



CHAMBRE DES COMMUNES

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

**M. STÉPHANE BERGERON
DÉPUTÉ DE MONTARVILLE**

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
PORTANT SUR LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT
DE L'AÉROPORT DE MONTRÉAL—SAINT-HUBERT—LONGUEUIL

**LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES
DANS UNE PERSPECTIVE
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Longueuil, le 26 mai 2022



TABLE DES MATIÈRES

Lexique.....	p.3
Présentation de M. Stéphane Bergeron, député de Montarville.....	p.4
Coordonnées de l'intervenant.....	p.6
Mise en contexte.....	p.7
L'acceptabilité sociale, une composante indispensable du développement... durable.....	p.9
Depuis mon élection en 2019.....	p.11
Constats de la population de la circonscription de Montarville.....	p.13
La situation dans le contexte du plan de développement présenté par DASH-L.....	p.16
Recommandations.....	p.17
Annexe 1	
Carte de la circonscription de Montarville.....	p.20
Annexe 2	
Pétition E-2351 déposée à la Chambre des communes et réponse du ministre des Transports.....	p.21
Annexe 3	
Zone aérienne contrôlée par l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil.....	p.22



LEXIQUE

ADM: Aéroport de Montréal

AMSL: Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil

CCCS: Comité consultatif sur le climat sonore

CMM: Communauté métropolitaine de Montréal

DASH-L: Développement Aéroport Saint-Hubert—Longueuil

ÉNA: École national d'aéronautique

VFR: Vol à vue



PRÉSENTATION DE M. STÉPHANE BERGERON, DÉPUTÉ DE LA CIRCONSCRIPTION FÉDÉRALE DE MONTARVILLE¹

Stéphane Bergeron est né à Montréal, le 28 janvier 1965. Spécialisé en relations internationales, M. Bergeron est détenteur d'un baccalauréat en sciences politiques de l'Université du Québec à Montréal et d'une maîtrise en science politique de l'Université Laval, où il agit également à titre d'auxiliaire à l'enseignement en 1988. En 1989, il devient boursier de la Fondation Jean-Charles-Bonenfant et effectue, à ce titre, un stage parlementaire à l'Assemblée nationale du Québec.

De 1990 à 1993, il occupe les fonctions d'attaché politique et de conseiller parlementaire du député de Bertrand à l'Assemblée nationale, M. François Beaulne, de même que celles de secrétaire du caucus des députés de l'opposition officielle en Montérégie.

Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes du Canada, le 25 octobre 1993. Il sera réélu en 1997, 2000 et 2004. Durant ses différents mandats, au niveau fédéral, il aura successivement occupé, entre autres, les fonctions de vice-président du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, de whip en chef du Bloc Québécois et de vice-président du Sous-comité du commerce international, des différends commerciaux et des investissements internationaux. Il a notamment été porte-parole de sa formation politique en matière d'institutions financières internationales, de commerce international, d'affaires étrangères, d'industrie, sciences et technologie, des affaires touchant l'Asie-Pacifique, des affaires intergouvernementales et pour les questions touchant le Conseil privé de la Reine pour le Canada.

En novembre 2005, il quitte la politique fédérale pour briguer les suffrages à l'Assemblée nationale du Québec dans la circonscription de Verchères sous la bannière du Parti Québécois. Élu lors de l'élection partielle du 12 décembre 2005, puis réélu en 2007, 2008, 2012 et 2014, il occupera notamment les fonctions de leader adjoint de l'opposition officielle, de ministre de la Sécurité publique et de ministre responsable de la région de l'Outaouais, de whip en chef de l'opposition officielle, de vice-président de la Commission de l'économie et du travail, et de la Commission des institutions. Il aura été, entre autres, porte-parole de sa formation politique en matière de faune et parcs, d'environnement, de famille, de transports, de sécurité publique, d'affaires municipales, d'affaires intergouvernementales et de francophonie canadiennes, d'éthique et d'intégrité, puis de relations internationales.

En 2018, Stéphane Bergeron est devenu secrétaire général au Collège de Rimouski, et ce, jusqu'à son élection à titre de député fédéral de Montarville en 2019. Au cours de ce mandat, il occupe les fonctions de vice-président du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international et vice-président du Comité spécial sur les relations sino-canadiennes, en plus d'être porte-parole du Bloc Québécois en matière d'affaires étrangères et d'affaires intergouvernementales.

¹ ANNEXE 1 : Carte de la circonscription fédérale de Montarville



LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR M. STÉPHANE BERGERON
DÉPUTÉ DE MONTARVILLE



Réélu en 2021, les fonctions de porte-parole de sa formation politique en matière d'affaires étrangères et de développement international lui sont confiées. En plus de continuer d'agir à titre de vice-président du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international, il est également membre du Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement.



LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR M. STÉPHANE BERGERON
DÉPUTÉ DE MONTARVILLE



COORDONNÉES DE L'INTERVENANT

M. Stéphane Bergeron
Député de Montarville

201-1990, rue Léonard-de-Vinci
Sainte-Julie, Québec J3E 1Y8

Téléphone: 450 922-2562

Courriel: Stephane.Bergeron@parl.gc.ca



MISE EN CONTEXTE

Inauguré le 1^{er} novembre 1927, l'Aéroport de Saint-Hubert est le premier aéroport fédéral civil à ouvrir ses pistes d'atterrissage/décollage au trafic aérien. Ce terrain a été choisi pour son emplacement idéal situé à proximité d'une ligne de chemin de fer. Un premier voyage postal est effectué, dès 1927, entre Saint-Hubert et Rimouski. Sous cette impulsion, l'Aéroport de Saint-Hubert demeurera, pendant longtemps, le centre névralgique des échanges postaux entre le Canada et les États-Unis.

