

**Rapport d'enquête et d'audiences publiques
sur la problématique du bruit aux abords
de l'aéroport de Saint-Hubert**

Notes pour une conférence de presse animée par
Steve Flanagan
Mandataire de la Ville de Longueuil

**Longueuil
20 avril 2010**

Mesdames, messieurs, représentants de l'industrie, représentants de la presse,

Bonjour

Mon nom est Steve Flanagan.

En janvier 2010, la Ville de Longueuil m'a confié le mandat de réaliser une consultation publique sur la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, de recueillir les solutions proposées par le milieu et d'évaluer toute proposition pouvant contribuer à résoudre le problème.

La rencontre d'aujourd'hui vise à rendre public le rapport de cette consultation.

D'entrée de jeu, je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont permis le bon déroulement de la démarche.

Je veux d'abord remercier les citoyens de la ville de Longueuil qui ont pris part à la consultation publique en

assistant aux audiences, en y prenant la parole et en faisant connaître leur point de vue.

Je tiens aussi à souligner la collaboration de tout l'appareil administratif de la Ville de Longueuil, plus particulièrement de son directeur général, de la direction des Communications et Relations avec le citoyen, ainsi que du personnel du cabinet de la mairesse.

Cette démarche aurait en outre été impossible sans la collaboration des organismes, ministères et entreprises privées qui se sont efforcés de rechercher des pistes de solution respectueuses des droits et obligations de chacune des parties en présence. Merci donc à chacun d'entre eux.

Équipe et démarche

Dès le départ, une équipe d'experts-conseils a été formée pour faciliter l'analyse et la compréhension des enjeux en présence.

Le service du Contentieux, la direction de l'Évaluation foncière et la direction des Finances de la Ville de Longueuil,

ainsi qu'une firme comptable et une firme conseil en transport aéronautique, ont été chargées d'explorer certaines questions spécifiques à leurs champs respectifs de compétence.

Une analyste sociopolitique, s'est également jointe à l'équipe.

Plusieurs outils de communication ont été déployés pour assurer un maximum de transparence à la démarche de consultation publique.

Ainsi, avec la collaboration de la direction des Communications et Relations avec les citoyens de la Ville de Longueuil, une page « Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert » a été créée sur le site Internet de la Ville de Longueuil.

Au fil des jours, cette page a été enrichie d'un guide de participation aux audiences publiques, de tous les communiqués de presse émis, des études sur le bruit et la qualité de l'air réalisées à l'été 2009, de la biographie du mandataire ainsi que du budget alloué à la réalisation de la

consultation. Vous y trouverez dès maintenant la version électronique de notre rapport. Au total, 17 000 pages électroniques ont été vues.

Pendant les audiences, les internautes ont eu accès à l'horaire des présentations, aux versions électroniques des mémoires ainsi qu'à la transcription des débats. De plus, grâce à la collaboration de Média Sud, les audiences ont été retransmises en direct sur Internet, permettant à plus de 200 internautes d'y assister à distance.

Rencontres pré-audiences (pause)

Après une visite de reconnaissance des installations aéroportuaires et de leurs environs, notre équipe a mené une série d'entrevues pré-audiences avec les principaux acteurs intéressés par la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert.

Ces rencontres visaient à informer les parties prenantes des modalités de la consultation publique et à créer un climat de confiance, afin d'assurer un déroulement harmonieux des séances publiques de consultation.

Entre le 15 février et le 10 mars, 16 entrevues d'une durée moyenne de 90 minutes ont été réalisées.

Elles ont permis de répondre aux questions des parties prenantes sur le déroulement des audiences, l'impartialité du mandataire, les exigences relatives à la présentation de mémoires et le délai de production du rapport de consultation.

Mémoires et audiences (pause)

Entre le 8 février et le début des audiences, 69 mémoires ont été déposés aux fins de la consultation.

Les 10, 11 et 12 mars, trois séances ont donné lieu à 12 heures d'audiences au cours desquelles 32 présentations ont été faites devant plus de 400 personnes.

Dans les jours qui ont suivi les audiences, nous avons reçu une dizaine de courriels de participants souhaitant verser des informations additionnelles à leur présentation.

