

Mémoire présenté à la Consultation publique

*Du bruit au développement*

Longueuil, mai 2022

# UN DIALOGUE DE SOURDS

Mario F. Paquet

COMITÉ POUR L'AMOUR DU CIEL/ FOR HEAVEN'S SAKE Rosemont

## Table des matières

Rappel et contexte.....	2
Le Boeing 737 - 200 de Chrono Aviation .....	3
La demande DASH-L d'offrir des vols transfrontaliers à partir de Saint-Hubert.....	3
Faire avaler la pilule.....	4
Les vols de loisir dans l'espace aérien montréalais .....	5
Encore et toujours un dialogue de sourds.....	6
Un enjeu politique et législatif beaucoup plus large .....	7
ANNEXE .....	9

\*\*\*\*\*

### Note biographique

**Mario F. Paquet** a fait principalement carrière à la radio publique pendant 34 ans. D'abord comme journaliste puis à titre d'animateur pendant plus de 25 ans à la chaîne musicale de Radio-Canada. Sur cette antenne, il a animé au fil des ans de nombreuses émissions couvrant un très vaste répertoire allant du Moyen Âge jusqu'aux musiques de création.

Retraité depuis 2017, ce mélomane passionné demeure bien actif sur la scène musicale montréalaise. Il a notamment présenté pendant cinq ans les causeries pré-concert de l'Orchestre Métropolitain en plus de collaborer activement avec plusieurs musiciens, ensembles et organisations culturelles dont le Conseil québécois de la musique, le Conseil des arts de Montréal et la Fondation Père Lindsay.

Il est aussi l'auteur d'un « Lexique sympathique de la vie spirituelle » paru en 2014 aux Éditions Novalis.

Cycliste urbain depuis son installation à Montréal en 1987, il roule bon an mal an plus de 5000 km dans les rues de cette ville qu'il adore.

Avec d'autres citoyens il est co-fondateur du comité **Pour l'amour du ciel/ For heaven's sake**, né à l'été 2021 dans le quartier Rosemont (dont le site internet est en préparation).

On peut aussi l'entendre partager ses choix musicaux chaque semaine sur Radio VM où il a repris le micro comme animateur bénévole (mardi 14h et dimanche 19h).

## Rappel et contexte

J'habite le Vieux-Rosemont depuis 1995. J'ai pu mesurer la dégradation constante du climat sonore en raison principalement du bruit des avions dont la fréquence des survols, en période de pointe, a atteint des niveaux intolérables. La situation n'a fait qu'empirer depuis le rapatriement de tous les vols à Dorval et l'abandon de Mirabel. Il faudra bien un jour faire toute la lumière sur ce scandale. Mais c'est une autre histoire que nous allons laisser aux générations futures !

**Est-il possible de trouver un juste équilibre entre la promotion du transport aérien et le bien-être des citoyens ? En ce moment, cet équilibre n'existe pas. C'est un dialogue de sourds.**

Nous sommes affectés d'une part, par le corridor aérien sud d'ADM et, d'autre part, par le circuit Ville-Marie qui affecte de nombreux arrondissements. Il s'agit d'un trajet en boucle autour du Stade Olympique, du Mont-Royal et du centre-ville montréalais où se succèdent hélicoptères, Cessna ou Piper **qui décollent majoritairement de YHU. Sans oublier, le plus bruyant de tous, le Boeing 737-200, qui décolle aussi de St-Hubert** et dont la trajectoire passe au-dessus de nos têtes.

En juillet 2021, j'ai écrit à NAV Canada à propos de la fréquence excessive des survols d'hélicoptères et de la trajectoire du circuit Ville-Marie. Fin de non-recevoir.

Je me suis vite rendu compte que mon ras-le-bol était partagé par tous mes voisins. Alors que la campagne électorale fédérale commençait, nous avons donc entrepris la rédaction d'une lettre ouverte afin de sensibiliser les décideurs et les politiciens des différents partis aux enjeux soulevés par la détérioration du climat sonore.

Notre lettre a été publiée par [Le Devoir le 28 août 2021](#). Nous y dénonçons l'incurie d'ADM et de DASH-L dans le dossier du climat sonore et réclamions notamment la **nomination d'un Ombudsman fédéral indépendant** comme le préconisait le Rapport Sgro en 2019. Nous y reviendrons plus en détail.