Les ambitions internationales de Saint-Hubert ne vont pas s'arrêter là, puisque, le 1^{er} août 1930, le dirigeable R-100, alors appelé le *Titanic du Ciel*, va s'ancrer au mât d'amarrage spécialement conçu pour lui à Saint-Hubert et ouvrir la porte aux vols transatlantiques. La venue de ce colossal dirigeable (qui était trois fois plus long qu'un 747) deviendra une véritable attraction touristique, puisque près d'un million de badauds sont venus admirer ce moment historique. À cette époque, Saint-Hubert était considéré comme l'un des aéroports les plus modernes au monde.

Devenu ensuite propriété fédérale, l'Aéroport de Saint-Hubert jouera un rôle important durant la Seconde Guerre mondiale, puisque des recrues provenant de tout l'Empire britannique vont y recevoir une formation de pilote, ce qui confirmera sa vocation militaire, qu'il conservera jusqu'en 1995.

Il faudra attendre 1968 pour que le transport civil revienne à Saint-Hubert. Preuve de l'engouement qu'il suscite, l'Aéroport de Saint-Hubert fut le plus achalandé au Canada en 1970. L'apprentissage du pilotage connaîtra une croissance importante au cours des années soixante-dix, alors que l'*École nationale d'aérotechnique* du Cégep Edouard-Montpetit (ENA) installe ses locaux à proximité en 1973. Cette institution demeure, encore aujourd'hui, le plus important établissement d'enseignement collégial dans le domaine de l'aérotechnique en Amérique du Nord.

C'est en 2004 que le gouvernement fédéral a transféré la gestion de l'aéroport à une entité civile, *Développement de l'Aéroport Saint-Hubert de Longueuil* (DASH-L). Après que le gouvernement fédéral eut injecté quelque 17 millions de dollars pour la modernisation des pistes en 2016, la volonté de redonner à l'aéroport une vocation internationale est revenue à l'ordre du jour avec le dévoilement, l'année dernière, du plan de développement.

La circonscription fédérale de Montarville compte près de 100 000 citoyennes et citoyens qui résident dans les villes de Saint-Basile-le-Grand, de Saint-Bruno-de-Montarville, de Sainte-Julie et dans une partie de l'arrondissement de Saint-Hubert, couvrant une superficie totale de 158 km². De par la situation géographique de la circonscription, ses citoyennes et citoyens résident à proximité de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil et sont donc fréquemment survolés par des aéronefs pris en charge par la tour de contrôle de cet aéroport.

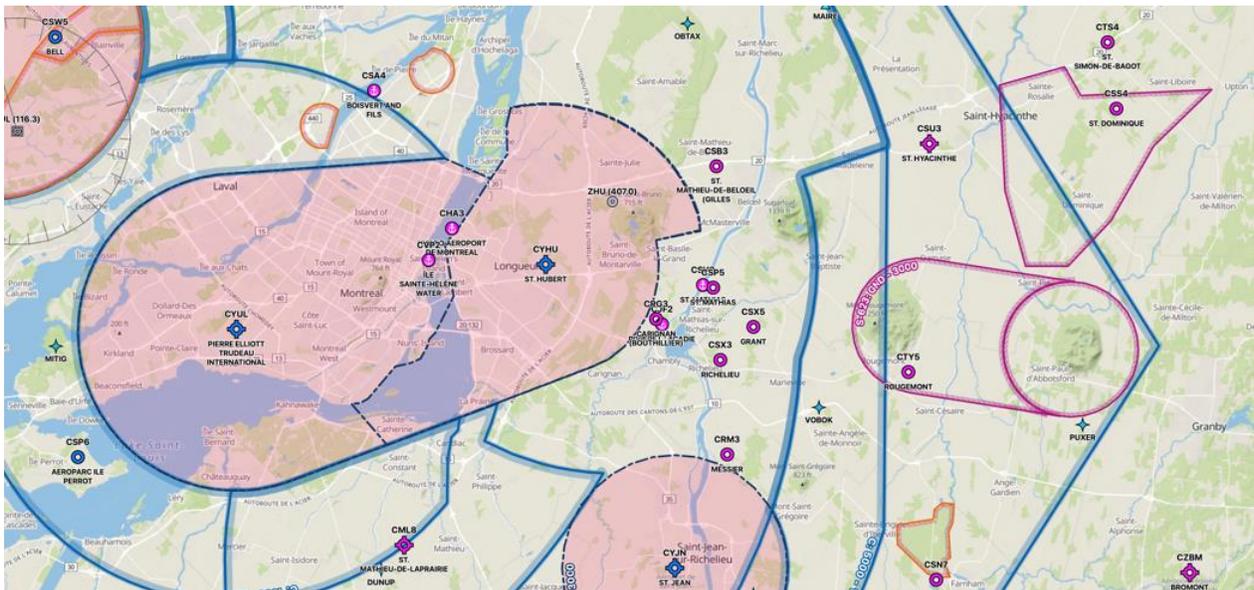


LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR M. STÉPHANE BERGERON
DÉPUTÉ DE MONTARVILLE



Les activités actuelles de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil faisant déjà l'objet de certaines récriminations dans la population de la circonscription fédérale de Montarville, le plan de développement dévoilé par DASH-L n'a pas manqué de susciter un certain nombre de réserves, voire une vive opposition, ce sur quoi je reviendrai plus loin...

