

A qui de droit,

Je vous soumetts ce mémoire un peu tardivement après avoir pris connaissance des divers mémoires présentés dans le cadre de la Consultation.

J'habite à St-Lambert, où nous avons l'habitude de composer avec diverses sources de bruit. Mais rien ne nous avait préparés à l'arrivée des vols de tourisme en hélicoptères. Rien. Jusqu'à juillet dernier, nous étions à peine conscients des activités de l'aéroport St-Hubert.

En juillet, août et septembre 2021, ces vols, initialement à basse altitude (600 à 800 pieds), survolaient le quartier aux 10, 15 ou 20 minutes, parfois en duo. Tous les samedis et dimanche. Et puis se sont ajoutés des vols en semaine en soirée. Le problème de l'altitude a été réglé par NAV CAN à la fin de l'été, mais celui de la fréquence est demeuré entier.

Un hélicoptère, c'est bruyant. On l'entend venir de loin, et on l'entend longtemps après son passage. Il y a de plus de nombreux duplex et immeubles en hauteur à St-Lambert, et la réverbération à l'approche de ces appareils fait en sorte qu'on n'arrive pas même à savoir de quelle direction proviennent les appareils. Ils passent maintenant en ligne droite sur la 132, dans un aller-retour qui nous amène les appareils deux fois en cinq minutes, et nous les entendons encore fortement à une certaine distance, à hauteur de la rue Green.

Transport Canada avait tenté de régler le problème en collaboration avec NAV CAN et la Ville de Longueuil (et initialement Helicraft, mais il semblerait que Helicraft ait été écartée des pourparlers à un moment donné pour une raison que nous ignorons), et imposé de nouvelles procédures au départ et à l'arrivée de l'aéroport St-Hubert. À noter que ces procédures ont été rendues obligatoires pour Helicraft à compter du 15 avril, et aux autres hélicoptères à compter du 19 mai (publiées dans le Supplément de vol du 19 mai 2022).

Or, Helicraft a lancé par un étrange hasard, deux semaines plus tard, le 29 avril, son nouvel itinéraire St-Laurent, celui qui repasse deux fois sur la 132 en cinq minutes. Pourquoi avoir lancé ce nouvel itinéraire lorsque le problème de nuisance venait tout juste d'être réglé par les autorités? Seul Helicraft possède la réponse à cette question.

Nous avons participé pendant la dernière année aux démarches de citoyens pour trouver une solution à ce problème. Plusieurs questions sont demeurées sans réponse. Un reportage de Radio-Canada en 2010 (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/497408/saint-hubert-aeroport-agrandissement-inquietude-residents>) mentionne qu'un projet d'agrandissement de Helicraft avait été rejeté. Quel était le contenu de cette demande? Cette demande a-t-elle été acceptée par la suite? Quand? Par qui? Par quelle procédure? Pourquoi? Était-ce lié au rejet en bloc de l'héliport qui avait été proposé par Denis Coderre (<https://www.ledevoir.com/politique/montreal/478325/montreal-le-promoteur-du-projet-d-heliport-public-ne-baisse-pas-les-bras>) ET <https://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201501/29/01-4839476-coderre-veut-un-heliport-au-centre-ville.php>)?

Les activités de vols touristiques de Helicraft ont-elles été approuvées? Ou est-ce qu'elles ne nécessitent aucune approbation? Est-ce un exemple du type de dérive auquel on peut s'attendre lorsqu'une entreprise peut entreprendre sans entrave réglementaire ou autre et sans consultation des activités nuisibles au bon voisinage?

Les circuits de ces vols sont-ils définis unilatéralement par l'exploitant d'hélicoptères ou doivent-ils être approuvés? Par qui? Quel est le rôle de la tour de contrôle dans tout ça? Le cadre réglementaire est à ce point fragmenté que toutes les parties se relancent la balle, invoquant le respect de la réglementation. Veut-on de vols à rabais et vols régionaux dans un contexte où il n'y a jamais une partie, une autorité, qui puisse faire quoi que ce soit lorsqu'une entreprise se comporte comme si le ciel lui appartient?

