

**Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique
DE LA GESTION DU BRUIT AU DÉVELOPPEMENT – Le 15 mai 2022**

1. Présentation du CAPA-L

Le Comité anti-pollution des Avions – Longueuil ([CAPA-L](#)) est un regroupement de citoyens créé en 2009 suite à une prise de conscience collective de l'impact de la pollution par le bruit et les hydrocarbures causée par les petits avions à piston des écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert. En 2010, le Comité s'incorporait selon la troisième partie de la Loi des compagnies. Il compte aujourd'hui plus de 400 membres et bénévoles résidents de Longueuil, Saint-Hubert, Greenfield Park, Saint-Bruno, Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand et d'autres villes avoisinantes.

Les buts visés par notre comité sont l'amélioration de la qualité de vie des citoyens riverains de l'aéroport YHU et la diminution des impacts de la pollution des avions sur la santé. Pour ce faire, nous dénonçons toute nuisance excessive produite par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert. Pour prendre connaissance de l'historique de l'ensemble des démarches du comité, veuillez consulter [notre site web](#).

2. Une problématique de bruit toujours non résolue: de 2008 à 2022

En 2009, suite aux nombreuses plaintes de bruit des citoyens et du CAPA-L auprès des élus municipaux, la Ville de Longueuil a commandé une [étude de bruit auprès de la firme Dessau](#).

En 2010, la Ville de Longueuil décide de tenir des audiences publiques. La Directrice de la santé publique de la Montérégie, Dre Jocelyne Sauvé, y a divulgué les résultats de [leur analyse sur l'impact du bruit sur la santé de la population](#). Leur constat : « les plaintes des citoyens sont fondées ». Elle recommandait de faire une analyse des impacts sur la santé des citoyens vivants à proximité de l'aéroport et de mettre en place rapidement un système de surveillance des bruits et de le rendre disponible aux citoyens. Rien n'a été fait à ce niveau.

Dans le rapport d'enquête de monsieur Steve Flanagan, [Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert](#), plus de 45 recommandations étaient émises et la plupart ont malheureusement été ignorées. Entre autres:

- La piste 24 gauche n'a pas été décalée tel que recommandé;
- Les circuits n'ont pas été redessinés afin d'éviter le survol des résidences.

En 2013, la directrice de la santé publique de la Montérégie adresse une lettre à DASH-L, avec copie conforme à la Ville de Longueuil, pour les informer qu'elle a « la responsabilité de porter à l'attention des autorités concernées les situations où une action s'impose pour prévenir les maladies ou les problèmes sociaux ayant un impact sur la santé de la population» Elle leur rappelle ce qui suit:

«Les recommandations que j'ai formulées en 2010 sont plus que jamais d'actualité. L'instauration de mesures pour réduire l'exposition au bruit provenant de l'aéroport est de mise pour protéger la santé de la population vivant à proximité de celui-ci. De même, il y a lieu de mettre en place rapidement un système de surveillance des niveaux de bruit avec résultats disponibles au public et d'associer les citoyens à la démarche d'identification des solutions pour réduire le bruit.»

La Directrice ajoute que les risques sont « *possiblement sous-évalués, compte tenu de l'absence de mesure LAmax à l'intérieur* ». En 2019, après des années d'immobilisme, la Direction de la santé publique de la Montérégie tente de faire bouger le dossier et souligne les défis de collaboration qui impliquent la Ville de Longueuil et DASH-L.

L'arrivée de Chrono Aviation et de ses Boeing 737-200 extrêmement bruyants et polluants en 2019 illustre bien le manque de respect de DASH-L envers un développement harmonieux, durable et soucieux des citoyens. DASH-L choisit de minimiser les inquiétudes des citoyens et promet qu'«*il va y avoir cinq vols par semaine, dont un de nuit*»¹ mais des statistiques publiques démontrent rapidement le contraire. Sans surprise, les citoyens, réveillés en pleine nuit, ont formulé des plaintes auprès de DASH-L et ont souvent fait appel au CAPA-L pour les aider à se faire entendre. En réponse à leurs plaintes, le président du conseil d'administration de DASH-L répond publiquement que « *l'Aéroport ne se préoccupe pas des horaires des opérateurs* » et que « *les vols de nuit sont une réalité qui n'est pas près de changer* », ajoutant qu'il « *écarter la possibilité d'un couvre-feu* »².