Suite à la publication de la lettre, de nombreuses personnes ont communiqué avec nous. Et c'est là qu'est née l'idée de former un comité que nous avons baptisé **«Pour l'amour du ciel/ For Heaven's sake.**

En décembre 2021, nous avons fait parvenir une **lettre à l'actuel ministre fédéral des transports, l'honorable Omar Alghabra.** (Voir en annexe la lettre et la réponse de Transports Canada)

Nous avons demandé son intervention pour remettre un peu d'ordre dans le ciel de la région métropolitaine. **Nous en appelions à un dialogue renouvelé et constructif avec les principaux intervenants afin de sortir des impasses actuelles.** Cela n'a plus de sens que les dossiers liés au climat sonore soient judiciairisés comme ils le sont dans la région métropolitaine.

Nous avons porté à son attention cinq problématiques distinctes dont trois impliquent DASH-L.

**-Le Boeing 737-200 opéré par Chrono Aviation**

**-La demande de DASH-L d'offrir des vols nationaux et transfrontaliers**

**-Les vols de loisirs dans l'espace aérien montréalais**

## Le Boeing 737 - 200 de Chrono Aviation

**Pourquoi cet appareil est-il autorisé à survoler Montréal ?** Même muni d'un silencieux (*hush kits*) qui lui permet d'accéder aux normes de certification du « chapitre 3 » de l'OACI, l'appareil est banni de la plupart des grands aéroports internationaux et de nombreux aéroports canadiens ne l'autorise pas sur leurs installations.

Nos recherches ont confirmé que ce maquillage technico-bureaucratique ne change rien au fait que cet appareil surnommé *Noisy Bird* reste ce qu'il est, un appareil vétuste extrêmement bruyant qui dépasse toutes les normes en vigueur.

Il serait impensable que cet avion puisse opérer depuis Vancouver ou Toronto et survoler ces villes de façon régulière comme il le fait au-dessus de la deuxième zone urbaine du Canada.

Transports Canada rappelle son utilité pour desservir les communautés nordiques mais sur le fond, s'en lave les mains. Voici un extrait de la réponse de Mme Joanna Manger, directrice générale régionale :

*«La relation commerciale qui unit un aéroport et un transporteur aérien n'implique pas nécessairement Transports Canada dans des situations où aucune réglementation n'existe à ce sujet.»*

L'impact sonore est pourtant majeur dans les quartiers centraux. Un citoyen a même enregistré un niveau de 80 dB en plein centre-ville de Montréal lors du survol de l'appareil à l'angle du boulevard de Maisonneuve et de la rue Berri. Cela dépasse tous les seuils acceptables définis par l'OMS (Organisation mondiale de la santé, qui, dans ses lignes directrices les plus récentes :

*«...recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.»* Source : [Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne – Résumé d'orientation \(2018\)](#) p.6

**Où sont les études de NAV Canada sur les impacts de cette trajectoire sur les citoyens ?**

**L'argument économique ne fait pas le poids en regard de la nuisance que l'on impose à des milliers de contribuables.** C'est inacceptable. Et on nous demande de faire confiance aux gestionnaires de DASH-L qui sont les grands responsables de cette *nuisance extrême*.

## La demande DASH-L d'offrir des vols transfrontaliers à partir de Saint-Hubert

Nous tenons à manifester notre **ferme opposition à toute révision de l'entente liant Transports Canada et ADM pour permettre à DASH-L d'offrir des vols intérieurs ou transfrontaliers à rabais.**

Alors que le lobbyiste de DASH-L, M. Bernard Gervais s'affaire depuis mars 2021 auprès de différents organismes fédéraux dont Transports Canada, (plusieurs rencontres figurent au Registre des Lobbyistes) nous croyons que ces changements seraient contraires à l'intérêt public.

Les outils actuels pour mesurer les conséquences sur le climat sonore de la Rive-Sud et sur certains quartiers montréalais sont controversés et inadéquats. Tout le processus manque de transparence.

