



MÉMOIRE ET NOTES SUITE À LA CONSULTATION

Résumé

Je vous présente un bref historique de mes désagréments ainsi que des observations et compléments d'information que je crois essentiels pour la transparence des mouvements d'aéronefs de l'aéroport de Saint-Hubert

Martin Boissonneault

Résident de la rue Flaubert à Sainte-Julie

Bonjour commissaires et grands auditeurs,

Merci pour cette opportunité qui nous est offerte de s'exprimer et s'informer sur l'aéroport de St-Hubert.

Mon nom est Martin Boissonneault et j'habite à Sainte-Julie dans la maison que mon père possède depuis 1977 sur la rue Flaubert. J'ai déménagé ailleurs au milieu des années 1990 pour y revenir en 2010.

Depuis que je suis jeune enfant (je suis né en 1975), je m'émerveille de voir les avions voler devant chez moi ! Des avions de tous les types, des petits monomoteurs aux F-18 en passant par des turboréactés, j'ai eu la chance d'en voir de nombreux modèles ! J'ai visité plusieurs spectacles aériens avec mon père au cours des années. La présence de l'axe de piste 06G/24D de l'aéroport de St-Hubert devant ma maison a fait naître en moi une curiosité du monde de l'aviation qui n'aurait probablement jamais existé sinon.

Hélas, au début mai 2019, pour la première fois de ma vie, j'ai fait une plainte en utilisant le formulaire de DASH-L ! C'était à propos du bruit excessif d'un avion Boeing 737-200 (B732) de Chrono Jet :

From: Dash-l info@dashl.ca
To: <RÉDACTÉ>
Subject: FORMULAIRE DE PLAINTÉ DE BRUIT
Thread-Topic: FORMULAIRE DE PLAINTÉ DE BRUIT
Date: Fri, 3 May 2019 10:10:08 -0400

RENSEIGNEMENTS SUR LE PLAIGNANT

De : [prenom] Martin Boissonneault
Courriel : <RÉDACTÉ>
Adresse : <RÉDACTÉ> Flaubert
Type : PROPRIÉTAIRE
Réside en ce lieu depuis : 2010
Année de construction : 1979
Langue : FRANÇAIS

1ère PLAINTÉ

nb :

RENSEIGNEMENTS SUR L'ÉVÈNEMENT

Date : 03-05-2019
Heure : 08h00
Fréquence : FRÉQUENT
Endroit bruit perçu : <RÉDACTÉ> Flaubert, Ste-Julie, J3E2W6
Aéronef identifié :
Aéronef non identifié : B732 (vol:MBK796)
Nature de la plainte : Nuisance sonore répétitive
Renseignements supplémentaires : Nuisance répétitive depuis début avril. Concerne plusieurs

vols,toujours un B732 de/vers Iqaluit. Me réveille. Je n'ai jamais été incommodé par le bruit avant.

Et une deuxième :

Date: Thu, 1 Aug 2019 06:45:10 +0000

To: <RÉDACTÉ>

From: Dash-I nicolas@agenceoz.com

Subject: Plainte AMSL

Bonjour Martin Boissonneault

Nous faisons le suivi de votre plainte du 01-08-2019.

Selon l'information que nous avons reçue, la nature de votre plainte porte sur un vol de soir. Afin d'identifier le vol il est important de noter l'heure à laquelle vous avez entendu l'avion. Les informations soumises nous servent à vérifier si vous êtes dans la trajectoire de départ ou d'arrivé de certains vols commerciaux et si l'avion en question a bien respecté les règles d'atténuations du bruit présentement en vigueur à l'aéroport Montréal St-Hubert.

Nous sommes constamment à l'écoute des citoyens afin de nous assurer que des mesures adéquates d'atténuation du bruit soient en place. Nous allons donc faire le suivi concernant ce vol. Le processus d'évaluation des plaintes qui est présentement en place est sous l'autorité du Comité Consultatif sur le Climat Sonore qui regroupe ; un représentant des citoyens, un représentant des transporteurs aériens, et des écoles de pilotage, un représentant de la ville de Longueuil, et la Directrice Générale de DASH-L. Le Comité peut compter aussi sur des personnes-ressources, en l'occurrence des représentants de NAV Canada, de la Direction de la santé publique de la Montérégie et de Transports Canada, ainsi qu'un consultant spécialiste en gestion du bruit dans les aéroports lorsque requis.

