces journées-là, si on fait une petite moyenne de la différence entre 30, 29, et cetera, et 11
1390 degrés Celsius, on peut s'attendre à dire qu'on avait, quoi, peut-être 15 degrés Celsius de supérieurs à la moyenne.

1395 C'est important de considérer aussi, de comprendre que tous les chiffres de performance des avions, tout ce qu'on s'attend d'avoir comme performance normale d'un avion, sont faits dans ce qu'on appelle des conditions ISA, c'est *International Standard Atmosphere*, et ça, c'est le niveau de la mer. Saint-Hubert est presque au niveau de la mer, là, on est à 88 pieds; on est aussi bien de dire que c'est le niveau de la mer. La température standard c'est 15 degrés Celsius. Alors, toute température plus haute que 15 degrés Celsius, on peut s'attendre à avoir des performances beaucoup moindres que ce que le
1400 manufacturier va nous promettre dans le manuel de vol.

1405 Par exemple, l'effet que vont avoir les hautes températures sur un avion de type Cessna 150. Je pourrais vous dire que les Cessna 150, ça correspond probablement à plus de la moitié des avions d'école à Saint-Hubert. Ces avions-là ont des petits moteurs pas très puissants, on parle de 100 forces, ou dans les 152 c'est 110 forces dans les meilleures conditions, on peut s'attendre à environ la moitié de la performance dans des journées de canicule comme ça, par rapport à des conditions qu'on pourrait dire standards, ou les conditions qu'on a présentement en hiver, ou notre fameuse moyenne de 11 degrés Celsius. On parle d'une différence d'un taux de montée de, exemple, 700 pieds par minutes versus
1410 350 pieds par minutes. C'est assez énorme.

1415 L'autre problème, ici, que monsieur Wagner a donc mentionné, et je pense que d'autres personnes, l'AQTA, et cetera, l'ont mentionné auparavant, hier, c'est que l'étude de Dessau, au niveau du bruit, n'a pas produit de – monsieur Wagner appelle ça un « noise map » là, mais on parle donc des graphiques qui nous donnent des contours d'exposition au bruit autour de la zone aéroportuaire. On a un exemple ici, là, d'un aéroport quelconque – je n'ai aucune espèce d'idée où est-ce que c'est exactement –, mais on voit qu'il y a deux pistes; on voit ici qu'on a deux pistes parallèles, et puis on voit que logiquement, le bruit s'étend de part et d'autre des extensions de pistes, c'est ce qui est un petit peu normal, et on
1420 a les fameuses valeurs en bas dont les gens parlent souvent, les courbes, donc 65 décibels, 70 décibels, 75 décibels, et cetera.

1425 C'est excessivement important d'avoir une carte de ce type-là pour être capable de
vraiment comprendre qu'est-ce qui se passe. Dans le cas de l'étude de Dessau, Dessau
nous dit, ce qu'on peut voir, c'est que quand il fait très, très, très chaud, il y a un problème de
bruit, parfois au point C. Mais on n'a aucune information à savoir, est-ce qu'à 100 mètres
1430 plus à l'ouest du point C, il y a un problème? Est-ce que c'est acceptable? On ne le sait pas.
Et c'est difficile d'évaluer parce que le bruit ayant une relation inverse au carré avec la
distance, et les décibels étant une échelle logarithmique, on ne peut pas tout simplement
interpoler puis dire : ah, écoutez c'est 10 % plus loin, c'est 10 % de moins. Ça ne fonctionne
pas du tout comme ça.

1435 On va parler d'autres problèmes avec l'étude de Dessau. Dessau n'a pas vraiment
considéré le bruit sur une période de 24 heures. Les valeurs de bruit, durant la nuit, ne
semblent pas avoir, ou plutôt semblent avoir été enlevées des moyennes pour obtenir des
niveaux de bruit plus hauts que 65 décibels.

1440 Dans le mémoire, monsieur Wagner mentionne qu'il a une source très bonne à ce
sujet-là, là. Donc, si vous voulez avoir plus d'information, on pourra en discuter. Je ne veux
pas nécessairement vous dire qui nous a mis sur cette piste-là, là, mais il semble y avoir eu
vraiment une étude préliminaire qui démontrait un niveau de bruit en bas de 65 décibels et
une étude finale qui, finalement – excusez-moi, au-dessus de 65, et une étude finale,
1445 finalement ,qui arrivait avec une conclusion contraire. Et ça, donc encore là, quand on
cherche à avoir une conclusion, bien c'est facile, on élimine les données qui sont plus
basses, si on veut remonter notre moyenne, et cetera.

1450 L'autre problème c'est que Dessau n'a pas considéré les différentes catégories
d'avions et d'aéronefs ou types d'avions. On n'a aucune espèce d'idée, mais vraiment
absolument aucune espèce d'idée, quels sont potentiellement les types d'avions qui sont
vraiment les plus bruyants, quelle était leur fréquence, et cetera. Et c'est dommage parce
que Dessau aurait pu obtenir l'information de NAV Canada, tous les départs sont enregistrés
par la tour, il aurait pu y avoir une corrélation, mais ça n'a pas été fait.

1455 Alors, je pense que c'est prématuré de déterminer que ce sont les écoles de pilotage,
les avions, les Cessna 150, qui, je peux vous dire, ne sont définitivement pas les avions les
plus bruyants, qui sont vraiment la source de bruit. Ils sont peut-être la source de fréquence,
en termes de nombre d'avions, mais en termes de niveau de bruit, il serait fort douteux que
ce soit les avions les plus bruyants.

1460 Alors, ce qu'on a ici, ce sont des vraies données. Parce que je pense que ce qui
manque beaucoup dans la question du débat qui nous fait face, ce sont des données. Les
gens parlent : il y a un avion qui a passé à 50 pieds au-dessus de ma maison, au-dessus de
ma tête, au-dessus de ci, au-dessus de ça. Parce que ce que je vous présente, ici, ce sont
des données. Ces données-là ont été collectées sur l'ensemble de la flotte d'Air Richelieu.

1465 Lorsqu'on parle de mesures qui peuvent être prises, Air Richelieu ont pris une initiative que personne ne les obligeait de faire, ils ont dépensé beaucoup d'argent, ils ont équipé tous leurs avions d'enregistreurs de vol qui permettent d'enregistrer la position, l'altitude, la vitesse – on a même la vitesse de rotation de l'hélice – pour tous leurs appareils, en tout temps, de leur flotte au complet.

1470 Le graphique qui vous est présenté ici démontre différents types d'appareils et la hauteur qu'ils ont au point C, qui est ici, versus le point E, qui est un autre point dans l'étude de bruit de Dessau. Alors, le fameux point C qui a été identifié comme étant le point problématique. Alors, ce que ça représente, ici, c'est qu'on a pris des centaines de
1475 décollages et on a tout simplement pris l'information qui venait des décollages de la piste 24 gauche. Donc, la fameuse piste que je pense que tout le monde est d'accord, qui est problématique, celle qui est située le plus près des habitants.

 Alors, les avions décollent à partir du point zéro. Le point zéro c'est le début donc au
1480 nord-est de la piste 24 gauche, et on voit que la plupart des avions nécessitent, quoi, environ 1 200 pieds, peut-être, avant de décoller. Certains avions, on peut voir selon les conditions, selon la technique du pilote, il y en a qui... La piste, elle a 3 800 pieds, là. On voit qu'il y a certains avions qui ont pris jusqu'à 3 000 quelques 100 pieds pour décoller, c'était peut-être un posé-décollé tardif, je ne sais pas trop. Donc, c'est non seulement des décollages, mais
1485 des posé-décollé, ils sont tous mélangés dans ce graphique-là.

 Ce qu'on peut constater, c'est qu'on peut s'entendre à dire que la moyenne est environ ici, au point C. Donc, le fameux point C, là, grosso modo, c'est environ 550 pieds. Donc, au-dessus du point C, les avions sont à 550 pieds AGL, O.K.? Feet AGL : Above
1490 Ground Level. Donc, le ground level est à environ 100 pieds, donc ils sont à 650 pieds d'altitude.

 On continue ensuite vers le point E, où est-ce qu'il n'y a essentiellement pas de problème. On pourrait dire que la moyenne, grosso modo, des avions ont atteint à peu près
1495 la hauteur du circuit. Donc, le circuit est à 1 100 pieds, 1 000 pieds au-dessus du niveau du sol. Donc, au point E, on peut dire que s'il n'y a pas de problème de bruit au point E, on peut donc assumer qu'une fois que les avions sont à 1 000 pieds, ils ne causent pas de problème de bruit. En tout cas, du moins selon l'information de Dessau.

 Il faut comprendre également que ces chiffres-là, ce sont des chiffres qui ont été collectés cet hiver, donc les hauteurs des avions sont beaucoup plus hautes qu'elles étaient durant l'étude de Dessau. Ce que ça veut dire c'est que s'il y avait un problème au point... il n'y avait pas de problème au point E en été... ce que je vous montre là, dans le fond, c'est de vous dire que ça ne peut qu'être meilleur. Je ne sais pas si je m'explique bien, là?

1505

1510 Bon. L'autre chose que ce graphique-là, qui est important de voir sur le graphique, c'est la mention ici, là. Bon, on voit Cessna 150, qui sont en rouge, qui sont la plupart des avions d'entraînement utilisés à l'aéroport, les Cessna 172, qui est la version quatre places d'un avion similaire, qui a un moteur plus puissant, donc on voit que les verts ont tendance à monter plus haut, plus rapidement, ils ont un plus gros moteur. Le Piper, qui est équivalent au 172, moteur 160 forces également. Le Cirrus SR 22 qui est un avion de très haute performance, on le voit ici en mauve, là, sur cette ligne-là. Ça, c'est un avion qui a un moteur de 310 forces, alors ça monte comme une fusée. Mais ce qu'on a en bas, ici, c'est intéressant : le cinquième item, Cessna 150 Max Climb.

1515 L'Association des pilotes de brousse, hier, a fait une présentation et a parlé de monter, de faire des montées à la Vx à la Vy, de faire donc des montées plus agressives qu'à la normale. Alors, ce qui a été fait ici, c'est qu'un 150 d'Air Richelieu a été voler et a fait des circuits à la Vx, le meilleur angle de montée. Et voyez-vous, ce sont ces données-là qu'on a ici.

1520 Or, ce que ça démontre, c'est qu'en utilisant tout simplement une technique de vol qui va chercher le meilleur angle de montée, un simple petit Cessna 150 est capable de monter aussi bien que n'importe quel autre appareil, s'il est volé de la bonne manière.

1525 Donc, quand on parle de procédure d'atténuation de bruit qui ne coûte rien, la réalité c'est qu'il n'existe aucun standard, aucune obligation présentement, pour les appareils qui décollent de la piste 24 gauche, de monter de façon agressive à une certaine vitesse, ou peu importe.

1530 On voit, là, qu'il y a bien des gens, là... regardez ,là. C'est le même avion, puis il y avait deux personnes à bord. Il y en a qui prennent leur temps, là, puis ils montent pas vite, puis ils sont pas pressés, puis et cetera. Bien ça, c'est ce qu'on appelle – moi, ce que je crois, c'est ce qu'on appelle des délinquants et c'est probablement ces avions-là qui sont sources de bruit. Est-ce que certains de ces avions-là sont des citrons? Est-ce que ce sont des avions qui ont des moteurs pas en santé? Qui ont des hélices finies? Ça, ce serait à déterminer, mais moi je pense que considérant l'homogénéité, ici, ce sont tous des avions à peu près identiques, de la même école, et entretenus de la même manière, et cetera, avec des moteurs récents, tout ça. Ce sont beaucoup plus des techniques de pilote que d'autres choses qui démontrent la différence.

1540 Ce que je voudrais vous montrer maintenant, c'est le fameux effet de prolonger la piste 24 gauche. Alors, si on prend la piste 24 gauche et on la rallonge de 2 800 pieds, pour avoir le seuil de piste accoté sur le boulevard Clairevue, bien, ce qu'on a tout simplement, c'est que notre départ, plutôt que d'être auparavant à zéro, ici, bien il est décalé par l'arrière ici de 2 800 pieds. Alors, le résultat c'est qu'au point C, la moyenne des avions serait environ à 800 pieds d'altitude. Auparavant, sur l'autre diagramme, les avions étaient à environ 550

1550 pieds. Donc, c'est 250 pieds de plus. Ça peut ne pas sembler... les gens vont dire : bah, c'est pas énorme, entre 550 et 800, c'est 250 pieds de plus.

Il faut comprendre la question que la perception du son qu'on entend, c'est une relation inverse au carré, donc le fait que l'avion soit 40 % plus haut, ça va nous donner des résultats intéressants.

1555 Alors, monsieur Wagner a fait des calculs scientifiques, honnêtement qui dépassent mon niveau d'expertise, qui sont dans le mémoire, et ce qu'il dit c'est qu'on obtient une réduction effective de 3.2 décibels de *Sound Pressure Level*. Bon, *Sound Pressure Level*, à ce que je sache, c'est le niveau de son que l'on perçoit. Et il dit donc :

1560 *"(...) would reduce significantly the noise level perceived by residents. It is also interesting to note that even at 65 decibels, the unacceptable noise level noted in the study, this change in altitude would immediately reduce the noise level back to the acceptable 62 to 63 dB range."*

1565 Donc, le prolongement de la piste aurait un effet tout à fait bénéfique, et si on combine les deux approches, c'est-à-dire d'avoir une procédure d'atténuation de bruit qui implique une montée plus agressive et un prolongement de piste, on va avoir, je pense, des résultats très, très, très intéressants.

1570 J'y vais avec les recommandations du Capitaine Wagner :

"Immediately put in place Noise Abatement Procedure for runway 24 Left departures such that all climbs be performed between Vx (best angle) and Vy (best climb), until reaching, 1,000 AGL pattern altitude."

1575 Alors, c'est un petit peu ce que je vous ai montré dans les graphiques auparavant, c'est-à-dire que si on prend tout simplement une vitesse réduite au niveau de la montée, on va avoir un meilleur angle de montée, on va avoir un meilleur taux de montée, on va se retrouvé à être plus haut et ça ne coûte rien.

1580 *"Lengthen runway 24 Left by 2,800 feet all the way to Boulevard Clairevue to drastically increase altitudes over Point C."*

1585 Bien, c'est la fameuse simulation que je vous ai montrée tout à l'heure; de rallonger la piste, on gagne de l'altitude. C'est logique.

"Consider left turns at 500 AGL after take-off from runway 24 Left once the runway is lengthened."

1590 Bon, la question là du « once the runway is lengthen », c'est important de
comprendre. Si présentement les gens, en décollant, faisaient un virage à 500 pieds au-
dessus du sol vers la gauche, eh bien, ils feraient tout simplement passer au-dessus de
d'autres résidences par rapport à celles qui sont présentement survolées, à la même altitude
et donc, on ne ferait que déplacer le problème d'un endroit à un autre. Il n'y a aucun bienfait
1595 d'effectuer des virages à 500 pieds AGL présentement.

Toutefois, une fois que la piste est rallongée, en faisant un virage à 500 pieds AGL, il
y aurait moyen d'éviter peut-être 90 % des résidences qui sont présentement survolées. Et
ça serait, je pense, une avenue intéressante à regarder.