Analyse des solutions proposées

Les quelque 200 solutions proposées provenaient à 52 % de l'industrie, à 46 % des citoyens et à 2 % des organismes de santé.

Leur analyse s'est faite en tenant compte de leur faisabilité, de leurs implications et de leur capacité à réduire la nuisance causée par le bruit rapidement et de façon perceptible.

Relocalisation des écoles de pilotage

Des quelque 44 mémoires déposés par des citoyens, plus de la moitié réclament la relocalisation des écoles de pilotage.

C'est pourquoi nous avons examiné en priorité la faisabilité et les implications de cette option.

Notre rapport précise les principales considérations faisant obstacle à cette proposition :

→ Parce que la source du problème n'est pas la présence des bâtiments d'écoles de pilotage, mais plutôt la fréquence, l'altitude et la quantité d'avions qui survolent le secteur résidentiel;

- **Parce que des apprentis pilotes d'écoles installées ailleurs qu'à Saint-Hubert utilisent ces installations en raison de la présence de la tour de contrôle;**
- **Parce que même si les écoles déménageaient, leurs élèves continueraient à venir pratiquer l'approche aux instruments au seul aéroport à proximité offrant une tour de contrôle, puisque c'est une exigence de leur formation;**
- **Parce que la Ville de Longueuil n'a pas les pouvoirs juridiques de procéder à une expropriation et que la négociation de gré à gré s'annonce longue et onéreuse;**
- **Parce que des procédures de relocalisation des écoles de pilotage ne produiront aucun résultat sur les niveaux sonores actuels, le mandataire estime qu'il est plus sage de demeurer en mode solution et, choisi de ne pas retenir cette option.**

Il adresse toutefois plusieurs recommandations aux écoles de pilotage, propriétaires d'aéronefs, plaisanciers ou exploitants d'entreprises, afin qu'ils contribuent à la réduction du bruit.

Déplacement de la piste 24G

La principale recommandation du rapport vise le déplacement de 2 150 pieds vers l'est de la piste 24G.

Selon les estimations de nos experts, cette mesure devrait se traduire par une diminution significative du bruit, qui passera de NEF 31 à NEF 25.

Estimé à 5 M\$, le déplacement de la piste ne peut toutefois se faire en moins de 18 mois en tenant compte des délais de conception, d'appel d'offres et de construction.

De plus, la piste déplacée devra être assortie d'un seuil décalé et d'un circuit redessiné pour éviter le survol des résidences.

Le coût du déplacement devrait être assumé par l'exploitant de l'aéroport en ajustant la structure tarifaire de ses droits d'atterrissage.

De plus, s'inspirant du modèle américain de la Federal Aviation Administration (FAA), le rapport recommande à

Transports Canada de modifier les critères d'admissibilité au Programme d'Aide aux Immobilisations Aéroportuaires (PAIA) afin d'y inclure les projets requis pour améliorer la protection de l'environnement.

On comprendra que cette solution ne peut toutefois résoudre à elle seule l'ensemble du problème.

Afin de satisfaire les attentes exacerbées des citoyens et de manifester la volonté des différents acteurs de réduire le bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, le mandataire recommande la mise en œuvre de mesures temporaires visant à restreindre, dès cet été, le nombre de mouvements en direction des résidences.

Dès le 15 mai, jusqu'au 15 septembre, l'utilisation de la piste 24G devrait être interdite de 13 h le samedi à 8 h le lundi, et entre 20 h et 8 h les autres jours.

De plus, nous recommandons d'étendre l'interction de faire des posés-décollés entre 20 h et 8 h, sur la piste 24G et la piste 24D.

Création d'un Comité du bruit

Le rapport recommande à la Ville de Longueuil de former un Comité du bruit afin de poursuivre la démarche d'identification de solutions pour réduire le bruit et d'implanter des solutions constructives et économiquement viables.

Ce comité relèvera au départ de la Ville de Longueuil et devra lui faire rapport régulièrement. À moyen terme, le comité relèvera de DASH-L qui veillera à son financement. Le comité pourrait être composé d'experts-conseils en aéronautique et de représentants de la santé publique, de l'autorité aéroportuaire, de l'industrie, de la Ville de Longueuil et de citoyens.