Toutes les plaintes sont analysées et soumises au Comité Consultatif sur le Climat Sonore, dans le but de prendre les actions appropriées.

N'hésitez pas à nous contacter à nouveau si nécessaire.

Cordialement

Vous pouvez constater la différence de forme entre les deux courriels, le premier provenant de DASH-L et le deuxième provenant de l'agence de gestion de marques Oz (« *Nous sommes votre agence de marketing stratégique* »¹). Elle a un bureau au 1716, rue Montarville, Saint-Bruno-de-Montarville, QC J3V 3V1.

Le fait que les plaintes soient reçues par une agence de « marketing stratégique » ne m'inspire aucune confiance dans la gestion des plaintes, j'ai donc cessé de prendre le temps de les émettre.

Selon les copies de plaintes reçues par le CAPA-L (dont je suis le trésorier), ce deuxième format de réponse continue d'être utilisé à ce jour.

¹ Source : <https://agenceoz.com/#topheader>, récupéré 2022-05-29

Il est à noter que ce sont les deux seules communications que j'ai reçues de quiconque en lien avec l'aéroport en rapport avec ces plaintes !

J'avais aussi communiqué avec la Ville de Sainte-Julie lors de la première plainte :

From: Millotte Julie jmillotte@ville.sainte-julie.qc.ca
To: <RÉDACTÉ>
Subject: Votre requête au Service à la clientèle
Thread-Topic: Votre requête au Service à la clientèle
Date: Mon, 6 May 2019 19:55:35 +0000

Bonjour monsieur Boissonneault,

La présente fait suite à votre requête transmise à la Ville de Sainte-Julie relativement aux activités de l'aéroport Montréal/Saint-Hubert/Longueuil.

Comme vous le savez, la Ville de Sainte-Julie n'a malheureusement pas le pouvoir d'empêcher les avions de survoler son territoire. En effet, l'espace aérien est sous la juridiction du gouvernement du Canada. Puisqu'il s'agit d'une compétence fédérale exclusive, le gouvernement du Canada est le seul à pouvoir légiférer en matière de circulation aérienne.

La Ville de Sainte-Julie a tout de même saisi toutes les occasions possibles pour protéger la quiétude de ses citoyens devant l'accroissement des activités de cet aéroport. Ainsi, la Ville a présenté un mémoire aux audiences publiques portant sur le bruit à l'Aéroport Montréal/Saint-Hubert/Longueuil en mars 2010. La Ville a alors proposé des mesures pour éviter que des avions survolent Sainte-Julie, notamment en déviant leur trajectoire pour qu'ils circulent un peu à l'ouest de l'autoroute 30. De plus, nous suggérions que lorsque les avions se voient dans l'obligation de voler au-dessus de notre territoire, qu'ils se situent à une hauteur suffisante pour limiter le bruit.

Malheureusement, les propositions formulées dans le mémoire de la Ville de Sainte-Julie n'ont pas été retenues. Cette approche de sensibilisation représentait la capacité maximale d'intervention de la Ville de Sainte-Julie puisqu'elle n'a absolument aucun pouvoir sur les activités aériennes et aéroportuaires. La Ville ne peut donc pas empêcher les avions de survoler son territoire ou contrôler l'heure de leur passage, ni même intervenir sur leur trajectoire ou leur altitude.

La Ville maintient un dialogue avec la direction de l'aéroport et nous nous réjouissons de la mise sur pied du Comité consultatif sur le climat sonore de l'aéroport de Saint-Hubert. Toutefois, la Ville ne peut répondre à l'appel de candidatures à titre de citoyen riverain.

Dans ces circonstances, nous invitons nos citoyens à transmettre leurs plaintes en utilisant le formulaire prévu à cet effet au <http://dashl.ca/formuler-une-plainte/>. Jusqu'à présent, les citoyens julievillois ont malheureusement été très peu nombreux à se manifester auprès de la direction de l'aéroport. Or nous savons que les autorités sont attentives aux statistiques sur le nombre de citoyens ayant déposé une plainte.