Les réveils brutaux causés par les 737-200 ne font qu'exacerber la problématique de bruit qui s'étend dans les villes avoisinantes de Longueuil. En juin 2019, devant l'ampleur des plaintes, le CAPA-L multiplie les démarches auprès des élus des différents paliers gouvernementaux pour réclamer des consultations publiques, des études d'impact et un couvre-feu de 23h00 à 07h00. À trois reprises, plus d'une cinquantaine de citoyens se présenteront devant le conseil de ville de Longueuil pour dénoncer la situation. N'obtenant aucune écoute de leur mairesse, ils tenteront de se faire entendre par tous les maires de l'agglomération de Longueuil, accompagnés de représentants impactés des villes avoisinantes. Les citoyens se feront expulser de la séance³ par les élus de Longueuil sans justification.

En août 2019, le comité entreprend donc une nouvelle lutte et dépose une demande en injonction pour interdire les vols de nuit. Malheureusement, le jugement rendu en janvier 2021 par le Juge Martin Castonguay est totalement défavorable pour les citoyens et le comité. Devant les risques de poursuite provenant des parties adverses, le CAPA-L décide alors de ne

¹ plus.lapresse.ca/screens/2dc4b261-8917-4eb3-8633-a7b992d2ea36__7C__0.html

² www.lereffet.qc.ca/aucune-plainte-recue-contre-les-gros-porteurs-assure-laeroport-de-saint-hubert/

³ ici.radio-canada.ca/nouvelle/1390862/conseil-agglomeration-longueuil-avions-bruit-aeroport-saint-hubert-dashl

pas aller en appel et signe une entente hors cour afin d'éviter les poursuites envers les membres bénévoles de son conseil d'administration. Bien que le comité ne soit donc plus en mesure d'agir devant les tribunaux depuis, les citoyens continuent de lui faire parvenir régulièrement leurs plaintes, préoccupations et questions au sujet des activités aéroportuaires.

En avril 2021, la présentation de l'ambitieux plan de développement de DASH-L «Embarquement pour les Caraïbes» fait l'effet d'une bombe auprès des citoyens. Un plan qui est proposé sans études d'impact et «*qui ne contient aucun effort de l'organisme et des usagers de l'aéroport pour la diminution du bruit*», selon les députés bloquistes de la région. Durant les campagnes électorales fédérales et municipales de l'automne 2021, les candidats ont été interpellés par un grand nombre de citoyens au sujet de l'aéroport. Les activités actuelles ainsi que le développement futur de l'aéroport se sont donc imposés comme des enjeux électoraux majeurs. Malgré les affirmations de DASH-L, qui proclame que «*la paix sociale est revenue concernant le bruit de l'aéroport*»⁴, le comité et les élus constatent que les plaintes augmentent et que les citoyens se mobilisent et s'informent en grand nombre.

Donc, c'est un retour à la case départ. Nous nous retrouvons aujourd'hui devant la tenue d'une autre consultation publique et nous réinvitons le même expert, monsieur Steve Flanagan, alors que plusieurs solutions envisageables étaient clairement proposées dans son rapport de 2010 et que les instances en place ont préféré les ignorer.

Les citoyens sont outrés par cette nouvelle offensive de DASH-L et sont inquiets de la possibilité qu'un tel projet puisse voir le jour sans aucunes études d'impacts sérieuses sur leur santé et leur environnement. Devant l'ampleur des visées de croissance de l'aéroport, les citoyens expriment des craintes au niveau de l'impact du projet sur leur qualité de vie, ainsi que sur la dévaluation de leur propriété.

3. Analyse du projet de développement de l'aéroport

Mesures de bruit / NEF (Noise Exposure Forecast) - Dans son plan de développement, DASH-L mentionne la mesure de bruit NEF. Or, Selon le rapport publié en mars 2019 par le Comité permanent des Transports, de l'infrastructure et des collectivités⁵, la mesure de bruit (NEF) est obsolète. Cette mesure créée en 1967 a été conçue comme outil de planification de l'aménagement du territoire et n'est plus utilisé hors Canada car elle ne tient pas compte des plus récentes données scientifiques sur la perception du bruit et la tolérance de l'être humain envers celui-ci. De plus, DASH-L ne précise pas s'il compte faire l'installation d'un système de surveillance de mesures de bruit et de la possibilité de fournir aux citoyens des données en temps réel.