1600 Prochaine recommandation :

*"Put in place a serious 24 by 7 by 365 noise monitoring system to properly map the
airport noise."*

1605 Je pense qu'il n'est pas le premier à dire ça. Je pense que plusieurs autres
intervenants ont mentionné la même chose. On ne peut pas avoir un portrait tout simplement
de quelques journées de canicule, on doit avoir de l'information à l'année longue pour
comprendre l'étendue du problème de bruit et exactement où est-ce qu'il est.

1610 Dernière recommandation:

*"Put in place a proper, serious noise complaint submission system to properly
quantify and identify the noise complaints and the source of the noise."*

1615 Je pense que ce qu'on a entendu dire des citoyens dans les derniers jours, une
source de frustration, c'était que les gens ne semblaient pas savoir où se diriger pour les
plaintes. Il y a des gens qui appellent la tour de contrôle... J'ai entendu quelqu'un tout à
l'heure dire : « J'appelle la tour de contrôle, ils me raccrochent au nez. »

1620 Je peux comprendre, ce n'est pas à la tour de contrôle, ce n'est pas à NAV Canada
de gérer les plaintes de bruit. Les gens appellent DASH-L, je peux vous dire que DASH-L,
pour avoir déjà posé la question, j'ai déjà demandé les statistiques, j'ai demandé : « Avez-
vous un chiffrier Excel, une base de données, quelque chose qu'on pourrait aller extraire des
1625 statistiques? » Et ce qu'on m'a montré, c'est des petits bouts de papier. Des petits Post-it
avec des petites notes. Ce n'est pas un système de gestion de plaintes de bruit, ça. Ce n'est
vraiment pas acceptable.

1630 Il faut donner, je pense, à DASH-L, les outils nécessaires, que ce soit DASH-L, la
Ville ou quelqu'un d'autre, mais il faut donner à quelqu'un les outils nécessaires pour être
capable de gérer les plaintes. Il faut que les plaintes rentrent toutes au même endroit.

1635 Ce n'est pas une question de dire : bien, je vais parler à NAV Canada, je vais parler à
Transports Canada, je vais parler à la Ville, je vais me plaindre à mon député... non, non.
Tout ça, ça ne tient pas debout. Ça doit être centralisé, ça doit être sérieux. Il faut que ce soit
1640 dans un système de base de données, on doit être capable d'aller chercher les statistiques,
et on doit être capable, ensuite, d'enquêter sur l'information lorsque quelqu'un dit : bien, il y a
un avion qui a passé au-dessus de ma maison à 50 pieds, à telle heure, et cetera, il faut bien
qu'on soit en mesure de vérifier cette information-là. Et si on a un système de gestion du
bruit, 24 heures sur 24, autour de l'aéroport, on devrait être capable d'aller chercher cette
information.

1645 Je ne suis pas sûr si c'est la fin... C'est la fin de la présentation. Je vais essayer de
répondre à vos questions, je ne suis pas monsieur Wagner, mais je le connais quand même
assez bien.

LE MANDATAIRE :

1650 Merci beaucoup. Au fond, ce que je comprends c'est que, bien dans un premier
temps ce que je comprends, c'est qu'il y a des appareils plus bruyants que d'autres.

M. PASCAL GOSSELIN :

1655 Bien, effectivement. Normalement, plus l'avion a une hélice de dimension importante,
un gros moteur – on a donné un exemple tout à l'heure, je vous ai montré l'avion qui montait
comme une fusée, un Cirrus SR 22, c'est un avion très moderne, et cetera, mais c'est certain
que cet avion-là est plus bruyant qu'un Cessna 150. Ce n'est pas miraculeux. Il n'y a pas eu
de grandes révolutions techniques dans les avions autant que dans les voitures, et cetera,
on utilise encore les mêmes moteurs que dans les années 50, on pourrait dire, là, il n'y a pas
eu une grande évolution à ce niveau-là.

1660 Donc, les avions qui ont de petites hélices, des petits moteurs, font moins de bruit
que les avions, normalement, avec des grosses hélices et des gros moteurs. Les grosses
hélices, en rotation ces hélices-là vont atteindre des vitesses transsoniques, donc 70 % de la
vitesse du son, jusqu'à supersonique, et à ce moment-là on entend une espèce de... un peu
1665 comme des pétards. Une espèce de tac, tac, tac, tac,tac... Les gens pensent que c'est le
bruit du moteur qu'ils entendent, mais ce sont comme de petits booms supersoniques qui
font ce bruit-là. Et il y a des appareils qui sont particulièrement bruyants, exemple les Cessna
210. La GRC a un Cessna 210, il y a des opérateurs commerciaux sur l'aéroport qui en ont,
il y a des privés, ce sont des avions particulièrement bruyants. Je le sais, je suis propriétaire
1670 d'un Cessna 210, je peux vous le dire, là, c'est un avion très, très, très bruyant et on doit faire
attention pour bien gérer le pas de l'hélice, et cetera, pour ne pas déranger les citoyens avec
ce type d'appareil là.

LE MANDATAIRE :

1675

Dans le parc actuel, à votre connaissance, à Saint-Hubert, est-ce qu'on en a beaucoup de Cessna 150 et des 210?

M. PASCAL GOSSELIN :

1680

Bien, les Cessna 150 sont des avions d'école, primaires. La majorité des étudiants font leurs cours sur le Cessna 150. C'est un avion qui coûte moins cher à opérer parce qu'il consomme moins de carburant, et cetera, un plus petit moteur, c'est un avion, on pourrait dire, qui... c'est un peu comme avoir une voiture très économique, c'est un avion très économique. Et la majorité des étudiants font peut-être leurs premières 40, 50, 60, 80 heures de formation sur ce type d'appareil là, avant de progresser à des avions plus complexes.

1685

Les avions style Cessna 210 et tout ça, sont des avions haute performance. Ce n'est pas des avions qui sont utilisés aucunement pour l'entraînement. Lorsqu'on fait de l'entraînement, normalement, le but, ce n'est pas d'aller vite, le but c'est d'apprendre. Les Cessna 210 sont utilisés beaucoup pour la GRC, et cetera. Ils ont une caméra gyrostabilisée, ils font de l'espionnage, essentiellement, on pourrait dire, là. Excusez-moi le terme là, mais ils font de la surveillance aérienne avec ce type d'avion là. Je sais qu'il y a d'autres opérateurs sur l'aéroport qui utilisent ces avions-là pour des missions de la GRC, et cetera.

1690

1695

Il ne faut pas oublier également qu'il y a également d'autres types d'appareils sur l'aéroport, comme les hélicoptères, les hélicoptères militaires, la GRC, la Sûreté du Québec, tous des opérateurs d'hélicoptères qui font également un bruit important et qui volent à bas niveau. Mais encore là, l'étude de Dessau n'a pas permis de distinguer quoi que ce soit entre ces différents types d'appareils.

1700

LE MANDATAIRE :

1705

Dans l'étude... Bien, en fait, qu'est-ce que le capitaine Wagner voulait démontrer ici, là, avec votre graphique qui identifiait, dans le fond, le type d'appareil qui survole... bien, enfin, là, on a pris les données d'Air Richelieu, là, c'est ce que j'ai compris?

M. PASCAL GOSSELIN :

1710

Oui.

LE MANDATAIRE :

1715

Dans le fond, ce que vous vouliez démontrer ici, c'est que c'était particulièrement des Cessna 150 qui étaient responsables de...

M. PASCAL GOSSELIN :

1720

Oui, c'était pour montrer que le concept en anglais, j'essaie de trouver le mot en français, là, on appelle ça le « airmanship ». Airmanship, c'est la manière qu'on pilote l'avion, la manière qu'on se comporte. Alors, lorsqu'on parle un peu d'airmanship, c'est un peu comme être un gentleman par rapport au maniement, de la manière qu'on fait les choses.

1725

Une bonne technique d'airmanship, ça a été démontré par le graphique que je vous ai montré, donc une montée qui est faite à l'intérieur des paramètres de l'avion, de manière sécuritaire, mais qui va chercher le maximum de performance, versus quelqu'un qui monte, comme on voyait dans le bas du graphique, il n'y a pas grand-chose pour excuser ça, là.

1730

Ça, ce sont tous des vols qui se sont faits en hiver et le Cessna 150 qui montait de façon très agressive, il y avait deux personnes à bord; à moins que dans l'autre avion c'était deux personnes qui pesaient 350 livres, puis que l'avion était surchargé, je ne le sais pas, mais c'est le genre d'information qu'il faut aller chercher. Pourquoi est-ce que certains de ces avions-là sont beaucoup plus bas que d'autres, alors qu'ils sont tous identiques, ils ont tous la même performance. Alors, la différence, c'est le pilote et/ou l'instructeur et des gens qui... est-ce qu'il y a des gens qui ont des mauvais plis? Et c'est un petit peu, je pense que l'APBQ en a parlé, c'est que c'est au moment de la formation, au début, et cetera, il faut donner ces bonnes habitudes-là au pilote, tout de suite en partant.

1735

1740

LE MANDATAIRE :

Mais qu'est-ce que ça change, au fond? L'étude de Dessau nous dit qu'à tout le moins, O.K., prenons-le comme ça, qu'à tout le moins, lors des journées recensées, on a identifié des niveaux de décibels très élevés.

1745

M. PASCAL GOSSELIN :

Oui.

1750

LE MANDATAIRE :

Pour ainsi dire. Ça, vous êtes d'accord avec ça.

1755

M. PASCAL GOSSELIN :

Oui.

1760 **LE MANDATAIRE :**

C'était des journées chaudes et c'est quand même à répétition dans l'année. Autrement dit, on pourrait faire, même si on faisait une étude sur l'année puis qu'on tentait de déterminer une moyenne, dans le fond ce qu'on fait en faisant cet exercice-là, c'est qu'on vient aplanir les pointes. Le résultat va devenir sur une base annuelle.

M. PASCAL GOSSELIN :

Je vais vous donner une opinion, peut-être...

1770

LE MANDATAIRE :

Juste un instant. Sur une base annuelle, dans le fond, c'est que ça va nous amener à un niveau constant, sur une base annuelle, qui est aplani. Donc, dans le fond, on se ferme les yeux, là. On ne va pas voir les journées qui sont problématiques, on fait abstraction des pointes, en termes de décibels. Et quand on a une journée où, dans le fond, on se retrouve avec quelques centaines ou plusieurs centaines d'appareils qui survolent un quartier résidentiel avec des pointes telles qu'on les a eues, particulièrement en août 2009, bien, on comprend ici qu'on a un problème. Donc, il faut trouver une solution.

1780

M. PASCAL GOSSELIN :

Je pourrais donner un exemple de solution. Là, c'est moi-même personnellement qui parle et non pas monsieur Wagner. Un exemple de solution pourrait être que lorsqu'il fait très chaud, lorsqu'il fait, exemple, plus de 25 ou 26 degrés Celsius – on s'entend qu'il n'y a pas 300 000 journées, ces journées-là sont limitées – on pourrait instaurer une procédure en place qui pourrait dire : lorsqu'il fait plus que 26 degrés Celsius, les samedis ou les dimanches, que les circuits soient prohibés sur la piste 24 gauche. C'est une suggestion spontanée, comme ça, mais ce n'est pas une question de dire, comme on parlait : on ne fera pas de posé-décollé à la Saint-Jean. Ça se peut très bien que de toute façon, à la Saint-Jean, il ne fasse pas beau. Ça arrive souvent, et cetera.

1785

1790

C'est plutôt de dire : peut-être que dans la période estivale, de telle date à telle date, s'il fait plus que telle température, on ne fait pas de posé-décollé sur la piste 24 gauche. On ne dit pas : on ferme l'aéroport; on ne dit pas : on n'a pas le droit de voler; on dit tout simplement : on ne peut pas faire de circuit sur la 24 gauche. On peut en faire sur la 24 droite, ils peuvent aller en faire à Saint-Hyacinthe, et cetera.

1795

1800 Quand il fait beau, il fait chaud, de débarquer l'instructeur, puis l'instructeur regarde
l'avion se promener, comme il parlait, le superviser. Bien, c'est plus facile à faire qu'en plein
hiver quand il fait moins 15 où est-ce que c'est drôlement moins plaisant. Donc, c'est peut-
être le genre de solution qu'un comité de gestion de bruit pourrait étudier. Ça pourrait être
mis à l'essai, ça pourrait être essayé, je ne sais pas. Mais il semble clairement que l'irritant
se situe beaucoup dans les fins de semaine, dans les journées où est-ce qu'il fait beau et
chaud. Donc, je pense qu'il faut peut-être adresser cette problématique-là, puis des
1805 solutions, je pense qu'il y en a. Ce n'est pas un problème, là.

M. SYLVAIN LESSARD :

1810 Vous avez entrouvert la porte, parce que c'était une des remarques qu'on allait faire
au capitaine, c'est qu'une grande amélioration de la situation repose sur la proposition
d'allonger la piste 24 gauche vers le boulevard Clairevue, mais on sait tous que ça va
prendre un peu de temps à réaliser ce projet-là, alors on voulait savoir, est-ce que le
capitaine serait ouvert à la mise en force du programme de gestion de bruit que DASH-L a
proposé, ou une augmentation, si on veut, des mesures de restriction opérationnelle pour
1815 réduire le bruit? Vous en avez proposé une qui est intéressante, est-ce qu'on pourrait
restreindre davantage, possiblement durant l'été, les activités des écoles de pilotage, selon
vous? En attendant que la piste soit allongée?

M. PASCAL GOSSELIN :

1820 Bien, tout à l'heure, il a été mentionné une question : est-ce qu'on peut restreindre les
mouvements sur l'aéroport? C'est un peu comme dire : est-ce qu'on peut limiter le nombre
de kilomètres que les gens peuvent conduire avec leur voiture? Est-ce que ça veut dire que
là, on a tout simplement un quota, on arrive, oups! si on faisait une location de voiture, c'est
1825 20 000 kilomètres par année, puis après 20 000 kilomètres il y a un système qui désactive la
voiture, on ne peut plus s'en servir tant qu'on n'a pas le compteur pour faire un reset? Ce
n'est pas réaliste, je pense, de penser de cette manière-là.

1830 Des gens ont parlé de compromis, et tout ça va être un compromis et je pense que
l'idée c'est de trouver des compromis qui peuvent être mis en place, qui sont réalistes. Et ce
que j'ai mentionné tout à l'heure, c'est un exemple de compromis, je ne le sais pas, mais
encore là, à quel point ça affecterait. Mais si le résultat d'une restriction c'est que les écoles
ne sont pas capables de former leurs pilotes, que les gens, les privés qui ont des avions ne
sont pas capables de décoller parce qu'il y avait une espèce de quotas du nombre de
1835 décollages qu'il peut y avoir...

(INTERRUPTION – PROBLÈME TECHNIQUE)

LE MANDATAIRE :

1840

Ah, on va parler plus fort, O.K.?

M. PASCAL GOSSELIN :

1845

O.K., c'est beau.

LE MANDATAIRE :

1850

Là, c'est revenu.

M. SYLVAIN LESSARD :

Ça va pour la réponse, j'avais juste une autre petite question.

1855

M. PASCAL GOSSELIN :

Oui.

M. SYLVAIN LESSARD :

1860

Évidemment, le capitaine Wagner, d'après ses états de service, est une sommité dans le pilotage, la proposition qu'il fait au sujet des décollages pour utiliser le Vx, le Vy et tout ça, est-ce que ces techniques-là sont appropriées dans le cas d'écoles de pilotage et d'apprenti-pilotes, de leur montrer à aller au maximum de la performance de l'avion? Est-ce que c'est réaliste?