Je vous remercie et je demeure disponible pour toute question ou tout commentaire.

Meilleures salutations,

Julie Millotte, coordonnatrice
Relations avec les citoyens et ville intelligente
Ville de Sainte-Julie
1580, chemin du Fer-à-Cheval, Sainte-Julie (Québec) J3E 2M1
Téléphone : 450 922-7115 poste 7096
www.ville.sainte-julie.qc.ca

Après ces échanges infructueux, j'ai continué de suivre les vols à l'aide du récepteur ADS-B que j'ai construit par coïncidence en janvier 2019 et de les dénombrer dans une base de données.

Ce récepteur ADS-B simple consiste en un ordinateur à carte unique (*Single board computer*, ici un Raspberry Pi), un récepteur de type « RTL-SDR », des logiciels à source ouverte ainsi que quelques accessoires comme un bloc d'alimentation et une antenne. Il peut être construit pour environ 100-150 \$ avec des pièces facilement accessibles.

Mais qu'est-ce que l'ADS-B ? En termes très simples, c'est un émetteur à bord des aéronefs (transpondeur mode S, ADS-B v1 ou ADS-B v2) qui *peut* utiliser les données d'altimètre, de direction et de positionnement global pour transmettre la position précise d'un avion dans le ciel !

Il y a un gros hic, par contre : l'aéronef doit en être muni, **il doit être activé**, et préféablement être raccordé à un système de positionnement global pour être utile. Je mentionne « activé », car il semble que de nombreux avions d'entraînement ne l'activent pas ! Je peux recevoir les émissions des transpondeurs nommés ci-haut en plus des transpondeurs mode « A » (identification) et mode « C » (altitude)² qui équipent à peu près tous les avions. J'entends clairement l'avion me passer au-dessus de la tête, mais rien n'apparaît de cet aéronef sur l'écran de mon récepteur ! Il semble que ces pilotes ignorent cette pratique exemplaire de l'aviation générale de Transport Canada :

« Allumez-le par sécurité » : Utilisation d'un transpondeur à bord d'un aéronef

De : [Transports Canada](https://www.tc.gc.ca/transport-canada)

La plupart des aéronefs aujourd'hui sont équipés d'un transpondeur et, pourtant, bon nombre de pilotes ne l'allument pas. Saviez-vous que l'utilisation de cet appareil pourrait vous sauver la vie et celle de bien d'autres personnes ?

Avant le décollage, allumez toujours votre transpondeur par sécurité.

<voir la source³ pour le texte complet>

² Une source d'information sur les transpondeurs parmi d'autres :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Modes_d%27interrogation_des_transpondeurs_a%C3%A9ronautiques

³ Source : <https://tc.canada.ca/fr/aviation/regles-generales-utilisation-vol-aeronefs/pratiques-exemplaires-aviation-generale/allumez-securite-utilisation-transpondeur-bord-aeronef> récupéré 2022-05-29

Je suis perplexe : il y a une obligation d'utiliser un transpondeur mode C dans l'espace aérien de classe C de la Zone de contrôle de Montréal/St-Hubert⁴, et une grande partie du territoire autour de YUL et YHU fait partie de cette Zone de contrôle, incluant Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Julie, Longueuil. Je ne vois pas tous les aéronefs y circulant l'utiliser pourtant...

Une source d'information sur les transpondeurs parmi d'autres :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Modes_d%27interrogation_des_transpondeurs_a%C3%A9ronautiques

Maintenant que j'ai expliqué très brièvement les différents types de transpondeurs et le besoin qu'ils soient allumés, je vous explique pourquoi je l'ai fait :

Les sites de pistage d'avions accessibles publiquement ne peuvent afficher que les avions dont le transpondeur est activé. Ce qui veut donc dire que pour une personne qui regarde l'écran d'un site de pistage, l'avion est invisible sauf s'il :

- A un transpondeur mode S, ADS-B v1 ou v2,

OU :