Cela dit, quoique les activités aéroportuaires soient nombreuses dans le ciel au-dessus de la circonscription fédérale de Montarville, la réalité est qu'elles ne sont pas toutes liées à celles de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil, puisqu'on retrouve pas moins de 25 aéroports et aérodromes dans un rayon de moins de 100 km, dont Dorval, bien entendu, mais aussi Saint-Mathieu-de-Beloeil, Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, Saint-Mathias-sur-Richelieu, etc., comme le démontre la carte apparaissant ci-bas. Voilà un aspect de la problématique qui doit également être pris en compte.



Dans cet esprit, M. Bernard Gervais, conseiller en aviation pour l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil, a présenté au Comité consultatif conjoint de Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand et Sainte-Julie deux tableaux fort éloquentes quant à la perception des citoyennes et citoyens par rapport aux aéroports qui les entourent comparativement à la réalité, qui démontre que le nombre d'aéroports et d'aérodromes les entourant est significativement plus élevé.

La perception des aéroports canadiens



La réalité au registre





L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE, UNE COMPOSANTE INDISPENSABLE DU DÉVELOPPEMENT... DURABLE!

Depuis la campagne électorale de 2019, je postule, sur la base des nombreux points de vue qui m'ont été partagés, que la population de la région ne demande pas mieux que d'appuyer le développement de cette infrastructure stratégique structurante que constitue l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil, pour peu que ce développement s'inscrive dans un esprit de bon voisinage et qu'on continue de s'attaquer à l'épineux problème de la pollution sonore, particulièrement la nuit.

Le bruit causé par les avions des écoles de pilotage constituait, de longue date, un irritant majeur, si bien que DASH-L a invité les citoyennes et citoyens à participer à l'identification et à la mise en place de mesures d'atténuation du bruit. Les solutions identifiées pour tenter de régler ce problème (moteurs moins bruyants développés, entre autres, à l'*École nationale d'aérotechnique*, limitation des périodes de vol pour les appareils n'étant pas dotés de tels moteurs, etc.) illustrent l'importance de l'engagement citoyen dans ce genre de dossiers.

Le problème, c'est que DASH-L ne s'est pas toujours montré, loin s'en faut, très sensible et réceptif aux récriminations et revendications citoyennes... Le mécanisme de réception des plaintes s'est souvent révélé inopérant, dans la mesure où aucune suite n'était donnée ou qu'elles donnaient lieu à des réponses convenues. Peu à peu s'est donc développée, dans la population, l'impression selon laquelle DASH-L se comportait comme si l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil constituait un mal nécessaire avec lequel celle-ci devrait apprendre à composer, que cela lui plaise ou non...

Or, la coopération entre les différents intervenants concernés est absolument capitale. DASH-L voudrait que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil devienne un pôle régional susceptible de faire concurrence aux vols à rabais en partance de Burlington ou de Plattsburgh, évitant à la population de la Montérégie de devoir se rendre dans ces deux villes américaines ou à Dorval pour prendre un avion. L'idée peut sembler séduisante... mais elle apparaît carrément terrifiante aux citoyennes et citoyens qui estiment déjà que le trafic aérien a pour effet de leur pourrir l'existence!

DASH-L doit donc comprendre que son plan de développement n'a absolument aucun avenir si les populations environnantes ne sont pas dans le coup. Dans cet esprit, DASH-L doit faire preuve de transparence dans ses processus de prise de décision, en informant et en consultant convenablement la population avant de procéder au moindre changement significatif, notamment en ce qui concerne le trafic de gros porteurs.

La Charte de DASH-L a été modifiée au fil du temps, faisant en sorte de réduire le niveau d'imputabilité auquel il est astreint, ce qui, on l'a vu, a eu des effets pervers non négligeables, si bien qu'il en est venu à être perçu comme un citoyen corporatif insensible et arrogant.



Il sera donc important d'assurer une représentation adéquate de la population et de la société civile dans ses structures de gouvernance.

DASH-L devra poursuivre ses démarches visant à réduire les impacts de la circulation aérienne pour les résidents des quartiers survolés, à Saint-Hubert, bien sûr, mais aussi à Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville et Sainte-Julie. La durée d'un décollage ou d'un atterrissage peut certes être courte et ses effets atténués, mais son impact sur les gens demeure non négligeable lorsqu'il se produit à 3 heures du matin!

Nous savons que cela relève davantage de *NavCanada*, qui nous a déjà fait savoir que la chose n'est pas aisément réalisable, voire impossible, mais je ne saurais trop insister sur l'importance d'examiner malgré tout, la possibilité de déplacer certains couloirs de vol, de telle sorte d'éviter, autant que faire se peut, les zones résidentielles.

Il n'est guère étonnant que DASH-L veuille, à travers le plan de développement rendu public l'an dernier, maximiser les installations de l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil (AMSL). Je crois cependant qu'il n'est plus possible d'évoquer un plan de développement sans que celui-ci ne revête un caractère durable. Or, l'un des principes fondamentaux sur lesquels s'appuie le concept de développement durable est celui de l'acceptabilité sociale.

D'aucuns vont même plus loin en prétendant qu'un accroissement du trafic aérien (certains pourraient rétorquer qu'il s'agirait davantage d'un déplacement que d'un accroissement du trafic aérien, mais je me contenterai ici de simplement faire état de cette objection qui m'a été fréquemment rapportée) irait carrément à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à lutter contre les changements climatiques.