La réponse de Transports Canada à nos préoccupations était succincte :

*«Transports Canada accompagne les aéroports dans leurs démarches dans le cadre de sa propre réglementation. Transports Canada ne peut, en aucun cas, commenter ni divulguer le statut d'une demande. Pour toute information spécifique, nous vous invitons à contacter DASH-L au 450-678-6030.»*

Nous avons donc placé une demande d'accès à l'information auprès de Transports Canada afin de **prendre connaissance de la demande officielle**. Nous sommes toujours en attente d'une réponse.

Enfin, la gestion actuelle du climat sonore à DASH-L est préoccupante. Le comité est inefficace et dysfonctionnel. Le système de plaintes est inadéquat et devrait être intégré à l'outil [WebTrak](#) d'ADM qui répertorie et identifie tous les mouvements aériens dans la région métropolitaine incluant ceux de St-Hubert. Le suivi de DASH-L, selon notre expérience, est quasi-inexistant.

### Faire avaler la pilule...

DASH-L a déployé des moyens importants en relations publiques et en lobbying pour promouvoir son plan de développement. Combien ? La question est posée.

De leur côté, les citoyens disposent de fort peu de moyens pour contester cette puissante clique techno-bureaucratique formée de Transports Canada, NAV Canada, des gestionnaires privés d'aéroports et des lobbys de l'industrie du transport aérien.

DASH-L est aux prises avec une problématique majeure d'acceptabilité sociale de son projet de développement. L'exploitant a fait appel à la firme *Pilote groupe-conseil* dont la mission est de soutenir les entreprises de différents secteurs, ressources naturelles et énergétiques, transports, immobilier ou urbanisme qui font face à des problématiques semblables.

C'est donc une entreprise de *relations publiques*, nichée sous la bannière de l'«acceptabilité sociale», dont le mandat vise à faire avaler les pilules qui ne passent pas auprès des citoyens et dont la démarche répondait avant tout aux objectifs de YHU :

*1) d'informer la population sur son plan de développement et*

*2) d'offrir aux personnes intéressées un espace pour s'exprimer sur le sujet, et ce, même si le cadre légal et réglementaire n'impose aucunement au gestionnaire de l'aéroport une obligation de consulter la population pour développer ses activités.*

*(Rapport sur la démarche de participation citoyenne, p.6)*

Passons sur ce gros sondage problématique. Attardons-nous à la dernière phrase que nous soulignons. Elle est importante car elle vient illustrer à nouveau le besoin **d'amender les lois et règlements fédéraux**

pour qu'il y ait une **obligation légale de soumettre leurs projets à des études d'impacts indépendantes et à des audiences publiques indépendantes de Transports Canada.**

Par ailleurs, les mesures et les normes de gestion du bruit que Transports Canada propose aux gestionnaires d'aéroports (NEF/ Préviation d'ambiance sonore) sont complexes et obsolètes (Rapport Sgro) car elles minimisent les niveaux réels d'exposition au bruit. Bien qu'utilisées principalement dans la planification de l'utilisation des terrains, ces mesures nous donnent tout de même un aperçu des nuisances sonores du trafic aérien.

## Les vols de loisir dans l'espace aérien montréalais

Il y en a beaucoup trop et l'impact est très lourd sur la qualité de vie de milliers de contribuables. À l'été et à l'automne 2021, la situation, le soir et les week-ends a maintes fois dépassé toutes les limites acceptables avec des survols aux 5 à 7 minutes dans un bourdonnement incessant de 10h à 23 h.

La situation est encore pire dans des quartiers montréalais comme Rosemont-La Petite-Patrie où les résidents doivent déjà composer avec les vols commerciaux d'ADM.

**Nombre de ces vols de loisir** (aéronefs de type Cessna et autres, hélicoptères) **décollent majoritairement de Saint-Hubert** mais aussi, il est important de le préciser, de plusieurs aéroports locaux et d'écoles de pilotage d'autres régions du Québec.

En février 2022, nous avons écrit à NAV Canada afin d'obtenir des statistiques concrètes sur la fréquence des survols d'hélicoptères et d'appareils récréatifs qui empruntent le circuit Ville-Marie depuis les 5 dernières années, en demandant de nous préciser quelles étaient les périodes de pointe et combien d'appareils survolaient alors le circuit. À ce jour, nous n'avons toujours pas obtenu de réponse.