⁴ www.lecourrierdusud.ca/embarquement-pour-les-caraibes-lambitieux-plan-de-laeroport-de-saint-hubert/

⁵ www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/42-1/TRAN/rapport-28/page-54#8

Un climat sonore contrôlé, une fréquence sensée - Un comité consultatif sur le climat sonore (CCCS) pro actif selon DASH-L? Le comité n'a pas tenu de rencontre depuis le 27 août 2020 où plusieurs personnes étaient absentes. Le projet du plan de développement a-t-il seulement été apporté à l'un des points de l'ordre de jour des rencontres de ce comité ? Les procès-verbaux n'en témoignent aucunement. D'autre part, le CAPA-L, qui doit y avoir un siège pour défendre les intérêts de ses membres et des citoyens en vertu de l'entente suite au recours collectif intenté par celui-ci en 2011, a été exclu du comité en 2019. Les deux représentants des citoyens suivants étaient des passionnés de l'aviation et ont été choisis de façon unilatérale par DASH-L. De plus, une grande partie des mesures mises en place par DASH-L l'ont été à la suite du jugement rendu en 2015 dans le cadre de notre recours collectif. On pense ici à l'installation des silencieux sur les avions des écoles de pilotage poursuivies, aux horaires d'été, à la mise en place du CCCS lui-même, etc. Certaines mesures volontaires ont toutefois été mises en place par l'organisme pour améliorer le climat sonore et nous devons en souligner l'effort (horaires d'été sur la 24D, essais de moteurs au sol, etc.).

Direction de la santé publique (DSP) et Organisation mondiale de la santé (OMS) - Dans son plan de développement, DASH-L ne démontre aucunement qu'il a fait des efforts pour travailler en collaboration avec la DSP ou encore en respectant les recommandations de l'OMS.

Couvre-feu – Le plan de DASH-L ne mentionne pas la mise en place d'un couvre-feu. Or les horaires des vols à rabais à destination du sud, visés par le plan, sont à haut potentiel d'être problématiques. De plus, aucune mention n'est faite de l'horaire proposé aux compagnies aériennes convoitées ni au système de pénalités qui serait mis en place pour assurer le respect des horaires. **Redessiner les circuits** - Avec l'augmentation de la mixité du trafic aérien, DASH-L envisagera-t-il de redessiner certains circuits? Par exemple, faire passer les avions au-dessus de l'autoroute 116 au lieu des résidences. Les pistes 24G et 06D seront-elles plus achalandées ?

Suivi sur la pose de silencieux - Comment DASH-L compte-t-il faire le suivi de l'installation de silencieux sur les avions des écoles de pilotage poursuivies et de celles qui ne l'ont pas été? Nous considérons que la pose de silencieux est un facteur incontournable dans l'amélioration du climat sonore. Selon les observations de nos membres, une infime portion des petits avions avaient un silencieux en place lors des vols au cours des 5 dernières années.

Considération environnementale - Émissions de gaz à effet de serre – Quels sont les efforts proposés par DASH-L afin de réduire les gaz à effet de serre? Rappelons que le dernier rapport du GIEC appelait à la baisse radicale de la consommation d'énergie fossile⁶. Aucune étude d'impact sur la santé des riverains et sur l'environnement n'a été fournie par DASH-L pour démontrer son engagement sérieux envers un développement durable.

⁶ ici.radio-canada.ca/nouvelle/1873927/rapport-giec-avril-2022

4. Les recommandations du CAPA-L

Afin de diminuer l'impact de la pollution par le bruit et par les hydrocarbures lié aux activités aéroportuaires actuelles et futures de YHU, le CAPA-L croit que des solutions existent et peuvent être mises en application avec l'aide et la volonté des différents intervenants. Ainsi, nous préconisons les actions suivantes :

Dépôt d'études d'impacts avant tout projet de développement. Elles devront être soumises pour analyse par la DSP, la Ville de Longueuil et les citoyens par le biais de consultations publiques. Les études devront notamment aborder les items majeurs tels que les problématiques sonores, la pollution environnementale, les mouvements anticipés, les tracés prévus, la fluctuation du trafic routier et l'analyse de rentabilité financière.

Mise en place d'un couvre-feu de 22h – 07h pour les vols non-urgents afin de permettre aux citoyens de bénéficier de plages horaires de repos. Les 4 grands aéroports urbains du Canada (Ottawa, Toronto, Vancouver et Montréal) sont déjà assujettis à des restrictions sur les vols de nuit (arrivées et départs des aéronefs les plus bruyants, appareils utilisés pour la formation au pilotage)⁷. Les riverains d'Heathrow à Londres ont entamé une lutte qui les a menés jusqu'à la [Cour Européenne des Droits de l'Homme](#), qui a reconnu que les nuisances aéroportuaires pouvaient constituer une violation de l'un des droits fondamentaux. Rappelons que les effets mesurables du bruit sur le sommeil commencent au niveau de Leq d'environ 30 dB selon l'OMS⁸ qui recommande d'ailleurs 8 heures de sommeil pour une santé optimale.