1865

M. PASCAL GOSSELIN :

Bien, je pense que ce qui est mentionné dans le mémoire de monsieur Wagner, il parle de vitesse entre la Vx et la Vy.

1870

M. SYLVAIN LESSARD :

Oui.

1875

M. PASCAL GOSSELIN :

Donc, il y a une différence, et dans un Cessna 150, il y a quand même une bonne différence dans le cabré également. Ça peut être intimidant, peut-être au début pour un apprenti, d'y aller avec la Vx, qui donne un cabré plus élevé, mais la Vy, qui donne quand

1880

1885 même des résultats assez bons, donne une assiette moins agressive, donne quand même des bons résultats. Et il y a quand même une bonne marge de sécurité par rapport à l'utilisation de la Vy. Donc, encore là, je pense que ce sont des choses, tant que ce n'est pas expérimenté, tant que les instructeurs des écoles, et cetera n'ont pas fait l'expérience, parce que les graphiques démontrent clairement que ce n'est pas ça qui est enseigné, là.

M. SYLVAIN LESSARD :

1890 Oui, c'est ça.

M. PASCAL GOSSELIN :

1895 O.K.? Ou si c'est ça qui est enseigné, ce n'est pas ça que les gens mettent en pratique, là. On dirait que quand l'instructeur débarque de l'avion, là, la personne, ce n'est pas ça qu'elle fait là.

M. SYLVAIN LESSARD :

1900 D'accord. Merci.

LE MANDATAIRE :

Bien Capitaine, merci!

1905 **M. PASCAL GOSSELIN :**

Merci!

LE MANDATAIRE :

1910 Me Martin Fortier, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud, s'il vous plaît. Bonjour!

Me MARTIN FORTIER :

1915 Bonjour! Alors, je me présente, je suis Martin Fortier. Je suis vice-président à la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud et nous vous remercions du temps que vous nous accordez pour vous présenter notre mémoire. Je n'ai pas l'intention de vous en faire lecture, j'imagine que vous avez eu amplement le temps d'en prendre connaissance, 1920 mais plutôt de mettre l'accent sur certains points que nous considérons importants.

1925 D'abord, se présenter. La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud représente plus de 1 800 membres, on frôle avec les 2 000 membres, et on représente plusieurs municipalités. On représente les villes de Boucherville, Brossard, Calixa-Lavallée, Longueuil, Saint-Amable, Sainte-Julie, Saint-Lambert et Verchères. C'est évident, on est une chambre de commerce, nous sommes là pour promouvoir les intérêts de nos membres qui sont des commerçants. Cela dit, dans le souci et le respect des citoyens de la Rive-Sud.

1930 La Chambre de commerce est apolitique. Elle existe depuis plusieurs années et elle s'est impliquée dans plusieurs projets d'envergure sur la Rive-Sud. À noter, le dossier de l'autoroute 30, le dossier d'implantation d'un pôle universitaire sur la Rive-Sud, et suite aux démarches de la Chambre de commerce, plusieurs projets ont vu le jour. Il y a des représentants de la Chambre de commerce qui siègent sur différents comités. Par exemple, le comité de DEL, Développement économique Longueuil, la CRÉ Longueuil ainsi que
1935 DASH-L.

1940 La Chambre de commerce est membre de la Fédération des chambres de commerce du Québec ainsi que de la Chambre de commerce du Canada. Il est à noter que dans le dossier de la zone aéroportuaire, la Chambre de commerce a obtenu de la Fédération des chambres de commerce du Québec que le dossier de l'aéroport de Saint-Hubert reçoive un appui provincial, ce qui est important pour nous.

1945 En ce qui concerne la zone aéroportuaire, c'est un pôle de développement unique. Je suis convaincu que vous avez, surtout au cours de la journée d'hier, entendu parler beaucoup du développement économique relié à la zone aéroportuaire et la Chambre de commerce appuie ces prétentions. Cependant, vous avez probablement entendu au cours de la soirée de mercredi que ça pouvait causer problèmes aux citoyens et la Chambre de commerce en est très consciente. C'est peut-être le travail d'un bon père de famille de concilier les intérêts de un versus les intérêts de l'autre. Cela dit, il faut tenir compte du
1950 développement économique de la Rive-Sud et du fait que la zone aéroportuaire est très importante.

1955 L'aéroport de Saint-Hubert est une infrastructure méconnue de la population. Moi-même qui habite Boucherville, l'aéroport de Saint-Hubert, il y a quelques années, lorsqu'on me parlait de ça, bien étant membre de la Chambre de commerce, ça ne me disait pas grand-chose, parce que je n'étais pas un utilisateur de l'aéroport.

1960 Lorsqu'on a à prendre un vol à Dorval un matin pour aller dans une région du Québec, puis l'heure à laquelle on doit se lever le matin, parce qu'on ne peut pas prévoir le trafic pour se rendre à l'aéroport de Dorval lorsque nous habitons sur la Rive-Sud, le fait de pouvoir prendre un vol nolisé de l'aéroport de Saint-Hubert est très avantageux pour les gens d'affaires de la Rive-Sud. Mais à l'heure actuelle, ça semble être plus difficile.

1965 Aussi, j'ai été très surpris d'apprendre que l'aéroport a été aménagé en 1927; ce que je ne savais pas, et qu'il a été, je pense en 1929, il est devenu le premier aérodrome civil au Canada. J'ai été encore plus surpris de savoir que dans les années 1970, l'aéroport de Saint-Hubert était l'aéroport le plus achalandé avec au-delà de 300 000 mouvements d'avions par année, ce que j'ignorais.

1970 Maintenant, en septembre 2004, comme vous le savez, le gouvernement du Canada a cédé l'aéroport à DASH-L, qui est un organisme sans but lucratif, sur lequel organisme quatre membres de la Chambre de commerce et d'Industrie de la Rive Sud siègent.

1975 Vous dire à quel point le potentiel de développement à court, moyen, long terme de la zone aéroportuaire est important pour la Rive-Sud, c'est peu dire. Actuellement, d'abord, on n'est pas très loin de Verchères où il y a un port d'importance. Nous ne sommes pas très loin des autoroutes, la 30, la 35. On est desservi par une desserte ferroviaire, la ligne Saint-Hilaire - centre-ville de Montréal. Bref, on a tous les ingrédients pour en faire une zone de succès.

1980 Il faut comprendre aussi que le principal employeur dans l'industrie, Pratt & Whiney Canada, est sur le territoire de Longueuil et membre de la Chambre d'industrie et de commerce de la Rive-Sud. Le plus grand centre de formation est à proximité, l'école nationale d'aérotechnique. D'ailleurs, à cet effet, on vient de m'informer que nous avons reçu une lettre du directeur du Collège Édouard-Montpetit qui nous a demandé de vous transmettre, à l'appui de notre mémoire – est-ce que je peux vous transmettre ça? Pour le cégep, ça a une importance capitale, le développement de la zone aéroportuaire.

1990 Au fil des années, il s'est passé plusieurs choses. Il y a eu du développement, par exemple tout le monde connaît quelqu'un qui a pris l'avion récemment à Plattsburgh, à quel point c'est merveilleux Plattsburgh. Mais ce qui se fait à Plattsburgh pourrait très bien se faire à Saint-Hubert, ce serait encore plus merveilleux.

1995 On a malheureusement perdu, on m'informe, ce n'est pas dans le rapport, mais on m'informe que Pratt & Whitney avait un projet pour des Pure Power – peut-être êtes-vous plus informé que moi à cet effet-là – qui ont été transférés à Mirabel avec tous les emplois très rémunérateurs que ces emplois-là peuvent... Ce que je veux dire par rapport à ça, c'est que c'est des emplois payants, des emplois de qualité que la Rive-Sud a perdus. Puis des emplois payants sur la Rive-Sud c'est du développement économique. Ces gens-là ont besoin de se loger, ces gens-là ont des enfants, pour la plupart, qui vont aller dans des écoles, c'est des enfants qui vont grandir puis essentiellement avoir de l'activité économique avec les sports, et cetera, les loisirs sur la Rive-Sud.

2005 Les écoles de pilotage sont, la plupart, je ne peux pas me prononcer là-dessus, mais la plupart sont membres de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud. Je sais

que certains, on m'informe que certains citoyens qui ont des plaintes à faire valoir eu égard aux écoles, les écoles ont pour objectif de former des pilotes, puis quand tu es pilote, bien tu pilotes un avion, puis un avion, bien, ça fait du bruit. Alors, ça on est bien conscient.

2010 Cependant, il faut comprendre que les écoles, ça aussi on m'informe que ça génère 30 % des revenus de l'aéroport. C'est élevé. Et l'aéroport, on m'informe également que c'est un très gros payeur de taxes pour la Ville de Longueuil. Je comprends que les citoyens sont également des payeurs de taxes, et encore là, ça nous ramène à la question de base, primaire : comment concilier les intérêts des utilisateurs de l'aéroport versus les intérêts des gens qui habitent à proximité de l'aéroport.

2015

2020 Vous avez entendu plusieurs gens qui vous ont fait part de solutions. Nous ne sommes pas des spécialistes à la Chambre de commerce. Nous vous avons soumis une solution qui émane des gens, directeur des opérations et directeur de DAHS-L. Ce qu'on comprend, puis je n'ai pas l'intention d'élaborer là-dessus, je suis convaincu qu'après trois journées, vous êtes probablement plus spécialistes que moi je peux l'être par rapport à ça, mais ça me semblait logique, lorsqu'on m'a informé de la prolongation de la piste, il me semble être une logique même que si la piste est plus longue, bien, l'avion décolle plus rapidement; en décollant plus rapidement, elle atteint un niveau d'altitude plus élevé et passé 2025 un certain niveau d'altitude, le bruit est diminué grandement.

2030 On comprend que la prolongation de la piste va amener certains inconvénients pour le boulevard Clairevue. On est conscient de ça. Mais il y a pas de solution idéale. Il y a aussi la tour de contrôle de l'aéroport. La tour de contrôle, on m'informe qu'à Mirabel, cette tour-là, NAV, ne serait plus en fonction. Nous avons une excellente tour de contrôle et pour ça, bien, il faut l'utiliser.

2035 En terminant, ce que la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud aimerait laisser comme message, et je l'ai dit à quelques occasions dans mon bref discours, elle veut du développement économique sur la Rive-Sud, mais elle veut s'assurer que ce développement économique soit dans le respect des droits et intérêts des individus. Mais il faut comprendre que certains individus ont pris la décision ou ont décidé de construire une résidence au bout d'une piste d'avion à une époque, dans les années 70, où il y avait 2040 300 000 mouvements par année. Alors, il y a des inconvénients à ça. Malheureusement, il faut trouver une solution pour satisfaire les intérêts de tout le monde dans la mesure du possible.

Je vous remercie.

2045 **LE MANDATAIRE :**

Merci beaucoup. Vous parlez de ce qui vous anime à la Chambre de commerce, autrement dit le développement économique, mais en respectant aussi, également, l'intérêt des citoyens. Vous êtes membre du conseil d'administration de DAHS-L. L'été passé, qu'est-ce qui primait, l'économique ou les demandes répétées des citoyens de trouver des solutions?

2050 **Me MARTIN FORTIER :**

2055 L'année passée?

LE MANDATAIRE :

L'été dernier?

2060

Me MARTIN FORTIER :

L'été dernier, qu'est-ce qui s'est passé l'été dernier?

2065 **LE MANDATAIRE :**

Comme vous êtes membre du conseil d'administration de DASH-L...

Me MARTIN FORTIER :

2070

Oui?

LE MANDATAIRE :

2075

Il y a eu des demandes répétées de la part des citoyens de trouver des solutions au problème de bruit et manifestation depuis ce temps, ce n'est toujours pas réglé, du moins à la satisfaction des citoyens. Et ce qu'on a pu entendre au cours des derniers jours, en particulier, c'est que les doléances ou les plaintes des citoyens n'ont pas été tenues en compte.

2080

Alors, comme la Chambre de commerce était au premier chef assis au conseil d'administration, je serais intéressé de savoir un peu qu'est-ce qui vous animait à ce moment-là au conseil d'administration de DASH-L?

2085 **Me MARTIN FORTIER :**

Je vais être très honnête avec vous, Monsieur Flanagan, je suis membre du conseil d'administration de la Chambre de commerce, je ne suis personnellement pas membre du conseil d'administration de DASH-L. Je n'ai jamais assisté à une séance du conseil d'administration de DASH-L. Alors, je ne pourrais pas, moi, personnellement, Martin Fortier, vous émettre des commentaires à ce sujet-là.

2090
2095 En ce qui me concerne, la position du conseil d'administration de la Chambre de commerce a toujours été la même. On est là pour promouvoir du développement économique sur la Rive-Sud. Maintenant, du développement économique, ça doit se faire dans le respect de tous les gens qui habitent sur la Rive-Sud.

LE MANDATAIRE :

2100 Ce qui m'amène à parler, comment vous déterminer la position des représentants, la position, dans le fond, de la Chambre de commerce par vos représentants chez DASH-L? Comment ça fonctionne? Est-ce que les représentants de la Chambre de commerce décident d'eux-mêmes? Ou, finalement, il y a une réflexion, il y a une prise de position par l'exécutif ou l'ensemble des membres de la Chambre de commerce qui est transmise à ses représentants qui vont, par la suite, l'exprimer et la défendre au sein du conseil?

2105 **Me MARTIN FORTIER :**

2110 O.K. Je comprends ce que vous voulez dire. C'est les gens qui sont membres du conseil d'administration de DAHS-L qui sont des représentants de la Chambre de commerce?

LE MANDATAIRE :

2115 Oui?

Me MARTIN FORTIER :

2120 Écoutez, j'assiste aux réunions du conseil d'administration de la Chambre de commerce depuis – le temps passe vite – trois ans, quatre ans, et je me souviens pas qu'à une séance du conseil d'administration, on a dicté une ligne de conduite à des membres du conseil d'administration de DASH-L, qui sont des représentants de la Chambre de commerce.

2125 Je pense que les gens – je ne sais pas s'il y a des gens du conseil d'administration?
Oui. Je pense que madame Caza est membre du conseil d'administration puis est également
membre de DASH-L, mais à ce que je sache, il y a des gens qui sont représentants de la
Chambre de commerce, mais qui ne sont pas membres du conseil d'administration de la
Chambre de commerce qui siègent sur le conseil d'administration de DASH-L.

2130 Alors, s'il y avait eu une problématique quelconque, probablement qu'on en aurait été
informé. Mais en ce qui me concerne, les gens vont prendre leurs décisions en fonction des
intérêts de DASH-L puisqu'ils siègent sur le conseil d'administration de DASH-L. Du moins,
c'est comme ça que je l'interprète.

2135

LE MANDATAIRE :

Tout en vous représentant? Tout en siégeant à votre...

2140 **Me MARTIN FORTIER :**

Tout en étant un représentant de la Chambre de commerce, exact. Mais je pense
que la Chambre de commerce est là pour le développement économique puis DASH-L est là
pour le développement de l'aéroport. Il n'y a pas de conflit d'intérêts entre les deux, c'est des
2145 intérêts convergents. Maintenant, ce qui se passe au niveau du conseil d'administration de
DASH-L, ça se passe au niveau du conseil d'administration de DASH-L.