Mais au-delà de ces importants enjeux, qui peuvent constituer autant d'écueils par rapport aux perspectives de réalisation de ce plan de développement, il faut noter que de nombreuses autres conditions devront être réunies pour permettre sa mise en œuvre. Je pense notamment au fait qu'*Aéroports de Montréal (ADM)* jouit d'une zone d'exclusivité pour les vols internationaux dans un rayon de 70 km, privilège qui lui a été octroyé par le gouvernement fédéral. Pour assurer le développement de AMSL, il faut que ADM en vienne à le considérer comme un partenaire complémentaire et accepte de partager sa zone d'exclusivité pour les vols nolisés ou que le gouvernement lève carrément ce privilège.

Comme on peut le voir, il y a encore loin de la coupe aux lèvres...



DEPUIS MON ÉLECTION EN 2019...

Quelques semaines après l'élection de 2019, j'ai accepté, à la demande de citoyennes et de citoyens de la circonscription, de parrainer une pétition² électronique portant sur les nuisances perçues par rapport aux activités de l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil, pétition qu'il fut possible de signer en ligne à compter du 30 décembre 2019.

C'est le 17 juin 2020 que j'ai procédé au dépôt, à la Chambre des communes, de cette pétition, qui, en dépit de la crise sanitaire, a recueilli près de 1000 signatures. Le texte de la pétition faisait état d'un certain nombre d'observations et d'attentes touchant, entre autres, le survol de secteurs résidentiels, particulièrement la nuit, et sur la santé et la sécurité des populations concernées, de même que sur les mécanismes de représentation et d'imputabilité de l'administration aéroportuaire.

Force est de constater que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil, qui est avantageusement situé et qui bénéficie d'une conjoncture favorable, n'est pas près de cesser ses opérations, d'autant que celui-ci souhaite amorcer un processus de développement. Dès lors, quelles sont les avenues possibles pour assurer le succès de ce processus, dans une perspective de développement durable? Les signataires de la pétition souhaitaient que leur point de vue soit dûment pris en compte, ayant trop souvent eu l'impression que leurs préoccupations et doléances avaient été traitées avec une certaine désinvolture par DASH-L.

Cette pétition se voulait une occasion à saisir pour ouvrir enfin la porte à une communication constructive entre DASH-L et les citoyennes et citoyens qui expriment des critiques récurrentes par rapport aux activités de l'aéroport. Il faut espérer que les changements survenus ces dernières années aux trois niveaux de gouvernement, changements qui ont notamment donné lieu à la présente consultation publique, à propos de laquelle je salue d'ailleurs la nouvelle administration municipale de Longueuil, Mme la mairesse Catherine Fournier en tête, et mon collègue de Longueuil—Saint-Hubert, M. Denis Trudel, ouvrent la porte à une nouvelle ère au chapitre des relations entre DASH-L et les communautés environnantes.

Au nombre des actions entreprises dans le but de favoriser le dialogue entre l'administration aéroportuaire et la population environnante, de même que la prise en compte des préoccupations des uns et des autres, il faut signaler la création du *Comité sur le climat sonore* (CCCS), qui a pour mission de «favoriser l'échange d'information et de procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore de l'Aéroport³».

² ANNEXE 2 : Pétition E-2351 et réponse du ministre des Transports

³ www.cyhu.ca/climat-sonore



LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR M. STÉPHANE BERGERON
DÉPUTÉ DE MONTARVILLE



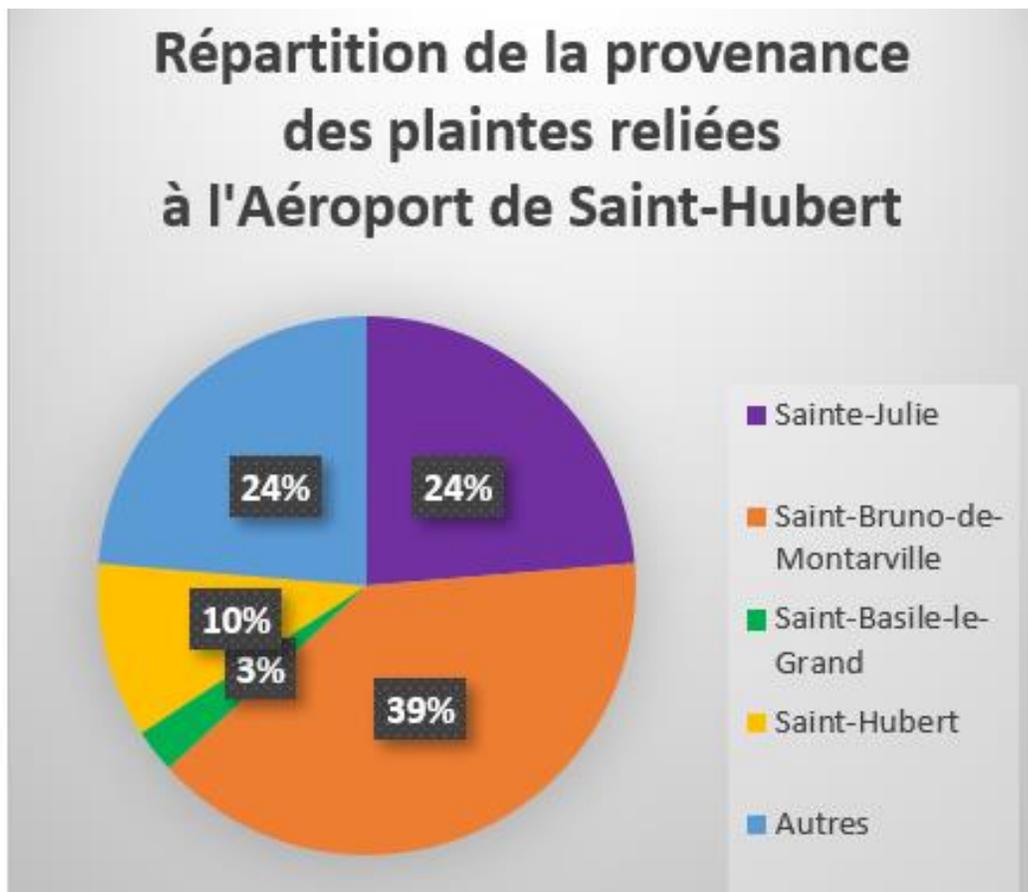
Le CCCS aura notamment contribué à la mise en place de mesures concrètes, telles que:

- des directives sur les procédures de posé-décollé sur la piste 24D;
- l'assignation de pistes préférentielles pour les vols de nuits;
- la mise en place d'une procédure de décollage avec une ascension plus rapide;
- la mise en place d'une procédure d'atterrissage étalée sur une plus longue distance, de telle sorte de minimiser le bruit découlant des changements de puissance des moteurs;
- l'implantation d'une zone d'essai de moteur, incluant des heures restrictives.



CONSTATS DE LA POPULATION DE LA CIRCONSCRIPTION FÉDÉRALE DE MONTARVILLE

Depuis 2019, les membres de mon équipe ont reçu un grand nombre de commentaires et de plaintes au sujet des activités aéroportuaires. Depuis l'annonce, en septembre 2021, de la tenue de cette consultation publique, ils en ont fait une compilation plus systématique en prévision de la rédaction de ce mémoire. En voici les résultats...

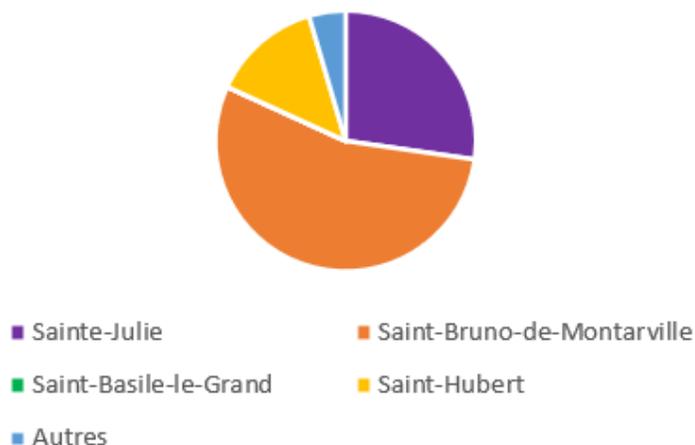


Ce qui ressort des communications reçues de la part des citoyennes et citoyens, c'est que bien peu de gens se sont dits carrément opposés aux activités aéroportuaires de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil.

Par contre, les nuisances sonores constituent un irritant majeur pour l'ensemble des citoyennes et citoyens des municipalités et localités de la circonscription fédérale de Montarville qui nous ont fait connaître leur point de vue.

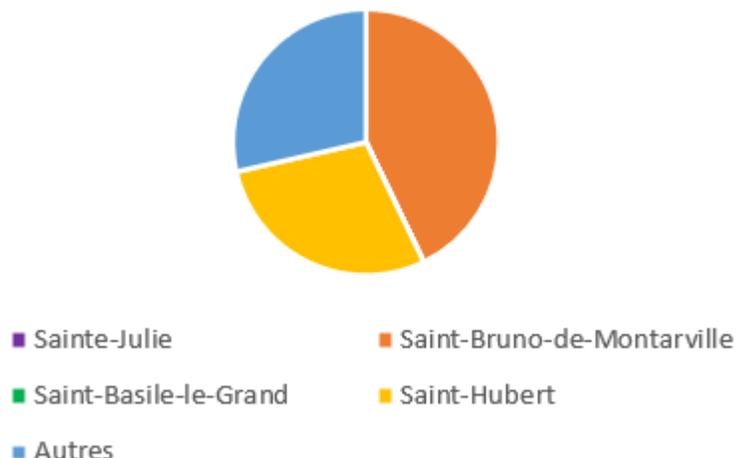


Problématique touchant les vols de nuit



La plus grande partie des plaintes portant sur les vols de nuit provient de la population de Saint-Bruno-de-Montarville. Par contre, il s'agit aussi de l'objet principal des plaintes provenant de citoyennes et citoyens de Sainte-Julie.