Mise en place de stations de mesure de bruit permanentes afin de mieux cerner la problématique du bruit. DASH-L doit procéder à l'installation permanente de stations de mesure de bruit afin d'évaluer les différents indicateurs (Valeurs Ln et Lden, LAmx, N70, etc.). Les résultats de ces mesures devront être rendus disponibles de façon transparente et en temps réel. Ce genre de pratiques a montré qu'il est possible d'atténuer le bruit tout en préservant la sûreté et le dynamisme du secteur du transport aérien. DASH-L doit reconnaître l'importance de la transparence des données dans le renforcement de l'acceptation sociale, en recueillant davantage de données sur le bruit afin de mettre en place des mesures d'atténuation fondées sur des faits et non sur des prévisions ou des présomptions.

Préparation d'un plan de développement stratégique durable impliquant l'ensemble des parties prenantes. Ce plan ne doit pas avoir comme seul objectif un accroissement de l'activité aéroportuaire, il doit être voué à avoir un impact positif durable sur l'industrie et sur la

⁷ bdp.parl.ca/sites/PublicWebsite/default/fr_CA/ResearchPublications/201308E?

⁸ archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/LES-Lachenaie/documents/DB4.pdf

communauté. La présence de nombreuses compagnies et de l'École Nationale d'Aérotechnique (ENA) devrait permettre la mise en place d'un pôle technologique aéroportuaire important pour le Québec. Ce faisant, les technologies développées permettront la réduction des nuisances subies par les citoyens.

Développement d'un plan d'aménagement du territoire favorable au maintien et à la création d'environnements sonores sains permettant de concilier divers usages. Nous sommes d'avis que les municipalités devraient cesser de délivrer de nouveaux permis de construction près de l'aéroport tant que ce plan n'est pas finalisé. Si des zones tampons ou d'expropriation sont prévues, celles-ci doivent être clairement communiquées aux citoyens.

En reconnaissant le caractère spécial de l'aéroport enclavé en zone urbaine, le gestionnaire devra adopter un **règlement qui interdira certains types d'avions trop bruyants à l'aéroport** ([Edmonton](#), [Toronto](#) et Waterloo). L'aéroport pourra aussi choisir de pénaliser les compagnies aériennes qui exploitent des appareils bruyants en leur imposant des frais plus élevés. Cette pratique est à la fois une mesure de dissuasion et un moyen de financer d'autres mesures d'atténuation du bruit. Rappelons que selon ses [Directives relatives au bruit dans l'environnement](#), l'OMS recommande fortement de maintenir le niveau sonore produit par le trafic aérien en dessous de 45 dBA (Lden) en journée et de 40 dBA (Lnight) la nuit, car un niveau sonore supérieur à ces valeurs est associé à des effets néfastes sur le sommeil et la santé.

S'assurer que le Comité consultatif sur le climat sonore est représentatif et imputable. Des règles de gouvernance et de reddition de compte devront être mises en place pour assurer une représentation équilibrée. Aussi, il est suggéré qu'un pourcentage de chaque nouveau financement soit dédié à un programme d'amélioration du climat sonore. Grâce à ces fonds, le comité aura, notamment pour mandats de **développer un système de gestion des plaintes** transparent qui permettra d'obtenir des données publiques et offrira des pistes de solution.

Mise en place d'un moratoire sur les nouvelles écoles de pilotage. Nous suggérons la mise en place de **nouvelles grilles tarifaires** comparables à d'autres aéroports voisins (Mirabel, Drummondville). Le but étant d'éliminer tout modèle forfaitaire grâce auquel les utilisateurs bénéficient de rabais sur la quantité de mouvements pour dissuader ce type d'utilisation. De plus, les **circuits des posés-décollés devraient être entièrement redessinés** afin de limiter l'impact du bruit sur la population et éviter les zones densément peuplées. L'ensemble des écoles de pilotage devrait avoir une obligation contractuelle de rendre compte de la **pose des silencieux** sur leurs appareils et de respecter **l'horaire restreint des posés-décollés**. Ainsi, NAV Canada pourra recommander **des sanctions pour les utilisateurs délinquants**.

Améliorer la gouvernance de l'organisme gestionnaire de l'aéroport. La présence d'administrateurs variés (ex. représentants des propriétaires de terrains limitrophes, groupes

communautaires, santé publique, etc.) au conseil d'administration de DASH-L assurerait une meilleure représentation des intérêts de l'ensemble des parties prenantes. La ville de Longueuil doit également reprendre sa place au sein du conseil d'administration et y jouer un rôle de leadership dans les décisions futures.