LE MANDATAIRE :

2150 Mais je vous pose la question parce que mon mandat est sur le bruit et ce qui
m'amène à parler, dans le fond, comment la Chambre de commerce voyait quel genre de
solution qui pouvait être appliquée pour régler le problème de bruit à l'époque, comme vous
le faites encore aujourd'hui.

2155 **Me MARTIN FORTIER :**

Bon, ce qu'on m'informe, c'est qu'il y a eu un sondage auprès de nos membres.
Écoutez, moi, là, je veux juste être bien clair. Je suis deuxième vice-président à la Chambre
de commerce. Je ne suis pas au courant de toute la problématique reliée à DASH-L et aux
2160 avions, aux écoles de pilotage, au public, et cetera. Je sais qu'il s'est passé une multitude de
choses. Cependant, le mandat de la Chambre de commerce est de promouvoir les intérêts
de ses membres. Il faut être bien clair là-dessus. On ne se cachera pas, là, c'est du
développement économique.

2165 **LE MANDATAIRE :**

Oui.

2170 **Me MARTIN FORTIER :**

Il y a eu des pistes de solution, oui. Il y a des choses qui ont été portées à notre connaissance. Celle que la Chambre de commerce trouvait la plus simple et la plus logique dans les circonstances, c'est celle que nous avons proposée.

2175 Madame Sainte-Marie m'informe qu'il y a eu un sondage auprès de nos membres pour essayer de voir, parce qu'on a des membres qui sont des membres qui sont des écoles de pilotage également, qui sont personnellement touchés par toute cette problématique-là. Et ce qui est ressorti, ce que j'en comprends, c'est la prolongation de la piste courte, comme on l'appelle.

2180 **LE MANDATAIRE :**

2185 Hier, il y avait le PDG de l'AQTA, l'Association québécoise du transport aérien qui estimait à peu près à 18 M\$ les retombées économiques des particuliers et des écoles de pilotage dans la région. Ça représente quoi par rapport à l'ensemble de l'activité économique de la Rive-Sud? Est-ce que c'est important ou c'est, je ne sais pas, moi... Par exemple, des retombées de 18 M\$ pour Montréal, ce n'est pas négligeable, mais c'est peu de choses. Alors, pour la Rive-Sud, 18 M\$, est-ce que c'est... c'est parce qu'on nous dit que c'est important, les écoles de pilotage, l'activité économique et tout ça, mais est-ce que c'est si important que ça? C'est quoi le portrait économique de la Rive-Sud? Comment on pourrait juger que les écoles de pilotage apportent vraiment une contribution importante à l'activité économique de la région?

2195 **Me MARTIN FORTIER :**

Écoutez, vous avez de très bonnes questions cet après-midi, Monsieur Flanagan.

LE MANDATAIRE :

2200 C'est parce que ça fait trois jours que...

Me MARTIN FORTIER :

2205 Vous avez d'excellentes questions auxquelles je ne me sens pas en mesure d'y répondre avec beaucoup d'aplomb, dois-je vous dire.

LE MANDATAIRE :

Vous n'êtes pas obligé de me répondre maintenant.

2210

Me MARTIN FORTIER :

Cependant, ce que je sais, c'est qu'il y a 500 emplois qui découlent directement ou indirectement des écoles de pilotage. Et pour nous, 500 emplois, c'est énorme. Maintenant, c'est énorme comment? Je ne pourrais pas vous dire.

2215

LE MANDATAIRE :

Ça demeure 500 emplois, effectivement.

2220

M. SYLVAIN LESSARD :

Votre mémoire, comme vous l'avez dit tantôt, propose comme solution l'allongement de la piste jusqu'au boulevard Clairevue comme mesure de réduction du bruit. Comme on l'a mentionné tantôt, ça peut prendre quelques années, à tout le moins deux, trois ans avant que ce projet-là puisse être financé et se réaliser. Votre mémoire est quand même assez silencieux sur des mesures intérimaires qui pourraient être prises pour répondre aux attentes des citoyens qui se sont plaints depuis l'été 2009 et qui continuent de se plaindre.

2225

Est-ce que vous seriez favorable, en tant que membre du conseil d'administration de DASH-L, à mettre sur pied un comité de gestion du bruit, à prendre d'autres mesures restrictives pour encadrer davantage le problème de bruit causé par les écoles de pilotage? Est-ce que vous avez – encore là, vous avez quatre membres de la Chambre de commerce qui sont membres du CA de DASH-L – est-ce que vous êtes ouverts à faire un peu plus peut-être?

2230

2235

Me MARTIN FORTIER :

Écoutez, encore une fois, c'est difficile pour moi d'y répondre à brûle-pourpoint. Je n'ai jamais assisté à une séance du conseil d'administration de DASH-L. J'imagine que oui, effectivement, il y a un délai pour mettre en application cette solution-là; dans l'intervalle, je ne pense pas que la Chambre de commerce a d'opinion précise à ce sujet-là et va s'en remettre à ce que DASH-L peut proposer dans les circonstances.

2240

2245

M. SYLVAIN LESSARD :

D'accord. Merci.

LE MANDATAIRE :

2250

Merci beaucoup.

Me MARTIN FORTIER :

2255

Merci beaucoup.

LE MANDATAIRE :

2260

Merci d'être venu. Jean-Guy Loubert et Yvan Albert de l'Association des pilotes et propriétaires de l'aéroport de Mascouche.

M. JEAN-GUY LOUBERT :

2265

On est comme des touristes ici. Bon, bien c'est ça, je me présente, Jean-Guy Loubert.

LE MANDATAIRE :

2270

Vous aviez une présentation, c'est ça?

M. JEAN-GUY LOUBERT :

Oui, oui. On a essayé d'amener quelque chose d'assez complet.

2275

LE MANDATAIRE :

Oui, prenez votre temps.

M. JEAN-GUY LOUBERT :

2280

Bon. Je me présente, Jean-Guy Loubert, président de l'Association des pilotes et propriétaires de l'aéroport de Mascouche. Je suis accompagné de notre secrétaire trésorier, Yvan Albert, qui va m'aider pour répondre aux questions techniques.

2285

Je suis pilote privé et je tiens à remercier madame Caroline Saint-Hilaire et vous, les responsables de la consultation publique, de nous permettre de présenter ce mémoire. À l'APPAM, nous sommes déjà impatients d'entendre les recommandations suite à cette consultation, en tenant compte des avantages, des inconvénients et du coût/bénéfice des propositions. Je remercie tout spécialement les citoyens qui sont venus entendre la proposition et les propositions du milieu aéronautique.

2290

2295

L'APPAM a été constituée en juin 2009, suite à des réunions tenues par de nombreux aviateurs, entre novembre 2008 et février 2009, confirmant ainsi la volonté du milieu de se regrouper pour défendre les intérêts des usagers et propriétaires de l'aéroport de Mascouche et, plus particulièrement, la défense de l'héritage aéroportuaire de Mascouche.

2300

L'Association est membre corporatif, section aéroclub, des Aviateurs et pilotes de brousse du Québec; nous avons le statut d'Escadrille numéro 71 de la Canadian Owners and Pilots Association et nous sommes membres de la Chambre de commerce de Mascouche.

2305

L'APPAM représente 132 membres qui sont propriétaires d'entreprises, instructeurs, pilotes, élèves-pilotes ou amis de l'aviation. L'Association a organisé plusieurs activités visant l'amélioration de l'image des pilotes à l'aéroport en 2008 et 2009. Ces activités ont permis à plusieurs adolescents, parents, adultes de vivre l'expérience unique de l'aviation générale et même, pour plusieurs, de vivre un baptême de l'air. Ces activités variées, comme l'initiation à l'aviation incluant des vols d'environ une heure, collecte de fonds pour Opération Enfant Soleil ou portes ouvertes destinées aux citoyens. Une dizaine d'activités communautaires sont au calendrier de 2010.

2310

L'aéroport de Mascouche est l'aéroport non contrôlé le plus achalandé dans l'est du Canada. Le site est la base opérationnelle pour 145 aéronefs, trois écoles de pilotage d'avions, deux écoles de pilotage d'hélicoptères, un atelier d'avionique, deux ateliers d'entretien et réparations d'aéronefs et une entreprise de photographie aérienne. Nous estimons qu'environ 30 000 mouvements sont effectués sur les pistes 11 et 29 chaque année.

2315

2320

L'Association a décidé de présenter un mémoire pour vous permettre, dans un premier temps, de tenir compte des intérêts des aviateurs qui sont basés ailleurs au Québec. L'utilisation des infrastructures aéroportuaires de Saint-Hubert représente un avantage pour nous. L'existence d'une tour de contrôle permet l'acquisition d'expérience de vol en zone contrôlée et pas nécessairement de venir y faire des circuits. Les atterrissages à l'aéroport de Saint-Hubert permettent d'accéder à la Rive-Sud et au centre-ville de Montréal pour les gens d'affaires qui doivent rencontrer des clients, des fournisseurs ou tout autre partenaire dans la poursuite de leurs activités commerciales.

2325

2330

Pour les particuliers, c'est le tourisme ou les visites chez des parents ou amis qui justifient l'utilisation de l'aéroport. La position stratégique du site aéroportuaire donne un avantage concurrentiel à la ville de Longueuil.

Dans un deuxième temps, l'expérience de l'APPAM acquise au cours de l'été 2009 peut servir et c'est la principale raison pour laquelle nous croyons pouvoir fournir un point de

vue qui permettra la mise en œuvre rapide de solutions éprouvées et économiques. Nous profiterons aussi de l'occasion pour mettre en lumière certaines difficultés.

2335

Pour débiter, vous devez savoir que l'aéroport de Mascouche est menacé de fermeture, mais pour d'autres raisons que le bruit des aéronefs. Par contre, les citoyens de Mascouche et de Terrebonne déposent, à l'occasion, des plaintes pour le bruit, le respect des règles d'atténuation de bruit, incluant le respect du tracé du circuit spécifique au décollage sur la piste 29.

2340

L'Association n'a pas la responsabilité de gérer les activités aéroportuaires à Mascouche et un débat a été soulevé au sein de notre conseil d'administration pour identifier notre responsabilité dans l'empreinte sonore des activités aéroportuaires de Mascouche. Pendant ce temps, nous avons convenu que la responsabilité de la gestion des plaintes appartenait à la Corporation de l'aéroport de Mascouche, l'équivalent de DASH-L, et que l'application du Règlement de l'aviation canadienne, le RAC, appartenait à Transports Canada.

2345

L'Association reconnaît toutefois que piloter un aéronef a un effet sonore qui est perçu par certains citoyens de façon négative et nous nous sommes engagés à nous informer sur la problématique du bruit pour les résidants riverains des aéroports, communiquer de l'information à nos membres, collaborer avec la Corporation de l'aéroport de Mascouche dans l'amélioration du système de gestion des plaintes, et communiquer avec les citoyens ou les élus municipaux provinciaux et fédéraux.

2350

2355

Au moment d'écrire ces lignes, la Corporation de l'aéroport de Mascouche avait reçu 53 plaintes sur différents aspects, sur la période du 1er mars 2009 aller au 28 février 2010. Contrairement à la situation décrite dans le rapport intitulé *Étude de bruit aéroport de Saint-Hubert* préparé par la firme Dessau, déposé en novembre 2009, les plaintes à Mascouche ne sont pas concentrées en montée initiale, comme à Saint-Hubert, mais plutôt l'effet sur certains citoyens, sur l'image des pilotes et sur l'aéroport est semblable.

2360

L'Association croit donc pouvoir proposer des pistes de solutions pour le problème de bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, mais aussi, partout où des opérations aéroportuaires ont lieu.

2365

D'entrée de jeu, il nous faut affirmer sans équivoque l'importance et la prépondérance de la sécurité du vol et du public pour DASH-L, les contrôleurs aériens et les pilotes qui, ultimement, sont responsables des décisions finales en fonction de leurs compétences et de leurs expériences, en plus de caractéristiques de performance des aéronefs, en particulier en fonction de la météo.

2370

2375 Nous croyons qu'il est nécessaire de bâtir des relations harmonieuses entre les
communautés aéronautiques et les résidants riverains. Il faut que les parties considèrent
l'existence et l'importance des droits et obligations de l'autre. Il nous apparaît nécessaire que
la communauté aéronautique respecte les résidants riverains et qu'à l'inverse, les citoyens
respectent la communauté aéronautique. Il ne sert à rien de déterminer qui doit faire les
2380 premiers pas ou la preuve de respect envers l'autre, mais bien d'apporter sa part de solution
pour démontrer la volonté réelle à établir et maintenir des relations harmonieuses
nécessaires pour trouver et mettre en œuvre des solutions.

L'Association a pris connaissance du rapport Dessau cité ci-haut et croit que le
contenu représente fidèlement l'empreinte sonore autour de l'aéroport de Saint-Hubert dans
2385 les conditions expliquées dans la section 1.2 : Procédure et méthodologie utilisées.

Nous nous devons, par contre, de porter à votre attention que ces résultats
pourraient donner l'impression que les échantillons peuvent être multipliés par 365 pour
concevoir la réalité de tous les jours, ce qu'il ne faut pas faire. Dans ce même rapport, nous
2390 reconnaissons l'importance de la mesure ou de la limite que Transports Canada utilise pour
qualifier le secteur comme étant moins compatible à une occupation résidentielle et d'en tenir
compte pour le développement futur.

L'Association a aussi pris connaissance d'une vidéo produite en 2001 par l'Aircraft
Owners and Pilots Association et mise à jour en 2005. L'Association américaine
2395 reconnaissait déjà la problématique pour plusieurs aéroports et proposait un plan d'action
pour les pilotes et les gestionnaires d'aéroport.

L'APPAM a obtenu, avec l'aide de l'APBQ, le droit de traduire le document. Je vous
2400 propose d'écouter des extraits de la version originale; une version préliminaire de la
traduction est jointe à notre mémoire. On va l'avoir en anglais, mais je veux dire c'est... si on
peut la présenter?

LE MANDATAIRE :

2405 Vous pouvez lancer le visionnement. Merci.

(PRÉSENTATION AUDIOVISUELLE)

2410 **M. YVAN ALBERT :**

Alors, on interrompt le visionnement parce que pour le reste, ce n'est pas vraiment
intéressant – en fait, pour notre évaluation, mais vous pouvez en être certain.

2415 **LE MANDATAIRE :**

Bien, c'est intéressant. On voit ce qu'on entend depuis trois jours, là, ça fait que dans ce sens-là. Merci.

2420 **M. JEAN-GUY LOUBERT :**

2425 Bon. Bien que les impacts socioéconomiques directs et indirects puissent être énormes pour le site de l'aéroport de Saint-Hubert, nous ne voulons pas apporter des faits et des arguments pour justifier l'importance et la nécessité de la poursuite commerciale à l'aéroport de Saint-Hubert. Nous posons l'hypothèse que ces impacts justifient la consultation et la volonté de trouver un consensus ou des compromis. Dans l'analyse des problèmes de bruit pour l'aéroport de Mascouche, nous avons été informés, par les journaux et des articles sur Internet, d'une étude effectuée par le professeur Pawel Jastreboff de l'Université Emery d'Atlanta. Le terme qu'il utilise est « misophonie », soit la haine du son. Il a découvert que
2430 certaines personnes avaient des réactions négatives et fortes à certains sons. Ils ne craignaient pas ces sons, ils ne souffraient donc pas de phonophobie, pas plus qu'ils ne souffraient d'hyperacousie, la sensation de douleur ressentie à certaines fréquences, ou d'acouphène, qui est la sensation de bourdonnements ou de sifflements dans l'oreille.