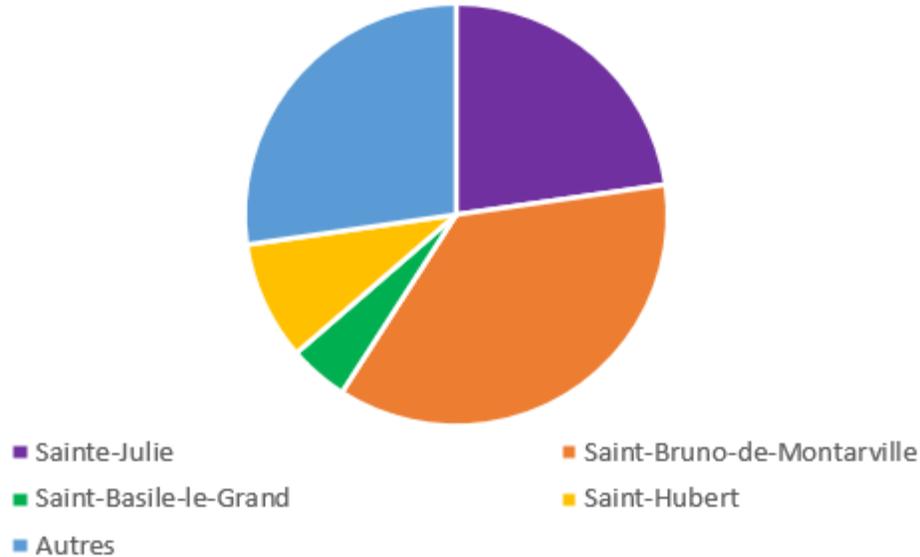
Problématique touchant les écoles de pilotage



Les activités des écoles de pilotage constituent sans aucun doute un irritant majeur pour les citoyennes et citoyens de Saint-Bruno-de-Montarville nous ayant fait part de leurs commentaires, ce qui s'explique sans doute par les tracés circulaires partiellement effectués au-dessus de cette ville. Pour ce qui est des résidentes et résidents de Saint-Hubert, cela s'explique probablement par les nombreux décollages et atterrissages, ainsi que les vols à basse altitude qui s'effectuent si près de chez eux.



Problématique touchant la pollution sonore



Malgré le fait que les citoyennes et citoyens de Saint-Basile-le-Grand aient été peu nombreux à se manifester, la pollution sonore constitue apparemment leur principale préoccupation. Dans les autres municipalités et localités, une partie des commentaires portait sur le phénomène général de pollution sonore, tandis que plusieurs personnes ont identifié plus précisément la source de leurs désagréments, qu'il s'agisse des vols de nuit et/ou des écoles de pilotage.



LA SITUATION DANS LE CONTEXTE DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT PRÉSENTÉ PAR *DASH-L*

Les statistiques que je viens de présenter découlent des opérations actuelles de l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil. Il est donc permis de croire que l'ambitieux plan de développement que *DASH-L* a présenté en avril 2021, qui vise notamment à bonifier l'offre de vols commerciaux vers des destinations soleil et les États-Unis, sera loin de faire l'unanimité...

Selon *DASH-L*, ce plan de développement pourrait générer la création de plus de 5 000 emplois et des retombées économiques de près d'un milliard de dollars sur la Rive-Sud de Montréal d'ici 2037, en plus d'éviter aux vacanciers de la région de devoir se rendre à Dorval, Burlington ou Plattsburgh pour prendre leur vol, dont le nombre pourrait augmenter de 50 par semaine.

DASH-L vise un développement en quatre phases bien distinctes qui prévoient notamment la mise à niveau des infrastructures actuelles, la construction d'un nouveau terminal aéroportuaire et son agrandissement, lorsque requis.

Mais les défis auxquels *DASH-L* est confronté ne sont pas négligeables... Non seulement est-il nécessaire d'obtenir la levée de l'exclusivité dont bénéficie Dorval pour les vols internationaux, mais il est absolument impératif de trouver des moyens de réduire significativement la pollution sonore découlant des activités de l'aéroport, qui rebute déjà nombre de citoyennes et citoyens habitant dans les localités environnantes.



RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1: Pollution sonore

CONSIDÉRANT que la pollution sonore, de jour et particulièrement de nuit, demeure l'irritant le plus important pour la population de la circonscription fédérale de Montarville par rapport aux activités de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil;

CONSIDÉRANT que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil est là pour rester;

CONSIDÉRANT que les activités aéroportuaires engendrent et engendreront toujours une certaine pollution sonore;

Il est recommandé:

- que DASH-L emboîte le pas vers un moratoire sur les vols de nuit, particulièrement pour les avions bruyants du type de ceux de l'entreprise *Chrono Aviation*, et ce, avant le 1^{er} avril 2024;
- que DASH-L poursuive ses efforts visant l'atténuation du bruit;
- que DASH-L favorise, par des mesures incitatives, le remplacement des moteurs par une alternative moins bruyante ou l'électrification des avions (une avenue des plus prometteuses à plus ou moins brève échéance) qui ont l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil comme aéroport d'attache.

RECOMMANDATION 2: Altitude des vols

CONSIDÉRANT que la sécurité constitue un aspect incontournable dans la gestion des activités aéroportuaires;

CONSIDÉRANT que le Comité consultatif sur le climat sonore étudie des alternatives à soumettre à DASH-L;

Il est recommandé:

- que DASH-L requiert de l'ensemble des avions de maintenir, dans la mesure du possible, une altitude de vol plus élevée;
- que DASH-L s'assure du respect des procédures d'atterrissage et de décollage destinées à atténuer la pollution sonore pour les populations environnantes..