Le comité serait chargé du suivi des recommandations de ce rapport, du suivi des plaintes relatives au bruit des aéronefs, de l'identification des pilotes et avions fautifs, de la collecte de données sur le bruit, du suivi auprès des citoyens, etc.

Je tiens également à mentionner que le rapport contient une solide analyse des principaux acteurs, des enjeux et des

diverses avenues potentielles pour réduire le bruit. En plus des outils pour en assurer la mise en œuvre, le rapport comprend d'autres mesures en marge du problème de bruit, notamment, à l'intention de la Ville de Longueuil, soit l'élaboration d'une vision concertée de l'avenir de la zone aéroportuaire, l'adoption d'un plan de développement durable, l'introduction de normes d'insonorisation pour les nouvelles constructions résidentielles. De plus, si elle le veut bien, DASH-L y trouvera des propositions visant à regagner la confiance de la population.

Maintenant, concertant le rapport de Gestion Aérotech du 25 février dernier. Des 10 recommandations qu'on y trouve, le lecteur attentif en reconnaîtra trois. En effet, il nous a semblé encore pertinent de répéter à Dash-L l'importance de tenir une assemblée publique annuelle, d'apporter des modifications à sa grille tarifaire et de mieux répartir les mouvements entre les pistes. Pour ce qui est des autres recommandations, nous proposons d'autres façons de faire et d'autres responsables que ceux indiqués dans ce précédant rapport.

Conclusion

À moins de vouloir mettre un terme de façon définitive à toute activité aéroportuaire à Saint-Hubert, la population devra se résoudre à entendre des avions passer dans le ciel. Toutefois, et notre analyse le démontre, il est possible de faire en sorte que les mouvements de ces appareils, à défaut d'être beaucoup moins fréquents, soient moins bruyants.

En effet, nous avons constaté que tous les participants à la consultation publique reconnaissent l'existence d'un problème de bruit.

Si le problème était facile à résoudre, ce serait déjà fait. Il s'agit d'une situation où convergent une multitude de points de vue, de considérations et d'intérêts. C'est pourquoi nous sommes convaincus que c'est l'amalgame de plusieurs options qui va permettre de mieux gérer la situation.

Je vous rappellerais que la situation actuelle résulte de l'inaction du passé. Pendant que les promoteurs, investisseurs, responsables et autres organismes de développement s'interrogent sur la vocation de cette

infrastructure, les entrepreneurs s'y sont installés et en occupent le territoire et le ciel. Dans le même intervalle, les plaintes des citoyens se sont multipliées et la polarisation s'est installée.

Que l'on soit ou non d'accord avec son style de gestion, c'est à DASH-L qu'appartient l'autorité aéroportuaire et que revient donc la responsabilité d'initier la mise en œuvre de la plupart des recommandations contenues dans ce rapport. Pour certaines solutions, DASH-L peut agir de son propre chef. Pour d'autres, il devra compter sur l'ouverture des écoles de pilotage et de NAV CANADA, responsable de contrôler le trafic aérien. D'autres mesures nécessitent que DASH-L entame le processus de consensus exigé par Transports Canada pour changer la réglementation de l'aviation canadienne. Dans tous les cas de figure, la balle est dans le camp de DASH-L.

L'industrie aéronautique carbure aux procédures. Les procédures sont géniales quand vient le temps de contrôler les ensembles complexes. Elles peuvent aussi altérer la capacité de réfléchir par soi-même, décourager l'initiative et devenir une excellente échappatoire pour décourager l'introduction de changements. Nous avons été à même de

constater que si vous proposez une modification à une façon de faire, à une règle, une norme ou un règlement, soyez assurés qu'on vous y opposera une procédure à suivre.

En développant une meilleure compréhension de la problématique du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, nous en sommes venus à la conclusion que, la plupart du temps, le principal obstacle réside dans la volonté de faire évoluer les choses et de mettre en présence les personnes qui détiennent le pouvoir de les changer.

L'initiative de cette consultation publique aura permis de mettre un terme à une déjà trop longue période d'inaction. Souhaitons qu'elle soit suivie d'un plan d'action qui guide la mise en œuvre de ses nombreuses recommandations.

Un dernier chiffre, pour ceux que la question intéresserait, 141 000. C'est le montant de la facture totale de la démarche de consultation publique.

Merci de votre attention.