2435 Le professeur explique que la « misophonie » est un problème acquis, donc que c'est une réaction au son. On commence à associer le son à un événement déplaisant. L'universitaire prétend qu'il s'agit d'une mauvaise connexion entre différentes composantes du système nerveux et il propose, comme traitement, la création d'associations positives avec les sons qui posent des problèmes. Le chercheur prétend qu'il fonctionne dans 90 %
2440 des cas. Une copie d'un article est disponible pour référence.

2445 La norme utilisée par Transports Canada et décrite par le rapport de Dessau avait été en vigueur au moment du développement résidentiel. Nous serions en droit de croire que les décisions des responsables du Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Saint-Hubert auraient été différentes. Nous espérons que les permis de rénovation sont émis de nos jours en tenant compte de la problématique et que les facteurs d'insonorisation sont pris en compte pour les travaux de fenestration et de revêtement extérieur.

2450 Comme le RAC spécifie de nombreuses règles et normes à respecter pour les pilotes et gestionnaires d'aéroport, nous soulignons la responsabilité de Transports Canada dans l'application de règlements, et plus particulièrement les mesures coercitives pour les pilotes ou gestionnaires d'aéroport délinquants.

2455 Maintenant, nous regardons la possibilité du monde aéronautique dans l'empreinte sonore des activités aéronautiques et plus particulièrement l'aviation générale et ses aéronefs mus par des moteurs à pistons.

2460 Pour débiter, les bruits des aéronefs, la principale source de bruit produit par les
aéronefs est l'hélice – ça, on l'a vu tout à l'heure – notamment des avions de haute
performance avec des hélices à pas variable. Les extrémités des hélices au décollage
2465 approchent la vitesse du son et créent beaucoup de bruit. Le moteur représente la deuxième
source de bruit. La puissance du moteur réglée au plus petit RPM compatible avec la
sécurité permettra de produire moins de bruit et modifier le pas de l'hélice ou réduire sa
vitesse. Une réduction d'aussi peu que 200 tours par minute peut réduire de moitié le son
perçu au sol d'un aéronef monomoteur de haute performance.

2470 Une caractéristique de son est évidente, comme vous l'avez entendu avec la vidéo.
Un son désagréable semble plus fort qu'un son agréable. Finalement, toujours tirée de la
vidéo, une dernière caractéristique : tous les sons dans une zone habituellement tranquille
apparaîtront plus forts qu'ils ne le seraient dans un environnement bruyant.

2475 Pour réduire la perception du son au sol : un facteur important du son produit par les
aéronefs est la proximité de l'avion avec l'auditeur. Si on double l'altitude ou la distance
latérale entre l'avion et la personne au sol, elle percevra alors seulement 25 % du bruit perçu
antérieurement. À 500 pieds d'altitude supplémentaires, le bruit perçu est la moitié.

2480 Un autre facteur évoqué dans la vidéo : de la même manière que la lumière
clignotante attire davantage l'attention que la lumière constante, un changement significatif
de la puissance ou le volume du son attirent l'attention.

2485 Il existe des techniques de pilotage qui permettent de réduire la perception du bruit
au sol en demeurant sécuritaire. Ces techniques doivent faire l'objet de formation par les
pilotes licenciés lors des activités des associations ou des séances de formation continue
prévues pour maintenir le niveau optimal des compétences pour les pilotes. Mais c'est au
début de la formation théorique et pratique que les élèves-pilotes doivent être initiés
systématiquement au meilleur comportement et meilleures techniques de pilotage pour
assurer des relations harmonieuses, tout en garantissant la sécurité des vols et du public.

2490 Il devient donc important de faire ajouter au curriculum des cours théoriques, par
Transports Canada, du respect de la quiétude des citoyens et des règles d'atténuation du
bruit, même si l'aéroport ou l'élève-pilote qui suit ses cours n'y est pas assujetti.

2495 Au niveau de la pratique, il faut ajouter la formation obligatoire des atterrissages
sécuritaires en composante de vent de dos, au même titre que les atterrissages en vent de
travers; par exemple, lorsqu'accompagné d'un instructeur, une composante de vent de 5
nœuds de dos.

2500 Pour réduire les impacts de bruit sur les résidants riverains, il faut que DASH-L apporte des changements aux opérations aéronautiques, en particulier pour leurs opérations qui génèrent les plaintes de bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, mais pas des restrictions opérationnelles.

2505 Les options suivantes s'offrent aux administrateurs pour adopter des règles d'atténuation de bruit : une piste privilégiée – ça, je vais donner juste une petite opinion personnelle. C'est que je suis venu mercredi soir puis j'ai écouté tout l'après-midi, là, puis mercredi soir puis après-midi, les seules pistes que j'entendais c'était la 24 droite puis la 24 gauche. Moi, d'après-moi, là, Saint-Hubert, il y a une 6 gauche, il y a une 6 droite aussi – ; tracé de circuits; augmenter l'altitude de circuits; éliminer ou réduire les fréquences des circuits avec des posés-décollés; réduire le nombre d'aéronefs dans le circuit; les heures
2510 d'opération pour les vols d'entraînement dans les circuits.

2515 Les meilleures techniques de pilotage pour réduire l'empreinte sonore dans l'aviation générale ont été abordées dans la vidéo et nous allons continuer de nous efforcer, dans l'avenir, de les communiquer à nos membres et à tous les pilotes et associations intéressés. Il faut donc que les écoles de pilotage nous imitent.

2520 Voici nos recommandations basées sur l'expérience vécue à Mascouche : nous proposons que DASH-L adopte des règles d'atténuation de bruit pour les opérations aéroportuaires et les consignes au CFS. Nous croyons que ces mesures vont réduire de façon significative le son perçu au sol sous le tracé des circuits, en particulier en montée initiale; établir une piste privilégiée lorsque les vents proviennent de 151 degrés à 329 degrés, avec une composante de vent de dos inférieure à 3 nœuds; imposer la vitesse de montée ascensionnelle optimale en Vy et Vx sur la piste 24 gauche; établir un tracé spécifique pour le circuit de la piste 24 gauche qui évite la zone résidentielle sensible, si utile;
2525 augmenter l'altitude du circuit de 200 pieds d'altitude pour les pistes 06 droite et 24 gauche; interdire les circuits avec posés-décollés pour les pistes 24 gauche; interdire les décollages aux intersections avec les voies de circulation pour les pistes 24 gauche; interdire les vols d'entraînement dans les circuits entre 21 h et 8 h, sauf pour les solos de l'annotation vol de nuit.

2530 Nous ajoutons qu'il est utile d'ouvrir un poste d'administrateur au sein du conseil d'administration de DASH-L à un représentant des résidants riverains pour siéger et participer aux discussions et décisions relativement à la gestion de l'organisme, en remplacement d'un des cinq représentants de la Ville.

2535

Nous proposons que Transports Canada modifie le curriculum de formation et exige que certains critères soient évalués aux examens écrits et tests en vol, soit le respect des résidents riverains autour des aéroports, règles d'atténuation de bruit les plus fréquentes dans le CFS, puis évaluation d'un atterrissage avec composante de vent de dos.

2540

Nous proposons que les écoles de pilotage portent une attention accrue et utilisent les instructeurs comme ambassadeurs pour initier les comportements et les meilleures techniques de pilotage pour réduire le bruit produit par les hélices et les moteurs. Puis après ça, l'application sécuritaire des règles d'atténuation de bruit; la pratique de la montée en meilleur angle, la V_x ; usage de la vitesse de montée au meilleur taux ascensionnel, V_y ; réduire le RPM en croisière dans les circuits, en rapprochement ou à une altitude inférieure à 2000 pieds; expliquer et discuter des règles d'atténuation de bruit les plus fréquentes; pratiquer des atterrissages avec composantes de vent de dos supérieures à 5 nœuds.

2545

2550

Nous proposons que les pilotes licenciés portent une attention accrue et adoptent les comportements et les meilleures techniques de pilotage pour réduire le bruit produit par l'hélice et les moteurs; application stricte et sécuritaire des règles d'atténuation de bruit; utiliser les vitesses de montée à un meilleur taux d'angle V_x ; utiliser la vitesse de montée ascensionnelle V_y ; réduire le RPM... là, c'est la même chose que tout à l'heure.

2555

Toutes les mesures proposées peuvent être mises en œuvre rapidement et sans aucun investissement. Le seul coût de ces propositions-là, ce serait les charges de communication avec les usagers de l'aéroport de Saint-Hubert. L'APPAM pense que les mesures proposées peuvent améliorer les relations qu'entretiennent la population et la communauté aéronautique de l'aéroport de Saint-Hubert, et ce, avec l'amélioration de l'environnement sonore avec les quartiers riverains, la quiétude des uns et l'apport économique et éducationnel de l'autre.

2560

2565

Maintenant, nous invitons les citoyens à participer à la vie aéroportuaire. La Ville de Longueuil n'a pas la juridiction constitutionnelle pour réglementer les espaces aériens.

On vous remercie beaucoup.

LE MANDATAIRE :

2570

Merci.

M. SYLVAIN LESSARD :

2575

Merci bien, Messieurs. Merci pour la vidéo. C'était fort intéressant, puis vos recommandations aussi sont très élaborées. Est-ce qu'on peut prendre pour acquis que les

mesures que vous proposez pour Saint-Hubert ont été implantées et mises en œuvre à Mascouche? Et si oui, quels sont les résultats que ça a donnés?

2580 **M. JEAN-GUY LOUBERT :**

2585 C'est sûr que ça a été pris et mis en place à Mascouche. On a encore des délinquants, ça, c'est officiel, puis les délinquants, on essaie quand même de les prévenir assez rapidement. Qu'est-ce qu'on fait, c'est qu'on leur envoie une lettre, puis c'est comme je parlais avec Yvan, à un moment donné, c'est qu'on leur donne un avis puis le deuxième avis, après ça, bien ça va venir de Transports Canada. Ça, on appelle ça faire un ticket, là, c'est la même chose.

2590 **M. YVAN ALBERT :**

Je voudrais rajouter également que notre processus de gestion de plaintes a été implanté en février dernier, février, mars dernier, et on n'a pas encore fait une année complète. Et vous aurez compris, avec les démonstrations qui vous ont été faites jusqu'à maintenant, que la période d'été est plus problématique. Alors, on ne peut pas répondre à votre question à ce moment-ci, pas parce qu'on ne le veut pas puis qu'on veut avoir la langue de bois, c'est tout simplement qu'on n'est pas capable de mesurer pour les mêmes périodes de temps.

2600 Il faut aussi comprendre que cet hiver, la situation météorologique typique au Québec a fait en sorte qu'on a beaucoup priorisé la piste 11 et l'ensemble des problèmes, la majorité des problèmes de bruit à Mascouche, c'est sur la piste 29.

2605 Alors, oui, on a parlé d'ailleurs à certains résidants, les résidants nous ont dit : « Effectivement, ça s'est amélioré. » Mais également, ça s'est amélioré parce qu'on a peu vu d'avion pendant l'hiver. On a eu beaucoup de vents qui venaient de l'est, tout simplement. Alors, on préfère attendre un certain temps avant de pouvoir annoncer si effectivement nos mesures ont changé.

2610 J'ajouterais également que pour être régulièrement sur le terrain de l'aéroport et pour confirmer ce que monsieur Loubert disait tantôt, notre première... bien, en fait, la première intervention de la Corporation, c'est de discuter avec le pilote pour voir qu'est-ce qui s'est passé puis pourquoi ça s'est fait. Évidemment, lui indiquer de modifier ses comportements s'ils ne sont pas tout à fait conformes aux meilleures techniques. Et par la suite, s'il y avait une récurrence, en fait, c'est une annonce, pas une annonce, mais un avis écrit qu'on veut lui faire et éventuellement, si c'était nécessaire, de faire une plainte directement chez Transports Canada.

2615

2620 On aura compris, avec certaines plaintes de citoyens, que les plaintes faites à Transports Canada sont souvent renvoyées au gestionnaire de l'aéroport. On peut les comprendre parce que, bon, eux, ils ne sont pas en mesure d'intervenir directement. Par contre, il existe des occasions où Transports Canada émet effectivement des contraventions. L'information est disponible habituellement dans le journal de la COPA et si vous en avez besoin de quelques copies, bien, je pourrai vous les transmettre.

2625 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Est-ce qu'à Mascouche, la problématique de bruit que vous avez vécue est assez importante pour justifier la mise en place d'un comité de gestion du bruit avec un ou des citoyens?

2630 **M. JEAN-GUY LOUBERT :**

Bien, oui. Moi, je trouve que oui. Je veux dire, nous autres, ça nous préoccupe beaucoup les citoyens autour de l'aéroport.

2635 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Mais est-ce que vous en avez un présentement, un comité de gestion de bruit?

2640 **M. YVAN ALBERT :**

2645 Bien, c'est la Corporation qui fait la gestion du système de plaintes. Nous, l'automne passé, on a invité des citoyens, et en particulier un groupe qui était un petit peu plus touché par la situation à Mascouche, à créer justement un groupe de citoyens pour qu'on puisse venir leur donner de l'information. Un peu comme ce qu'un des intervenants hier disait : « J'ai beaucoup appris dans ma journée ou dans ma soirée, d'entendre la position du milieu aéronautique. » Alors, de comprendre comment les choses se font, ça nous permet souvent de mieux saisir ce qui se passe.

2650 Alors, nous, on a invité ce groupe-là et jusqu'à date, le groupe ne semble pas vouloir se réunir pour nous permettre de passer aux étapes justement de créer ce groupe-là. Et c'est la raison pour laquelle, en conclusion, on dit aux citoyens : « Vivez votre aéroport. Vivez dans le milieu aéronautique. Participez-y pour pouvoir prendre des décisions. »

2655 Alors, comme nous on ne réussit pas à obtenir ce mouvement-là, bien on va continuer, avec le leadership qu'on peut avoir, à inviter, via les journaux locaux, via peut-être d'autres moyens, pamphlets dans des régions critiques ou des secteurs critiques, alors on va tout simplement, par nous-mêmes, inviter les citoyens à venir nous voir et on va leur présenter de l'information qui est beaucoup plus large. Parce qu'en fait, je l'ai noté dans la

2660 présentation – déjà on passe le temps que nous avait donné – on avait ajouté dans notre
présentation, à un moment donné, le fait que quand les citoyens participent, bien, c'est
beaucoup plus facile de trouver des solutions.

2665 Alors, nous, on est là et c'est la raison pour laquelle on veut, même s'il n'existe pas
un regroupement de citoyens avec qui on peut intervenir, on veut nécessairement s'adresser
à la population pour leur faire vivre des éléments de l'aviation.

M. JEAN-GUY LOUBERT :

2670 Puis moi, bien, je veux dire, c'est que mercredi soir j'ai entendu quelque chose
d'assez rigolo venant d'un citoyen, puis j'ai pensé de faire une activité de même avec ça, à
Mascouche. C'est de faire un pique-nique sur la piste. Non, mais je veux dire, ça, oui. Ça, je
pense que c'est une activité que tu peux faire avec les citoyens.

2675 **LE MANDATAIRE :**

Pourquoi les appels aux citoyens que vous avez faits n'ont pas porté fruits, là?