5. Conclusion

L'aéroport est un bien collectif qui doit être développé en harmonie avec l'ensemble des membres de la collectivité. Les citoyens de Saint-Hubert et ceux de l'agglomération de Longueuil ont toujours su vivre en bon voisinage avec l'aéroport depuis sa création. Toutefois, le développement des écoles de pilotage, l'ajout de vols de nuit, l'accueil d'avions très bruyants et polluants ainsi que l'augmentation des vols d'hélicoptères au cours de la dernière décennie ont conduit à l'exaspération et à la méfiance des citoyens de la Ville de Longueuil, mais aussi des villes avoisinantes.

Les dernières études de l'OMS et de la DSP démontrent pourtant les conséquences néfastes du bruit sur la santé : troubles de sommeil, santé cardiovasculaire, problèmes de santé mentale, hypertension et difficultés d'apprentissage chez les enfants⁹. Un consensus semble se dessiner parmi plusieurs acteurs du milieu : le bruit généré par l'aéroport de Saint-Hubert doit diminuer et être mieux surveillé. Le bruit est la deuxième menace environnementale après la pollution de l'air. Ces deux menaces doivent donc être sérieusement prises en compte dans un plan de développement durable.

Selon nous, la DSP devrait jouer un rôle de leader, notamment auprès de Santé Canada et Transports Canada concernant les modèles efficaces de gestion et d'atténuation de l'incidence du bruit sur les collectivités. Les bons intervenants et les différents paliers de gouvernement doivent être réunis autour d'une seule et même table.

Les décideurs devront aussi se questionner sur la pertinence du développement de cette infrastructure dans le contexte actuel où nos élus de tous les paliers de gouvernement s'engagent activement dans la lutte contre les changements climatiques. La mairesse Catherine Fournier a récemment présenté un plan d'exemplarité environnementale pour Longueuil¹⁰ en reconnaissant elle-même la situation climatique et l'urgence d'agir. « *Ce devrait être LA responsabilité de tout décideur en 2021* », a-t-elle déclaré.

Nous croyons que le désir de rentabilité de DASH-L n'est pas synonyme d'une offre insuffisante sur le marché. Bien qu'une compétition accrue se dessine dans le segment des vols internationaux à rabais au Canada, sa rentabilité à long terme est loin d'être garantie dans le contexte actuel pour YHU. Le mandat d'une infrastructure aussi

⁹ archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/LES-Lachenaie/documents/DB4.pdf

¹⁰ www.coalitionlongueuil.quebec/plan-d-exemplarite-environnementale

importante doit être évalué stratégiquement et avec rigueur pour assurer des retombées positives et durables pour la collectivité.

Les instances gouvernementales doivent avoir à cœur la saine cohabitation entre la population et les administrations aéroportuaires. Un juste équilibre doit être établi entre le bien-être des citoyens et les activités économiques de l'aéroport. Pour cela, les citoyens doivent pouvoir bénéficier de temps de répit, de mesures incitatives à l'insonorisation en zone sensible et de mesures d'atténuation strictes, rigoureusement appliquées et suivies. Pour arriver à une saine collaboration, une volonté réelle de transparence et de compromis doit être présente chez toutes les parties prenantes. Le partage d'informations claires, accessibles et non-biaisées est un des défis indispensables à cette collaboration.

Nous continuons de croire que tout projet de développement doit être soumis au comité consultatif sur le climat sonore, contenir un volet démontrant tous les efforts de DASH-L et ceux des usagers de l'aéroport pour la diminution du bruit et que des études d'impacts sur les risques à la santé et à l'environnement sont nécessaires avant sa réalisation. Ces études devront également être soumises à la DSP de la Montérégie à des fins d'analyse. Ce sont malheureusement des démarches que DASH-L semble avoir totalement ignorées dans son projet actuel de développement.

DASH-L devra aussi se montrer plus transparent envers les riverains et les citoyens des villes avoisinantes, mettre en place des stations de mesure de bruit et rendre disponibles les données en temps réel, imposer un couvre-feu et rendre au CAPA-L son droit légitime de choisir lui-même le représentant des riverains sur le CCCS. La confiance est aujourd'hui à bâtir entre les citoyens et DASH-L avant d'en arriver à une réelle acceptabilité sociale pour un projet d'une telle envergure.

Les citoyens de l'agglomération de Longueuil et le Comité anti-pollution des avions - Longueuil (CAPA-L)

Les documents cités au mémoire pourront être fournis sur demande.

2013 - Lettre de la Directrice de la santé publique de la Montérégie transmise à DASH-L

2013 - Rapport de stage des 5 étudiants en médecine

2019 - Courriel de la DSP à la présidente du CAPA-L