RECOMMANDATION 3: Gouvernance

CONSIDÉRANT que le *Comité consultatif sur le climat sonore* (CCCS) est en place depuis 2015;

CONSIDÉRANT que la zone aérienne contrôlée par l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil couvre les villes et localités de la circonscription fédérale de Montarville⁴;

CONSIDÉRANT que la composition du CCCS n'inclut aucune des villes de la circonscription fédérale de Montarville;

CONSIDÉRANT le fait que l'information touchant les rencontres du CCCS n'est pas rendue publique;

⁴ ANNEXE 3 : Zone aérienne contrôlée par YHU (Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil)



CONSIDÉRANT que l'accès à l'information touchant les mesures d'atténuation du bruit n'est pas chose simple, comme le démontre le fait que la *Politique sur le climat sonore*, qui était disponible sur le site de DASH-L avant l'annonce de la présente consultation publique, ne l'est désormais plus;

Il est recommandé:

- qu'un siège soit ajouté au CCCS pour chacune des municipalités et localités de la circonscription de Montarville, et ce, afin d'assurer une meilleure représentativité;
- que les procès-verbaux des rencontres du CCCS soient rendus public, et ce, pour assurer une plus grande transparence;
- que DASH-L, dans ce même esprit, assure une participation plus représentative de la société civile dans ses instances, de telle sorte de briser cette image d'une organisation hermétique, et qu'il rende public ses rapports d'activité annuellement.

RECOMMANDATION 4: Gestion des plaintes

CONSIDÉRANT qu'il n'est possible de présenter une plainte qu'en ligne;

CONSIDÉRANT qu'aucune plainte téléphonique n'est considérée;

CONSIDÉRANT qu'aucun suivi n'est fait après-coup auprès des plaignantes et plaignants;

CONSIDÉRANT que l'équipe de DASH-L est nettement insuffisante pour traiter le nombre important de plaintes reçues;

CONSIDÉRANT que c'est le CCCS qui analyse les tendances et qui émet des recommandations correctives à l'Aéroport Montréal—Saint—Hubert—Longueuil.

Il est recommandé:

- que le CCCS se penche sur un processus de gestion des plaintes qui soit efficace, accessible et transparent, et qu'il en suggère la mise en place à DASH-L;
- que DASH-L, dans une perspective d'acceptabilité sociale, fasse de la gestion des plaintes une priorité;
- que DASH-L engage du personnel pour assurer le service à la clientèle;
- qu'un suivi de la part de DASH-L soit assuré auprès des plaignantes et plaignants;
- que *NavCanada* impose d'importantes amendes aux pilotes ne respectant pas la réglementation et les directives en vigueur.

RECOMMANDATION 5: Étalement urbain

CONSIDÉRANT que la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM) requiert la densification sur l'ensemble de son territoire;

CONSIDÉRANT que le phénomène de l'étalement urbain donne lieu à l'accroissement des secteurs résidentiels aux abords de l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil;



CONSIDÉRANT que des projets de développement sont encore à prévoir dans la circonscription fédérale de Montarville et ailleurs dans la région;
CONSIDÉRANT que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil est là pour rester.

Il est recommandé:

- que DASH-L collabore avec les municipalités et localités de la région dans le développement de nouveaux projets domiciliaires.

RECOMMANDATION 6: Plan de développement

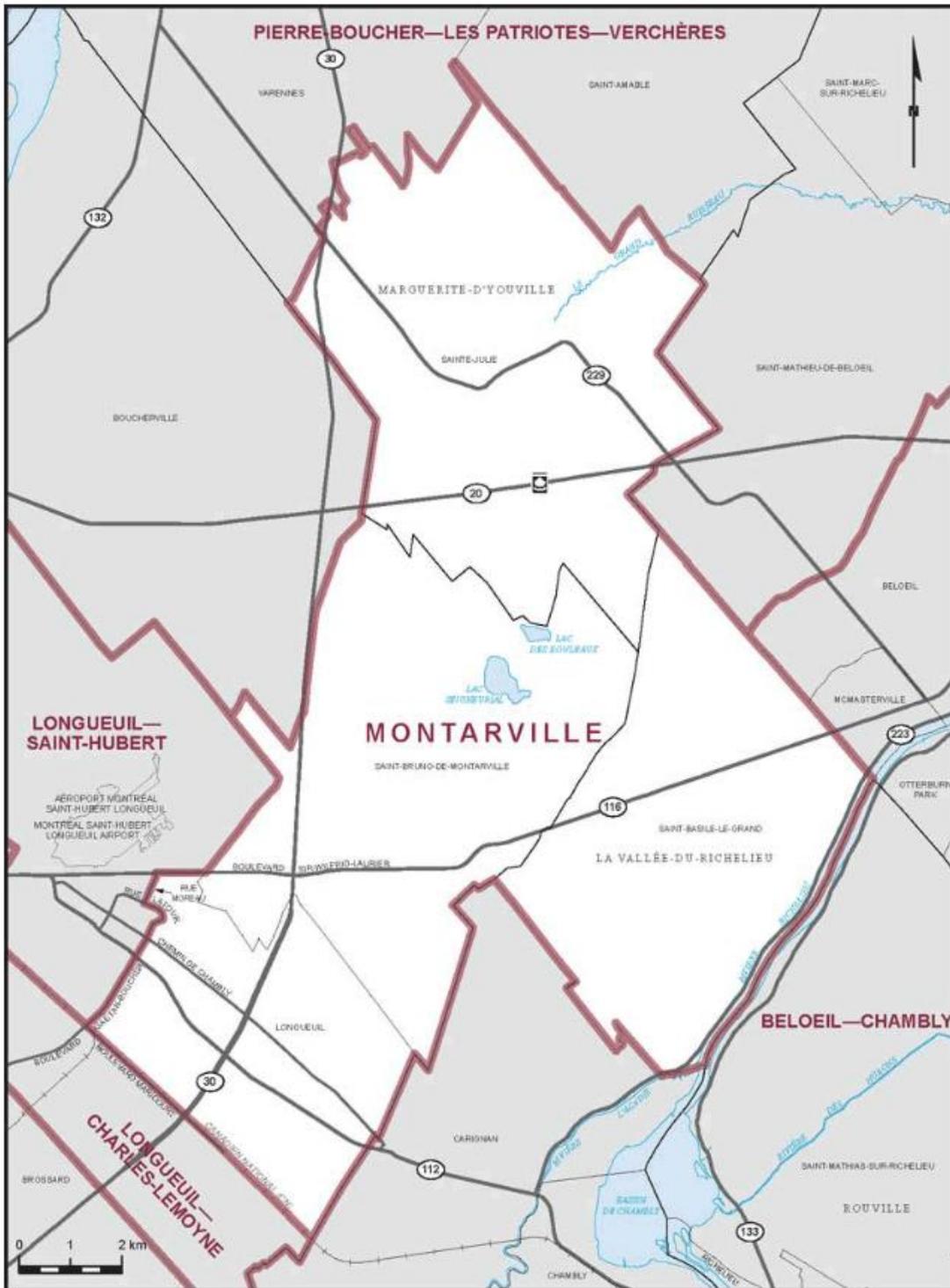
CONSIDÉRANT que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil est là pour rester;
CONSIDÉRANT que l'Aéroport de Montréal—Saint-Hubert—Longueuil souhaite aller de l'avant avec son plan de développement;
CONSIDÉRANT que le plan de développement dévoilé par DASH-L prévoit une augmentation du trafic aérien à l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil;
CONSIDÉRANT que l'acceptabilité sociale constitue une condition indispensable à la mise en œuvre du plan de développement de l'Aéroport Montréal—Saint-Hubert—Longueuil dévoilé par DASH-L.