M. YVAN ALBERT :

2680 En début de mémoire, on vous dit qu'on va adresser certaines difficultés. Alors, on ne
l'a pas fait directement, mais ça en est une. Puis d'ailleurs, deux des citoyens de qui je parle,
en fait, étaient ici présents hier soir – je les ai salués, on a des bonnes relations, on a des
relations harmonieuses malgré tout – et je pense que c'est à eux qu'il faudrait poser la
2685 question. Je ne peux faire que des hypothèses sur les raisons pour lesquelles ils ne veulent
pas se regrouper.

2690 Il faut comprendre une chose. Au début, on vous a dit que l'aéroport de Mascouche
était menacé de fermeture pour autre chose que le bruit. Au début, les gens se plaignent
d'une certaine chose, on règle cette problématique-là. Et maintenant, les plaintes qu'on
reçoit massivement, pas massivement parce qu'il y en a 50 par année, vous aurez compris
que c'est quand même pas beaucoup, touchent maintenant le tracé du circuit.

2695 Donc, Transports Canada a prévu, dans le CFS pour Mascouche, un tracé précis
pour les décollages, surtout quand on reste à l'intérieur du circuit, de la piste 29. Et on doit
passer au-dessus d'une ligne électrique. Mais lorsque les vents sont 29 puis qu'on a le vent
de travers, évidemment on est déporté vers la zone résidentielle et ça devient maintenant le
facteur le plus important des plaintes qu'on reçoit, et les gens ont abandonné le bruit pour
maintenant faire en sorte qu'on travaille sur le respect du tracé.

2700

Mais on doit comprendre qu'on vit... puis il y a certains citoyens qui ont parlé de couloir, là. Dans les airs, lorsqu'on vole, on ne vole pas dans un cylindre. L'espace aérien est disponible partout à partir du moment où on a le droit de voler dans une classe G, qui est générale ici au Québec, et dans des zones contrôlées lorsqu'on a l'autorisation de le faire.

2705

C'est sûr que si on regarde les cartes aéronautiques, il y a des endroits privilégiés, mais quelqu'un pourrait voler 200, 300, même 500 pieds à droite ou à gauche de ce couloir-là, puis il serait tout à fait légal de le faire.

2710

Me MARCO RIVARD :

J'aimerais que vous me précisiez comment vous identifiez les contrevenants déjà? Est-ce que c'est le contrôleur aérien?

2715

M. YVAN ALBERT :

Non. Mascouche est un aérodrome sans tour de contrôle ni même de station au sol. Lorsqu'on communique, on communique à l'ensemble du trafic. Alors, nous, ce qu'on a demandé aux gens qui ont des plaintes à formuler, puis vous l'avez sur le processus de gestion qu'on utilise là-bas, alors c'est principalement les citoyens, mais il y a aussi des pilotes qui le font, donc on demande de noter l'immatriculation, si c'est possible, l'heure la position, l'action qui est reprochée, le nom et les coordonnées du plaignant pour qu'on puisse avoir une rétroaction avec lui. Et à partir de ce moment-là, notre gestionnaire à l'aéroport de Mascouche, qui est un travailleur temporaire et à temps partiel pour la Corporation, fait son enquête, son analyse, et là, va s'adresser verbalement au pilote ou au propriétaire de l'aéronef. Ensuite, un avis écrit peut être porté ou éventuellement à Transports Canada, ce qu'on appelle, nous, l'autorité.

2720

2725

2730

Me MARCO RIVARD :

C'est possible de voir les coordonnées de l'avion du sol?

M. YVAN ALBERT :

2735

Oui. Bien, hier, il y a un monsieur qui a fait un travail important pour demander à la Ville de réglementer le transport aérien à Longueuil. Ce n'est pas possible, mais effectivement c'est possible.

2740

Par exemple en vent traversier, on est à 1 000 pieds/sol, et une personne avec une caméra ou avec un vidéo avec un zoom peut aller chercher l'immatriculation. Évidemment, pour nous, ça facilite beaucoup le travail. Parce que lorsqu'on reçoit une plainte sans immatriculation, tout ce qu'on peut faire, c'est lancer un message général. On ne sait même

2745 pas si ça s'adresse à nos membres. On ne sait même pas si ça s'adresse aux usagers de l'aéroport de Mascouche. Ça peut être un itinérant. D'ailleurs, sans vouloir porter d'accusations, jusqu'à date, sur les 50 plaintes, il y en a trois, on les a adressées avec des gens de l'extérieur.

Me MARCO RIVARD :

2750 Merci.

M. YVAN ALBERT :

2755 Mais juste une chose : les pilotes de l'extérieur, on finit toujours notre lettre, en conclusion, qu'on leur souhaite la bienvenue de revenir à Mascouche à la condition de respecter rigoureusement les procédures. Parce que ça, ça peut être fait.

M. SYLVAIN LESSARD :

2760 Oui. Il y a une chose dans votre mémoire qui soulève des questions. Vous laissez sous-entendre que l'aéroport pourrait fermer possiblement dans quelques années. Donc, vous avez quand même trois écoles de pilotage, 145 aéronefs, est-ce qu'il y a des scénarios si cette fermeture-là se produit?

2765 **M. JEAN-GUY LOUBERT :**

Non, pas encore. Non, il y a rien de sûr encore. Ça, on va savoir ça dans six mois à peu près.

2770 **M. SYLVAIN LESSARD :**

Dans six mois?

M. YVAN ALBERT :

2775 En fait, il vient de se conclure une action en cour. Donc, il y avait un tribunal qui devait écouter la cause entre la Ville de Mascouche et le ministère des Transports. Et conséquemment à la décision de la cour, c'est là que les options vont devoir être élaborées.

2780 Alors, les aéroports pour la Rive Nord, on a Lachute – Mirabel on a déjà dit qu'ils n'étaient pas prêts à nous recevoir – et Joliette. Alors, c'est des situations qui sont beaucoup plus éloignées du centre-ville de Montréal ou même de la Rive Nord de Montréal. On sait déjà que les gens de Joliette ne sont pas prêts à recevoir – on disait qu'on a à peu près 150

2785 avions à Mascouche – donc ils ne sont assurément pas prêts à nous recevoir, ni même Lachute.

Alors, vous aurez compris que si Mascouche et Saint-Hubert devaient être déménagés, c'est impossible de le faire dans la portion nord de Montréal.

2790 **M. SYLVAIN LESSARD :**

O.K. Merci.

LE MANDATAIRE :

2795

Bien, merci beaucoup, Messieurs, pour votre présence et votre contribution. Merci beaucoup.

M. JEAN-GUY LOUBERT :

2800

Je vous remercie.

LE MANDATAIRE :

2805

Pascal Gosselin. Ça fait que tantôt vous étiez capitaine, maintenant vous avez été rétrogradé?

M. PASCAL GOSSELIN :

2810

Là, je suis vraiment moi-même. O.K. On peut débiter le diaporama?

LE MANDATAIRE :

Allons-y.

2815

M. PASCAL GOSSELIN :

2820 Alors, je me présente Pascal Gosselin, président de la compagnie Aéro Teknic située ici même à l'aéroport de Saint-Hubert. Petite introduction : Aéro Teknic c'est une entreprise fondée en 2003, qui a d'ailleurs construit ses facilités du temps de Transports Canada, avant le transfert de l'aéroport à DASH-L.

2825 Aéro Teknic est un organisme de maintenance agréé de Transports Canada, on appelle ça un OMA. Donc, on est un atelier approuvé pour effectuer l'entretien et la modification de différents aéronefs. Dans notre cas, ça va jusqu'à du jet huit passagers, mais

la majorité sont des petits avions à pistons. On emploie une vingtaine d'employés à temps plein. Et comme j'expliquais tout à l'heure, c'est donc autant maintenance et modifications mécaniques que, également, installation et modifications avioniques. Donc, on parle de radios, GPS, transpondeurs, et cetera.

2830

Peut-être répondre indirectement à une des questions que les gens ont déjà eues un petit peu. On effectue également la calibration des altimètres et des encodeurs, et ça normalement pour voler dans une zone où est-ce qu'il y a un service radar, cet équipement-là doit être vérifié aux deux ans. Mais je peux vous dire que oui, il existe des délinquants dans ce domaine-là qui ne respectent pas nécessairement la lettre de la loi et qui peuvent avoir des altimètres ou des encodeurs qui fournissent donc une information erronée d'indication dans la cabine ou au niveau du contrôleur aérien. Donc, c'est quand même un petit facteur technique important.

2835

2840

Les écoles de pilotage pour nous sont une source de revenus importants. On effectue l'entretien de la majorité de la flotte de la compagnie Air Richelieu. On effectue également beaucoup de travaux de dépannage avionique pour toutes sortes de joueurs sur l'aéroport. On est le seul atelier à effectuer des travaux d'avionique spécialisés à l'aéroport de Saint-Hubert.

2845

Je vais vous parler un petit peu des sources de bruit. C'est des choses qui ont été bien couvertes tout à l'heure un peu dans la vidéo et tout ça, donc je ne veux pas m'éterniser là-dessus, mais je veux quand même spécifier que... la question des hélices. Parce que parfois les gens nous demandent : « Est-ce qu'il y a moyen d'avoir des hélices moins bruyantes? » Et cetera, et cetera.

2850

Sur les avions avec des hélices à pas fixe, ce qu'on parle, donc qui représentent la majorité des petits avions d'entraînement, on parle des Cessna 150, des Cessna 172, et cetera, la plupart des avions d'entraînement primaires qui sont des monomoteurs, à Saint-Hubert, sont des avions avec des hélices à pas fixe.

2855

L'hélice n'est pas une source importante de bruit parce que ce sont des hélices, c'est comme si on n'avait pas de transmission sur notre voiture, c'est comme si on était toujours en troisième vitesse, disons. Et si on montait une côte en troisième vitesse, bien, le moteur, il a de la misère et les révolutions de moteur baissent. C'est tout à fait l'équivalent avec une hélice à pas fixe. Donc, en montée, l'hélice a tendance à ralentir et donc n'est pas une source importante de bruit.

2860

Dans le cas des avions haute performance avec des hélices à pas variable, c'est exactement un peu l'équivalent d'une transmission CVT ou d'un skidoo, là, et cetera, où est-ce que la vitesse... il y a un ajustement automatique du pas de l'hélice pour maintenir une

2865

certaine vitesse. Quand on parle de vitesse, je parle de rotation, le nombre de révolutions par minute et non pas la vitesse de l'avion.

2870 Donc, ces hélices-là sont réglées au décollage, normalement pour être très, très, très fines, donc d'être équivalent d'être en première vitesse avec une transmission de voiture, pour grimper rapidement. Le résultat, toutefois, c'est que ces hélices-là ont tendance à être des avions haute performance, des avions plus gros qui ont des plus grosses hélices, les bouts d'hélices sont transsoniques ou supersoniques et à des révolutions de 2 700. Il y a
2875 certains avions que ça va jusqu'à 2 850 tours, et ça peut vraiment créer un bruit agressant.

 Donc, je pense que la vidéo tout à l'heure de l'AOPA a bien expliqué la facilité quand même d'appliquer des mesures de réduction de pas d'hélice, particulièrement sur les décollages pour réduire beaucoup le bruit.

2880 Donc, dans le cas des hélices à pas fixe, c'est assez rare, mais c'est quand même possible de constater qu'une hélice à pas fixe est mal ajustée. Quand on dit qu'elle est ajustée, là, une hélice, pour ajuster ça, c'est installé dans une espèce d'immense étau, pour une hélice à pas fixe, et ils vont tordre l'hélice pour lui donner plus ou moins de mordant. Et
2885 chaque modèle d'avion, c'est spécifié dans ce qu'on appelle le Type Certificate, qui est une espèce de sommaire de spécifications de tous les avions certifiés, on va spécifier quel est le pas de l'hélice minimum ou maximum qui est permissible.

 Je peux vous dire un exemple : récemment j'ai volé un Cessna 150 qui
2890 vraisemblablement, cet avion-là auparavant était exploité en Arizona où est-ce qu'il fait très, très, très chaud, ils avaient ajusté le pas de l'hélice pour être très, très, très, très fin. Et cette hélice-là, au décollage, ce que j'avais jamais vu auparavant pour un Cessna 150, va chercher ou va même excéder, si on ne fait pas attention, le 2 650 RPM maximum pour cette hélice-là.

2895 Donc, ce serait une chose quand même potentiellement à vérifier dans le cas de certains aéronefs délinquants, qu'on pourrait noter, qu'ils ont... si on voit un Cessna 150 qui crée un vacarme d'enfer, il faudrait se poser une question : est-ce que son hélice est mal ajustée?

2900 Normalement, il y a une vérification qui est faite avant le décollage. On fait une puissance maximum juste avant de décoller. On est supposé d'atteindre une certaine révolution. Si l'hélice est trop fine ou pas assez fine, bien, on devrait avoir une indication trop grande ou trop petite. La plage est très, très, très, très, très petite. C'est une plage de moins
2905 de 100 révolutions par minute, normalement, qui est permissible. Et ce serait bien, disons, de sensibiliser les gens par rapport à ça pour s'assurer qu'ils ont une hélice qui est quand même bien ajustée.

2910 Dans le cas des hélices à pas variable – encore là, ils en ont parlé tout à l'heure – le pilote peut régler la vitesse de rotation du moteur et donc de l'hélice, parce qu'ils sont normalement interconnectés ensemble, directement, et il est possible de réduire le bruit avec des procédures d'atténuation de bruit. Donc, en faisant des réductions du régime de révolution du moteur et donc de l'hélice. Parce qu'on s'entend que sur 99.9 % des avions, l'hélice et le moteur sont directement interconnectés; quand le moteur fait une révolution, 2915 l'hélice fait une révolution. Il n'y a généralement pas d'engrenage entre les deux, mis à part des exceptions très rares.

Il n'y a présentement aucune procédure d'atténuation de bruit obligatoire pour ce genre d'hélice ou d'aéronef à Saint-Hubert, donc les gens font un peu ce qu'ils veulent. Il y a 2920 des gens qui ont plus de civisme que d'autres et des délinquants, oui, il y en a.

Je voudrais aborder le sujet qui est peut-être un peu plus pertinent parce que les gens ont souvent posé la question : « Est-ce qu'il y a moyen de mettre des silencieux? » J'ai 2925 entendu quelqu'un hier parler du terme « des catalyseurs », et cetera. Juste pour vous informer, il n'y a pas de catalyseurs sur les avions et certains avions n'ont pas de silencieux. C'est pratiquement ce qu'on appelle dans l'expression le straight pipe. Les échappements vont directement dans un tuyau à la sortie.

Il y a des normes qui régissent le bruit des aéronefs lors de la certification, et dans 2930 certains cas, certains avions rencontrent ces normes-là en n'ayant aucun silencieux. La majorité des avions ont quand même une certaine forme de silencieux, toutefois pour chauffer la cabine. Normalement, la cabine de l'avion est chauffée avec les gaz d'échappement qui vont dans une espèce – excusez-moi le terme – une canisse, là, une can quelconque et qui vont réchauffer de l'air qui va ensuite aller dans la cabine. Cette boîte-là, 2935 on appelle ça souvent un heat muff, a également la fonction d'agir comme silencieux.