- A un transpondeur mode A et C, ET
- A soumis un plan de vol, ET
- Le site reçoit un flux de données de NAV Canada ou de la FAA

ET dans tous les cas :

- Que le transpondeur soit **activé**

Certains sites populaires tels que <https://www.flightradar24.com/> et <https://flightaware.com/> reçoivent le flux de données provenant des systèmes de gestion des vols de la FAA ou NAV Canada, ce qui permet d'identifier et de positionner l'aéronef dans de nombreux cas où mon récepteur ADS-B ne reçoit que des données de transpondeur mode A et C. **Par contre, ces sites offrent un service de masquage de l'affichage contre rémunération** très utile pour les propriétaires d'aéronefs qui cumulent les plaintes...

Un site de pistage « rebelle », <https://www.adsbexchange.com/>, refuse de masquer tout vol, ce qui l'empêche d'obtenir le flux de données de la FAA. Par contre, il affiche les vols masqués par les autres sites, possède une base de données historique accessible facilement, et des fonctions de compilation du trafic ainsi que de génération de cartes de concentration du trafic (« *heatmap* »). J'ai préparé les documents des types précédents qui ont été transmis aux commissaires par mon collègue du CAPA-L.

Le 11 février 2022, NAV Canada a mis en œuvre un « *nouveau mandat qui obligera les exploitants d'aéronefs qui circulent dans certains espaces aériens intérieurs à respecter les exigences de performance de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) — émission* ». La

⁴ Tel qu'indiqué dans le [Supplément de vol – Canada \(CFS\)](#), CFS 6, Montréal/St-Hubert Carte de Procédures Terminale VFR (VTPC), publié 2022-05-19 (actuel) et précédents.

mise en œuvre se fera de façon progressive et l'application dans les zones de contrôle de classe « C » comme celle de Montréal et St-Hubert se fera au plus tôt en 2026⁵.

Il est à noter qu'un mandat de la Federal Aviation Administration pour l'utilisation de l'ADS-B, semblable à celui proposé par NAV Canada, est en vigueur aux États-Unis depuis le 1er janvier 2020⁶.

Ces mandats ne veulent **PAS** dire que les aéronefs seront automatiquement visibles par ADS-B ! Tel que visible dans le tableau de la source n°3 de la page 4, une Zone de contrôle est une portion du ciel en forme de « gâteau de noces inversé » et que **l'ADS-B sera obligatoire uniquement à l'intérieur des zones de type « A » à « E » inclusivement**. Heureusement, une grande partie du territoire autour de YUL et YHU fait partie d'une Zone de contrôle de classe « C », incluant Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Julie, Longueuil !

La situation de visibilité *pourrait* s'améliorer significativement si les petits avions se conforment aux exigences édictées dans le mandat de NAV Canada ! Une mise en application de ce mandat rapidement est vivement souhaitée, car elle rendrait publique et facile la documentation des mouvements d'aéronefs. Quiconque posséderait un récepteur ADS-B pourrait tenir une base de données des mouvements qui inclurait TOUS les aéronefs, contrairement à maintenant dû à l'utilisation de transpondeurs modes A/C ou qui ne sont tout simplement pas activés.

En conclusion, bien que plusieurs intervenants aient communiqué la difficulté de pister les aéronefs fautifs, les raisons techniques de ces difficultés n'ont pas été abordées. La transparence sur les mouvements des aéronefs serait déjà meilleure si seulement les transpondeurs étaient activés, et préférablement s'ils étaient de type « S » ou mieux lorsque techniquement possible. Vu le mandat de la FAA, de nombreux produits sont maintenant disponibles pour adapter les aéronefs aux nouvelles règles, il suffit de les installer !

Merci pour votre temps,

Martin Boissonneault
Rue Flaubert,
Sainte-Julie

⁵ Source : <https://www.navcanada.ca/fr/circulation-aerienne/ads-b-satellitaire/exigences-de-performance-de-lads-b.aspx>, récupéré 2022-05-29

⁶ Source : https://www.faa.gov/air_traffic/technology/equipadsb/, qui pointe sur <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-91/subpart-C/section-91.225> et <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-91/subpart-C/section-91.227>, récupérés 2022-05-29