Il est recommandé:

- que les opérateurs cargo qui requièrent l'utilisation de vieux appareils souvent plus bruyants ne soient plus acceptés et que les contrats actuels ne soient pas renouvelés;
- que les vols, à moins de situations hors de contrôle, s'effectuent selon des horaires répondants aux besoins des passagers et favorisant la quiétude des populations environnantes;
- qu'une étude d'impact sur la circulation soit réalisée préalablement à la mise en place du plan de développement et que les résultats soient rendus publics.



ANNEXE 1 : CARTE DE LA CIRCONSCRIPTION DE MONTARVILLE





ANNEXE 2 : PÉTITION E-2351 DÉPOSÉE À LA CHAMBRE DES COMMUNES ET RÉPONSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Pétition – E-2351

Attendu que:

- Le trafic aérien des activités aéroportuaires de Saint-Hubert circule au-dessus de quartiers résidentiels densément peuplés;
- La qualité de vie (pollution sonore et sécurité citoyenne) est grandement affectée par la fréquence élevée, de jour comme de nuit, des vols des petits avions privés et des écoles de pilotage, des hélicoptères et des avions gros-porteurs;
- Le bruit excessif généré par les avions représente des atteintes sérieuses à la santé humaine;
- La pollution aérienne contribue aux changements climatiques;
- Il y a absence de collaboration de la part de l'aéroport et de la ville de Longueuil.

Nous, soussignés, **les résidents de l'agglomération de Longueuil et des villes avoisinantes**, prions le **Gouvernement du Canada** de poser les gestes concrets nécessaires afin que: la zone de vol, les corridors et les entrées/sorties aériens soient limités au-dessus des quartiers résidentiels pour tous types d'aéronefs; l'aéroport de St-Hubert réglemente toutes ses activités afin d'assurer la santé et sécurité publiques (couvre-feu, horaire, fréquence, altitude des vols, mesures d'atténuation du bruit); l'autorité aéroportuaire soit soumise à des études d'impacts complètes et des audiences publiques pour tout changement susceptible d'avoir un impact sur la qualité de vie, la santé et sécurité des citoyens; un comité indépendant et imputable, constitué de mandataires des villes concernées, de citoyens non partisans et d'experts invités, soit créé pour gérer les nuisances découlant des activités aéroportuaires; l'aéroport redevienne une compétence de l'agglomération de Longueuil et que cette dernière en assume le contrôle de gestion en nommant une majorité de membres au conseil d'administration.

Réponse du gouvernement déposée

Réponse du ministre des Transports

Signé par (ministre ou secrétaire parlementaire): L'honorable Marc Garneau

NAV CANADA a le mandat d'établir les routes actuelles et les procédures des points d'entrées et de sorties pour les appareils évoluant selon les règles de vol à vue (VFR) à partir de l'Aéroport de Montréal-Saint-Hubert-Longueuil. La gestion du bruit est une question complexe que les administrations aéroportuaires et les collectivités doivent gérer tout en veillant à ne pas compromettre la sécurité aérienne. Ainsi, les aérodromes sont des acteurs importants en ce qui a trait à cet enjeu. Le rôle de Transports Canada est celui de régulateur. Les aéroports et NAV CANADA sont responsables des activités quotidiennes à l'échelle locale.

Pour plus d'information sur les questions de gestion du bruit des aéronefs, veuillez consulter les pages internet de Transports Canada suivantes:

<http://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/gestion-bruit/connaitre-preoccupation.html>

<http://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/gestion-bruit.html>

Veuillez communiquer avec DASH-L et le comité de gestion du climat sonore, pour toutes questions ou préoccupations concernant le bruit des avions en provenance de CYHU aux coordonnées suivantes.

- Communiqués de DASH-L : <https://dashl.ca/category/comite-consultatif-du-climat-sonore/>
- Téléphone : 450-678-6030
- Formulaire de plainte de bruit en ligne: <https://dashl.ca/formuler-une-plainte-v2/>