Pour des petits avions d'entraînement de type Cessna 150, 152, généralement les hélices ne sont pas la source majeure de bruit. Comme expliqué dans la vidéo, pour les 2940 petits avions à hélices à pas fixe, il y a pas grand-chose qu'on peut faire au niveau de l'hélice et il y a une grande portion qui vient quand même directement du système d'échappement. L'installation de silencieux sur ce type d'avion est monnaie courante en Europe. Les pays tels que la Suisse et l'Allemagne, entre autres, ont depuis longtemps, depuis les années 70, instauré des limites de bruit qui sont plus agressives dans la plupart du temps que les normes de l'OACI. L'OACI étant l'Organisation d'aviation civile internationale basée à 2945 Montréal.

Alors, le problème qu'on a au niveau des modifications, je pense que je peux parler 2950 comme étant peut-être un expert en termes de modifications d'aéronefs vu que j'ai une entreprise qui effectue beaucoup de modifications d'aéronefs, c'est qu'une modification sur un aéronef, particulièrement en ce qui a trait au moteur, on parle d'un moteur hélice groupe

propulseur, ce sont automatiquement des modifications majeures. On ne peut pas s'improviser à dire : « Bien, je vais fabriquer un truc puis je vais l'installer après mon avion, je vais aller essayer ça. » C'est absolument impossible.

2955 Des modifications au niveau du groupe propulseur sont des modifications majeures et doivent être effectuées sur ce qu'on appelle un STC, Supplemental Type Certificate. Un avion, il est certifié sous ce qu'on appelle un Type Certificate; un type, un certificat de type pour un certain type d'avion. Supplemental, c'est un supplément, c'est un ajout ou une modification majeure, importante à l'appareil.

2960 En Allemagne, ils appellent ça des EMZ. Demandez-moi pas de dire en allemand qu'est-ce que ça veut dire exactement, mais c'est l'équivalent des STC, qui est le terme employé au Canada et aux États-Unis.

2965 La firme Liese – je ne sais pas si c'est la manière qu'on prononce ça –, en Allemagne, détient les approbations de modification allemandes, donc EMZ, l'équivalent des STC, pour au moins une soixantaine de types d'avions. Sur leur site Web, c'est assez exhaustif pas mal toute la gamme des Cessna, piper, et cetera. La plupart des avions communément utilisés pour l'entraînement sont couverts par leur STC. Ils donnent un
2970 exemple sur leur site Web qu'un avion de type Cessna 150 M, qui serait vraiment l'avion typique d'entraînement à Saint-Hubert, la réduction de bruit, selon les normes de l'OACI, Annexe 16, chapitre X ou chapitre 10, on parle d'un bruit de 66,1 décibels versus des normes de l'OACI qui sont supérieures à 74, je crois. Donc, c'est énorme comme réduction de bruit potentiel.

2975 Si on parle maintenant de certification canadienne. Alors, on dit : écoutez, si c'est certifié en Allemagne, pourquoi c'est bon sur un avion qui est en Allemagne puis si c'est exactement le même avion, exactement le même modèle, il est absolument identique, puis au Canada, pourquoi on ne peut pas installer la même modification? Il me semble ça serait
2980 de base. Les pièces sont compatibles, ça a déjà été certifié, c'est des pièces d'aviation certifiées. Malheureusement, en aviation, ça ne fonctionne pas comme ça.

2985 Chacun des pays, Transports Canada, FAA, et cetera, et chacun, dans le passé, chacun des pays européens avait leur propre autorité d'aviation civile au niveau de la certification. La France, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, c'était toutes des règles différentes, chacun, tout leur gang de bureaucrates. Ce qu'ils ont fait, en Europe, avec la formation de l'Union européenne, ils ont décidé de consolider et d'intégrer tous leurs efforts de certification pour les intégrer dans un nouvel organisme qui s'appelle le EASA. On l'appelle EASA dans
2990 notre jargon. Quand les gens parlent d'EASA, c'est l'autorité de certification européenne qui est basée à Cologne en Allemagne. Et Transports Canada vient tout juste, récemment, de conclure une entente bilatérale entre – on voit ici : "Administrative arrangement on product

certification between Transports Canada, TTCA, and European Aviation Safety Agency (EASA)."

2995 Le problème c'est qu'ils ont géré la question de certification des nouveaux appareils. Donc, si Bombardier, exemple, produit un nouveau jet et veut que le jet soit approuvé pour voler en Europe, bien ils ont un processus pour faire approuver cet avion-là en Europe.

3000 Le problème, c'est le suivant. Section 3 : "Reserved for Supplemental Type Certificate." Puis quand on clique là-dessus avec la souris, là, ça ne fait rien. C'est qu'ils ont fait – ma petite mention oups! – la priorité c'était vraiment au niveau de la certification des nouveaux avions. La question des modifications c'est un sujet beaucoup plus complexe, parce qu'on fait affaire avec des modifications sur des vieux avions, et cetera. Ce n'est pas juste de dire : O.K., on fait un nouvel avion puis comment est-ce qu'on va approuver le
3005 nouveau modèle de Bombardier en Europe.

Il faut croire que c'est compliqué et pour cette raison-là, c'est marqué Reserved for Supplemental Type Certificate. Je peux vous dire qu'aux États-Unis, avec la FAA, c'est la même situation qu'on a. Les modifications, par exemple STC Américain qui sont très, très, très populaires ne peuvent pas être installés sur les avions européens. Ils doivent repartir à travers... repartir à zéro au niveau du processus de certification. Il y a beaucoup, beaucoup de protectionnisme là-dedans, il faut savoir, là, parce qu'aux États-Unis, ça ne coûte rien obtenir une modification, un STC, tandis qu'en Europe, ils ont des frais astronomiques administratifs, récurrents. Ce n'est pas juste de payer une fois pour faire approuver une
3010 modification, mais on doit payer à chaque année pour la maintenir, et cetera.
3015

Donc, l'EASA a une énorme machine administrative à vouloir alimenter et il semble y avoir beaucoup de protectionnisme et un grand manque de coopération entre Transports Canada, EASA, et cetera. C'est – excusez-moi l'expression – c'est l'enfer.

3020 Donc, quand on parle de solutions à court terme, c'est clair, net et précis que la question de vouloir mettre des silencieux sur les avions, ce n'est pas à la veille d'arriver. On parle d'un processus qui pourrait prendre des années. Ça pourrait même jamais se faire. Je vous donne un exemple : si on regarde dans les 30, 40 dernières années, il n'a jamais été possible de prendre une modification canadienne puis de l'installer sur un avion français. Je vous donne un exemple, là, par exemple, ce n'était pas permis. Bon, par exemple. Et je peux vous dire que l'autre problème, c'est quand même l'absence de demandes.

3030 Le problème c'est que j'ai communiqué avec monsieur Hermann Liese, le propriétaire de cette compagnie-là, je lui ai demandé : « Avez-vous déjà essayé de faire certifier vos produits aux États-Unis, et cetera? » Puis il m'a décrit deux, trois tentatives de certification – j'ai inclus le e-mail dans le mémoire – et puis le monsieur a complètement abandonné puis il a dit – je pense qu'il est rendu à 60 quelques années, puis il dit : « J'ai d'autre chose à faire

3035 que de me battre avec des bureaucrates, là. Puis de toute façon, je ne vois pas de demande en Amérique du Nord pour les produits. »

3040 Donc, si les gens veulent s'amuser, vous pourrez peut-être faire pression sur Transports Canada pour faire accepter des STC allemands, et cetera, mais je vous dis : bonne chance!

3045 Je vais sauter à mes recommandations. Cette recommandation-là, ici, que je fais, et je trouve ça drôle que personne n'ait mentionné ça, aucunement, dans aucune des discussions, il n'y a jamais un citoyen qui a soulevé ça, il n'y a jamais personne qui a posé la question. DASH-L, les gens disent : « Bien, là, qui va payer pour le prolongement de la piste, et cetera? Les gens disent : « Bien, DASH-L est déficitaire, et cetera. » Oui, DASH-L est déficitaire. Mais DASH-L devrait recevoir, selon ce qu'on entend parler, d'une journée à l'autre, un chèque de 10 M\$ de la Ville de Longueuil pour la question de l'acquisition de tous les terrains qui sont à l'est de la route de l'aéroport. DASH-L va se retrouver avec un énorme montant, mais le problème c'est que DASH-L s'est déjà commise, l'année passée, à verser essentiellement l'ensemble de ce montant-là dans un terminal à Saint-Hubert. Donc, on parle de 3 M\$ pour le rachat du terrain et de 6 M\$ pour la phase 1 du projet aérocentre YHU. Aérocentre YHU est un – excusez-moi l'expression en anglais – un joint venture entre des promoteurs immobiliers privés et DASH-L.

3055 Moi, j'ai un problème avec DASH-L qui s'embarque dans des projets conjoints. Si les promoteurs immobiliers croient qu'ils ont un projet rentable à construire un aérogare à Saint-Hubert, bien qu'ils le fassent avec leur argent. Je ne comprends pas pourquoi que l'argent de moi, comme membre de DASH-L ou comme personne qui contribue à l'aéroport ou que même les gens de la région disent : « Écoutez, c'est notre argent. C'est comme la Ville qui achète les terrains, et cetera. » Pourquoi cet argent-là va aller dans les mains de promoteurs immobiliers, alors que cet argent-là pourrait servir à prolonger la piste? Puis là, le problème, il serait réglé. Pas dans trois ans, là. Je ne comprends pas, Monsieur Lessard, excusez-moi, quand vous dites que ça va prendre trois ans, là.

3065 Prenez l'exemple de Trois-Rivières. Ils ont décidé de prolonger la piste à 9 000 pieds pour attirer la business d'entretien de gros porteurs, Boeing 767. Du moment que ça a été annoncé qu'ils voulaient faire ça au moment que la piste a été ouverte, ça a pris, je pense, six mois. Moi, ce que j'ai vu, le communiqué de presse au mois de mai, et puis j'ai été stupéfait, à un certain moment donné, de m'apercevoir que la piste était ouverte. J'ai appelé, j'étais même surpris, j'ai dit : « Votre piste est ouverte? – Oui. Ça fait longtemps qu'elle est ouverte. Qu'est-ce qui se passe? – Bien, j'ai dit, je suis surpris. » Le communiqué de presse du mois de mai parlait de l'ouverture de la piste en 2011. Excusez-moi, pas en 2011, pour l'été 2010. Et pour Noël, elle était déjà ouverte.

3075 Alors, je pense que quand il y a du vouloir, quand les gens veulent le faire... Je pense qu'à Trois-Rivières – excusez-moi – ils n'ont pas niaisé avec le poque. Ils ont pris l'argent, ils ont fait la piste. Mettre de l'asphalte, mettre du gravier c'est pas tellement long. Le taxiway est déjà extensionné partiellement, prêt à être asphalté, déjà éclairé, et cetera, pour alimenter cette expansion-là.

3080

Donc, la question de... moi, ce que je propose en tout cas aux citoyens, si vous voulez faire de la pression sur quelque chose, bien, je vais vous recommander de simplement poser la question aux gens : pourquoi est-ce que l'argent de la Ville dans le rachat de terrains comme ça ne va pas à régler la problématique du bruit? La solution est très, très, très simple, c'est une solution à peu près immédiate. Comme je vous dis, ils sont supposés avoir le chèque d'une semaine à l'autre.

3085

Recommandation 2 : demander aux exploitants commerciaux de fournir à DASH-L des données calibrées annuellement sur les questions des hélices à pas fixe et pas variable. Comme j'ai expliqué tout à l'heure, ça se peut qu'il y ait des hélices hors calibration ou l'indication dans le cockpit est erronée, et cetera, de faire une vérification avec un tachymètre calibré permettrait d'éviter ce genre de problème là.

3090

L'autre recommandation, c'est exiger que les avions haute performance avec des hélices à pas variable – je parle des Cessna 210 qui sont particulièrement bruyants – utilisent la piste 24 droite. Il n'y a pas beaucoup de ces avions-là à Saint-Hubert, mais pour le peu qu'il y a, les contrôleurs les envoient systématiquement sur la petite piste. Les contrôleurs envoient pourtant tous les bimoteurs sur la piste 24 droite, puis je pense qu'ils devraient prendre l'habitude de tout simplement dire : écoutez, vous êtes un avion, un aéronef haute performance – on parle des aéronefs avec hélice à pas variable ou 200 forces de moteur et plus, devraient utiliser la piste 24 droite. De toute façon, ce n'est pas des avions d'entraînement, il n'y a pas énormément de mouvements, mais ça réduirait beaucoup la gêne, le niveau de gêne du bruit.

3095

3100

Quatrième recommandation, c'est comme l'AQTA a mentionné : mise en place d'un comité de gestion du bruit. Je pense que c'est absolument essentiel. Il faut qu'il y ait un dialogue. Je trouve ça ridicule que les citoyens ont refusé de dialoguer avec DASH-L ou avec les opérateurs sur l'aéroport jusqu'à ce moment-ci. Je pense qu'il y a plus de discussions en coulisse dans les trois derniers jours ici qu'il y en a eues dans les 10 dernières années avec la population. Donc, je pense que c'est quand même important de le faire.

3105

3110

Mise en place d'un réseau de surveillance automatisé du bruit aéroportuaire. Je veux prendre l'opportunité d'en reparler un petit peu, parce qu'il y a eu un problème technique hier dans la présentation puis l'image était tout croche, et cetera. Je voudrais peut-être juste en

3115

profiter, si on a un petit peu de temps, je veux juste prendre un petit cinq minutes juste pour réexpliquer le système, parce que ça a mal été hier.

3120 L'implémentation d'un système sérieux de gestion de plaintes de bruit, là. La présente situation est complètement ridicule, DASH-L est dépourvue d'outils pour le faire. Quand je vous ai dit tout à l'heure que j'ai vu des plaintes de bruit de DASH-L, on m'a présenté un paquet de petits post-it, là, c'est pas une joke. C'est vraiment ça. Vraiment, je suis tombé en bas de ma chaise quand j'ai vu ça. DASH-L ou quelqu'un d'autre, si DASH-L n'ont pas le temps ou l'expertise pour le faire, mais il faut qu'il y ait quelqu'un qui fasse le travail, il faut que ça soit bien fait et ça prend des outils automatisés. On est dans un monde
3125 aujourd'hui, avec l'Internet, où est-ce que tous les outils sont là, sont disponibles, des outils de Google Earth, le Google Map, et cetera, positionner les plaintes. Moi, j'envisage un système où est-ce que les gens seraient capables de voir les plaintes de bruit, pas nécessairement de savoir qui a fait les plaintes individuellement, mais d'être capables de voir
3130 l'ensemble des plaintes de bruit de manière graphique sur une carte. Et de codifier, via des couleurs, ces plaintes individuelles là pour que les gens puissent voir : O.K., cette plainte-là elle a été faite. Cette plainte-là, est-ce qu'elle est en examen? Est-ce qu'elle a été résolue? Est-ce qu'elle a été déterminée comme étant non fondée? Ou est-ce que c'est une plainte où il y a une action qui a été prise?

3135 Et ça, ce n'est pas sorcier à faire et ça permettrait au moins aux citoyens d'avoir non seulement l'impression qu'ils contribuent au processus, mais vraiment de participer au processus et de voir qu'est-ce qui se passe, d'avoir un feedback.