Parlant de circuit, nous avons tenté en vain de déterminer à quand remonte la création du circuit Ville-Marie. À quelques décennies sans doute. Soit à un moment où il était emprunté par des pilotes amateurs, à titre individuel. Il semble peu probable que son utilisation intensive à des fins commerciales aient été envisagée au départ. Ne faudrait-il pas penser à interdire ce circuit à des fins autres que personnelles? Parce que cette utilisation commerciale ne profite qu'à deux ou trois exploitants et nuit à des milliers de personnes. Que la question de savoir si une entreprise devrait être autorisée à exploiter ce circuit pour en dégager un profit n'ait pas même été soulevée laisse perplexes.

L'existence même de ce marché est démoralisante. Chacun de ces nombreux vols de touristes qui passe au-dessus du quartier nous rappelle une triste réalité, à savoir qu'une bonne partie de la population se fiche de la crise climatique pendant que, nous, au-dessous de cette nouvelle autoroute d'hélicoptères, cherchons à réduire notre empreinte carbone le plus possible. Nous avons pu constater le peu de cas qui est fait de la crise climatique par un

segment de la population à la lecture des commentaires sur les articles du Journal de Montréal et de La Presse sur les nuisances causées par ces vols.

Dommmage que Helicraft n'ait pas présenté de mémoire...

Nous avons tenté de porter plainte à DASH-L, sans succès. Pas de réponse. Nous avons eu davantage de soutien de la part d'Aéroport de Montréal que de DASH-L. Vous nous direz que l'héliport ne relève pas de DASH-L. Je vous réponds que, pour un citoyen, que cette activité relève ou non de DASH-L n'importe nullement. Ils sont tous dans la zone aéroportuaire de St-Hubert. DASH-L aurait pu se prononcer, prendre position, dénoncer le mauvais joueur qu'est Helicraft intervenir auprès de la tour de contrôle, répondre aux plaintes, etc. Elle n'a rien fait. Zéro souci des facteurs ESG (environnementaux, sociaux, gouvernance). Elle n'est tout simplement pas arrivée en 2022.

Et la voici maintenant qui nous annonce des plans de développement qui apporteront un niveau de nuisance au moins aussi élevé que celui des hélicoptères. Nous n'avons nullement confiance dans la capacité de DASH-L de gérer un tel développement. Et pour être complètement transparents, nous nous demandons, après avoir visionné quelques présentations hier, s'il n'y aurait pas lieu de repenser complètement la vocation de l'espace occupé par l'aéroport. La seule avenue qui nous semble un tant soit peu viable dans le domaine de l'aéronautique est celle d'un pôle technologique.

M. Flanagan l'aura probablement constaté, lui qui était mandataire d'une consultation semblable en 2010, l'opposition aux activités de cet aéroport s'est intensifiée. Et elle a changé de visage et s'est diversifiée — des citoyens de tous horizons s'opposent aujourd'hui à ces activités. Le monde a changé. La crise climatique est une réalité. Et si vous croyez que l'opposition est forte en ce moment, attendez de voir ce que ce sera dans cinq ans.

Nous disons non à un développement de l'aéroport St-Hubert qui accroîtrait le trafic aérien (et terrestre) sur la Rive-Sud. Nous avons déjà Dorval, qui est amplement suffisant, surtout avec l'arrivée du REM. Le plan de développement de DASH-L manque de vision à long terme. Il est axé sur les valeurs du passé, et non pas de l'avenir. Quelle vision déprimante, qui sens les GES à plein nez et qui ne peut qu'entraîner une détérioration de la qualité de vie des citoyens.

Nous demandons enfin que les activités de tourisme par hélicoptère soient strictement interdites sur la Rive-Sud — les vols d'hélicoptère devraient être réservés aux usages essentiels (urgences, médias). Et que les écoles de pilotage d'hélicoptères soient déplacées à Mirabel, où elles ne dérangeront personne.

L'expérience Helicraft nous a démontré qu'une augmentation du trafic aérien par l'ajout de gros porteurs causerait des dommages irréparables à notre qualité de vie.

Merci.

Trevor Ponech