3140 Le problème, c'est quand les gens voient des avions qui passent un peu partout, et cetera, puis l'autre qui pense qu'il est à 500 pieds puis à ci, puis à ça, quand on ne sait pas qu'est-ce qui se passe, c'est fatigant. Moi, je peux dire, je demeure dans un secteur, parce qu'à un moment donné, pendant des années, là, il y a des gros camions qui ont passé à charroyer de la terre puis je trouvais ça très, très, très frustrant. Mais là, ils ont expliqué dans
3145 les journaux, qu'ils faisaient une décontamination d'un terrain à un certain endroit, puis c'était pour faire un terrain de soccer, et cetera, puis c'était important. Bon. Bien, une fois que j'ai compris ça, bien, j'ai été moins gêné par la présence des camions quand j'ai compris quels étaient le but et l'utilité.

3150 Je veux revenir à la fameuse question, là, on parle d'un système d'analyse de bruit ou gestion de bruit automatisé, là. Vu qu'hier l'image était vraiment, vraiment mauvaise, je veux juste prendre quelques petits instants pour expliquer vraiment ce qu'il en est, pour que les gens puissent bien comprendre.

3155 Les aéronefs sont tous équipés, à Saint-Hubert, d'un transpondeur. Ils ont un équipement électronique qui envoie un code de quatre chiffres et également l'altitude de l'avion à 100 pieds près. C'est systématique. Tous les avions qui décollent de Saint-Hubert,

3160 la tour de contrôle leur attribue un code de quatre chiffres et si les pilotes oublient d'allumer leur transpondeur, ils vont leur dire, ils vont le voir sur leur écran radar, ils vont dire : « Allumez votre transpondeur. Assurez-vous... » Et ils vont demander même aux pilotes, dans certains cas, de confirmer à quelle altitude qu'ils sont versus ce qu'ils voient sur leur écran radar, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de problème de calibration. Donc, ça nous donne l'information très précise sur quel est cet avion et quelle est son altitude.

3165 On est capable de détecter, avec un système ici de radar passif, on est capable de détecter de façon très précise la position, donc, de ces avions-là, l'altitude qu'ils sont et le fameux code de quatre chiffres. Le code de quatre chiffres, en étant relié au système CAATS, qui est le nouveau système informatisé de NAV Canada pour la gestion du trafic aérien, on est capable d'avoir le code transpondeur de l'avion et on est capable d'avoir l'immatriculation de l'aéronef qui est associé à ce code transpondeur là.

3170 Cette immatriculation d'aéronef là, sur Internet tout le monde peut le consulter. Si jamais vous regardez avec vos jumelles, vous voyez des lettres, vous voulez savoir c'est à qui, là, vous pouvez aller sur le site de Transports Canada, registre civil des aéronefs, on fait une petite recherche. Vous pouvez savoir exactement à qui c'est. On peut faire la même chose pour les avions américains qui sont visiteurs. On peut savoir exactement qui sont ces gens-là.

3175 On est capable de mesurer le bruit à différents endroits et donc, d'associer l'information du bruit avec la position des avions et déterminer de façon très précise, quel était exactement l'avion qui a causé un bruit de 83 décibels au-dessus d'un certain point de collection de données de manière excessivement précise. Toute cette information-là est donc collectée sur des serveurs.

3185 Et voici, je pense, la pierre angulaire, ce qui est vraiment important, là, c'est la question d'avoir un portail Web, gestion du bruit, gestion des plaintes de bruit. On parle à ce moment-là d'avoir des intervenants, que ce soit autant les citoyens qui peuvent à ce moment-là logger des plaintes à travers le portail Web, que ce soit DASH-L qui peut faire des enquêtes ou des études, regarder, examiner les plaintes de bruit et déterminer quel avion est-ce que c'était, prendre des mesures coercitives, si nécessaire; d'avertir les exploitants aériens. Les exploitants aériens peuvent être au courant de savoir : tel avion, il y a eu une plainte de telle personne, et cetera, que les exploitants aériens puissent répondre à ces interrogations-là et qu'ultimement, l'information revient au citoyen, que le citoyen puisse savoir exactement qu'est-ce qui a été fait. Est-ce qu'il y a une lettre qui a été envoyée? Est-ce que c'est un récidiviste et si l'information a été transmise à Transports Canada pour les processus existants, là, d'émettre des amendes, des suspensions de licence, et cetera.

3195 Et je pense que tant qu'il n'y a pas un système sérieux comme ça qui est mis en place, bien, ça va être du n'importe quoi. Les gens disent toutes sortes de choses. Les

3200 pilotes ou les opérateurs vont dire : « Non, non, non, c'est pas nous autres. » On a besoin d'une mesure objective pour le savoir. Et ça, c'est un système qui est tout à fait objectif. Il n'y a aucun aspect subjectif dans un système comme celui-là.

3205 Et juste en dernier lieu, j'ai trouvé, j'ai réussi à trouver sur Internet – intéressant, ici – le réseau de microphones qui est déployé à Dorval, autour de l'aéroport Trudeau. Alors, on peut voir qu'on a huit points de microphones qui sont tous situés dans les axes de pistes. On voit ici, là, qu'essentiellement ça correspond aux axes de pistes ici, là, de la 28. Et Dorval et Saint-Hubert sont des copies conformes. Ils ont exactement le même nombre de pistes disposées de la même manière.

3210 Donc, ça nous donne un peu une indication de ce qui pourrait être fait, mais on voit ici que les microphones sont à des très grandes distances, parce qu'ils font principalement affaire à des gros porteurs qui vont très loin. On pourrait assumer qu'à Saint-Hubert, il y aurait un resserrement des points de collection de données ou qu'il y en aurait une densité plus élevée pour peut-être mieux évaluer le bruit près de l'aéroport et un petit peu plus loin.

3215 Quand j'ai vu des gens de Greenfield Park, un monsieur qui était de Churchill et Victoria, ça commence à être loin de l'aéroport, ça. Mais ce serait peut-être intéressant quand même de mesurer l'impact de bruit à cet endroit-là.

3220 C'est tout.

LE MANDATAIRE :

3225 Merci.

M. SYLVAIN LESSARD :

3230 Oui. Je voulais juste m'assurer avec vous, on a parlé des normes de bruit promulguées par l'OACI, entre autres pour les petits appareils, et tous ces petits avions-là au Canada sont certifiés par Transports Canada. Donc, est-ce qu'on peut être certain que tous les petits appareils qui opèrent à Saint-Hubert rencontrent les normes de bruit prescrites par l'OACI pour les petits avions?

3235 **M. PASCAL GOSSELIN :**

3240 Il faut comprendre que la plupart des aéronefs d'entraînement à Saint-Hubert sont des avions qui ont été conçus dans les années 70 et qui, la plupart du temps ont été... ce sont des modifications d'avion qu'originellement – exemple les Cessna 150, ça date des années 50, la certification originale. D'ailleurs, ils sont certifiés sous un régime qui s'appelle le CAR 3 qui est beaucoup moins restrictif que les avions plus récents, comme un avion en

fibre de verre comme Diamond ou Cirrus, sont certifiés FAR 23. Ils n'ont pas les mêmes contraintes de certification.

3245 Alors, c'est pour ça qu'on parle de systèmes d'échappement qui n'ont pas de silencieux, et cetera. Dans les années 50, là, il n'y avait pas grand-chose par rapport à ça. Donc, on traîne beaucoup, beaucoup d'historiques de vieilles certifications.

M. SYLVAIN LESSARD :

3250

O.K.

M. PASCAL GOSSELIN :

3255

Je ne sais pas si ça répond à ta question?

M. SYLVAIN LESSARD :

3260

Oui, oui. Ils sont certifiés, mais selon des anciennes méthodes.

M. PASCAL GOSSELIN :

Oui, puis c'est des clauses grand-père, là.

3265

M. SYLVAIN LESSARD :

Oui, oui, O.K. Merci.

Me MARCO RIVARD :

3270

Actuellement, est-ce que sans votre système de microphones ou de détection des avions, est-ce que les contrôleurs aériens, eux, sont en mesure d'identifier les contrevenants? J'essaie de voir les différences entre un système semblable puis ce qui peut être fait avec les contrôleurs aériens actuellement. J'ai compris qu'évidemment il n'y a pas d'interface Web avec les contrôleurs aériens, mais comment vous me donneriez la différence entre...

3275

M. PASCAL GOSSELIN :

3280

O.K. Bien, je peux vous donner un exemple très, très, très pertinent. Ce qui est arrivé à moi, l'hiver passé. J'ai fait un vol à partir de l'aéroport de Kitchener, Waterloo, un départ aux instruments, et puis le contrôleur, au départ, il m'a dit : « O.K., après le décollage, virez à gauche, cap 090... » quelque chose, oui, à peu près ça, 090, pour venir vers Saint-Hubert.

3285 Alors, j'ai décollé, puis après, une fois que tout était sécuritaire, j'ai rentré mon train
d'atterrissage et tout ça, j'ai viré à gauche cap 090. Le contrôleur, il m'a dit : « Monsieur,
qu'est-ce que vous faites? – Bien, j'ai dit, vous m'avez autorisé après le décollage de virer à
gauche au cap 090. – Il dit : Non, non, non. Vous êtes obligé de suivre la procédure
d'atténuation de bruit pour cette piste-là, et mon instruction d'ATC – et ça, c'est contraire au
3290 – n'override pas, ne prend pas préséance sur les procédures d'atténuation de bruit. »

3295 Donc, je me suis excusé. J'ai corrigé mon tir, j'ai fait la procédure d'atténuation de
bruit. Environ deux semaines plus tard, j'ai reçu un appel de quelqu'un de Transports
Canada à Ottawa, qui a fait enquête là-dessus. Parce que NAV Canada, les contrôleurs sont
obligés de rapporter les déviations non conformes aux procédures d'atténuation de bruit.

3300 Donc, si c'est une procédure d'atténuation de bruit obligatoire comme ça, le
contrôleur pourrait le faire. Mais le contrôleur, lui, si quelqu'un fait une approche un petit peu
basse, il est à 400 pieds au lieu d'être à 600 pieds, là, il est quand même tout à fait légal. On
s'entend qu'il y a un grand cercle autour d'un aéroport de X nombres de milles nautiques, on
a le droit de déroger. On peut voler à 100 pieds au-dessus des maisons, si on veut. C'est
tout à fait légal.

3305 Normalement c'est 1 000 pieds au-dessus des maisons. On n'a pas le droit de
voler – 1 000 pieds au-dessus des maisons, sauf pour les phases de décollage et
atterrissage. Donc, si on est en train de décoller ou en train d'atterrir, mais le problème c'est
qu'il y a des gens qui commencent à atterrir peut-être un petit peu trop loin. Ils sont très, très,
très loin, puis ils commencent à descendre tranquillement pas vite. Comme il expliquait dans
le vidéo, là, normalement on devrait commencer à descendre lorsqu'on est en mesure de
3310 planer vers l'aéroport, au cas où qu'on ait une panne de moteur.

3315 Mais ça, encore là, on parlait d'airmanship, là, on parlait de gens qui ont de
mauvaises habitudes. Mais ça, on ne peut pas compter sur NAV Canada pour faire ça, ce
n'est pas leur job d'être la police de ça.

Me MARCO RIVARD :

3320 Je comprends qu'eux, donc, ne font pas de la gestion de plainte; ils gèrent
simplement le suivi du supplément de vol du Canada, où est-ce qu'il y a des infractions qui
sont créées, c'est ça?

M. PASCAL GOSSELIN :

3325 Oui. Ils ont une...

Me MARCO RIVARD :

Et en réaction à des plaintes.

3330 **M. PASCAL GOSSELIN :**

Je ne sais pas s'ils ont un certain pouvoir discrétionnaire. Moi, dans mon cas, exemple, c'était un départ de vol aux instruments. J'assume que là c'est un peu plus strict que la question de vol à vue, là. Il faut comprendre qu'à Saint-Hubert c'est un environnement d'entraînement, des erreurs, là... si vous écoutez la radio à Saint-Hubert, des fois c'est un petit peu comique, là, il y a des contrôleurs qui passent proche de faire des dépressions. Il y a beaucoup, beaucoup d'erreurs qui se font, là. Veux, veux pas, les gens apprennent, ils font toutes sortes d'erreurs. S'il fallait qu'ils remplissent un rapport, un formulaire à chaque fois qu'il y avait une erreur qui se faisait à Saint-Hubert, là, bien il faudrait probablement qu'ils triplent le nombre de personnel à la tour de contrôle. Ça n'aurait pas d'allure.

3340

Me MARCO RIVARD :

Merci.

3345

LE MANDATAIRE :

Merci beaucoup.

3350 **M. PASCAL GOSSELIN :**

Merci.

LE MANDATAIRE :

3355

Merci beaucoup pour votre contribution.

Alors, on est rendu à la toute fin donc de ces audiences publiques sur la problématique du bruit autour de l'aéroport de Saint-Hubert. J'aimerais d'abord remercier toutes les personnes, tous les organismes qui ont bien voulu participer à cette démarche jusqu'ici. En ce qui nous concerne, on a trouvé d'abord la participation extraordinaire, de voir autant de citoyens, de voir aussi, également, autant d'organismes liés à l'industrie. De voir autant, de voir la participation, aussi, également, des écoles de pilotage, du milieu économique, aussi, également, nous procure une très grande satisfaction, puisque le cadre que nous avons proposé, que ce soit au niveau des audiences ou que ce soit à l'intérieur de la démarche, soit en nous envoyant un mémoire ou encore en nous rencontrant. Donc, en proposant ce cadre-là, on faisait le pari donc, les gens, tous ceux qui sont liés à la

3365

problématique du bruit autour de l'aéroport de Saint-Hubert seraient donc intéressés, voudraient y participer.

3370

Je pense que déjà là on peut dire que cette démarche-là fait ses preuves dans la mesure où on a réussi, en très peu de temps, à tout le moins, dans un cadre précis, donc d'instaurer un dialogue par, peut-être, personnes interposées, mais à tout le moins, les gens ont réussi à mieux se faire comprendre, peut-être mieux que jamais. Et je pense que ce qui a déjà été accompli jusqu'ici va faire des petits.

3375

Ceci étant dit, ce n'est pas terminé, loin de là. En ce qui nous concerne, comme le mandat dans un premier temps était de venir recueillir, dans le fond, des solutions qui venaient du milieu, c'est à nous maintenant de les évaluer à leur juste valeur dans leur réalisation, d'évaluer tout ce qui peut être fait à court et moyen terme. On sait fort bien, on a très bien entendu également les citoyens qui veulent avoir des solutions rapidement. Et en même temps, aussi, on a très bien compris également l'industrie qui peut s'inquiéter de l'implication ou de certaines recommandations qui pourraient être formulées.

3380

Alors, là, ce sera à nous d'y réfléchir, mais la contribution de tout un chacun au cours des derniers jours, et je dirais même au cours des dernières semaines, va venir nourrir notre réflexion et, nous l'espérons, nous amener à déposer, le 20 avril, un rapport qui va tenter ou qui va rechercher, disons, le consensus que nous souhaitons tous en quelque sorte réaliser pour avoir, finalement, des solutions durables.

3385

3390

Alors, je vous remercie tout le monde. La participation a été bonne. On parle de plus de 60 mémoires. On parle de 31 personnes et organismes qui se sont présentés au cours des trois derniers jours. On parle d'environ 200 internautes qui se sont joints à nous au cours des trois derniers jours, donc au cours des trois dernières séances.

3395

Alors, on remercie les gens pour leur participation, même via le Web. Et on se souhaite tous bonne chance. Merci beaucoup.

3400

AJOURNEMENT

* * * * *

3405

3410 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et
fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3415

Yolande Teasdale, s.o.

3420

3425