Nous avons cependant constaté une certaine amélioration depuis la mi-avril 2021 avec la nouvelle trajectoire qu'empruntent les hélicoptères dans l'axe de la route 132 le long du fleuve St Laurent.

Nous demandons l'établissement de **trajectoires alternatives au circuit Ville-Marie** et un **encadrement légal limitant le nombre de survols** ainsi qu'une **réduction des heures d'opération** et **l'obligation pour tous les appareils** empruntant le circuit, quelle que soit leur provenance, **d'être équipés de silencieux.**

En ce qui a trait à NAV Canada, faut-il rappeler qu'en vertu de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, l'organisme jouit d'une immense latitude pour modifier les routes aériennes sans demander l'approbation du Ministre et sans consulter le public.

Lorsque l'incidence est majeure sur la qualité de vie de centaines de milliers de personnes, Transports Canada devrait **exiger de NAV Canada des études d'impact et des rapports de spécialistes indépendants** incluant des **représentants de différents milieux dont la Santé publique et les municipalités** et **rendre ces rapports publics** pour qu'on puisse en **débattre de manière transparente et démocratique.**

En réponse à nos préoccupations, Mme Joanna Manger, directrice générale régionale de Transports Canada nous précisait que «les fonctionnaires de Transports Canada sont indépendants de l'administration de NAV CANADA».

Elle ajoutait que :

*«La mission de Transports Canada est de promouvoir le transport aérien tout en respectant le Règlement de l'aviation canadien (RAC). NAV CANADA gère le trafic aérien au-dessus de la région de Montréal dans l'espace aérien contrôlé. L'évaluation faite par Transports Canada démontre que le trafic aérien touristique survolant la région de Montréal est en conformité avec le RAC. La surveillance se poursuit et lorsque requis, un avis d'infraction est émis.»*

### Encore et toujours un dialogue de sourds...

Le RAC est muet sur la fréquence de survols. Ce n'est pas réglementé. Il peut y en avoir aux 2 minutes si cela est sécuritaire!

La sécurité demeure, comme le notait Mme Manger la «priorité numéro un » de Transports Canada.

*«Par conséquent, les interdictions ou les restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs en vol ou au sol dans une zone ou dans un espace aérien ne peuvent être émises que pour des raisons de sécurité ou de sûreté aériennes, ou pour la protection du public.»*

Ainsi, les enjeux liés à la **fréquence** des survols d'hélicoptères et d'aéronefs de plaisance ainsi que les questions relatives aux **impacts sur la collectivité** ne sont **aucunement pris en compte par Transports Canada** puisque le RAC est muet à ce chapitre et qu'elles entrent en contradiction avec la mission première de Transports Canada qui est la *sécurité* et la *promotion du transport aérien*. Point à la ligne.

Nous suivons donc avec intérêt la jurisprudence qui se développe dans des cas semblables de fréquences excessives de survols préjudiciables aux citoyens et soumis aux tribunaux.

La gestion du climat sonore étant une responsabilité partagée, la bureaucratie est lourde et très complexe. Il demeure **extrêmement difficile pour les citoyens de s'y retrouver et d'être entendus**.

Nous sommes renvoyés aux comités de gestion du bruit des avions (appellation beaucoup plus juste que climat sonore...). L'expérience prouve que ces comités, celui de DASH-L et d'ADM, ne sont pas en mesure de gérer adéquatement et de manière transparente et indépendante les préoccupations des citoyens. Ils sont juges et parties en tout. Les comités ne sont pas encadrés par la législation fédérale qui laisse toute latitude aux exploitants privés d'aéroports. Il existe au Canada une très grande disparité entre les aéroports dans les ressources alloués à ces comités.

Il est utile de rappeler que c'est suite à une action en justice du CAPA-L et à l'entente hors-cours survenue entre les parties que le gestionnaire de DASH-L a été contraint de mettre sur pied un comité consultatif sur le climat sonore.

Bref, **pour chaque petite avancée dans le dossier, il a fallu passer par les tribunaux**. Quelque chose à l'évidence ne fonctionne pas.

## Un enjeu politique et législatif beaucoup plus large

En mars 2019, le comité permanent des transports des Communes présidé par l'honorable Judy A. Sgro déposait son rapport sur l'[Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens](#).

Il s'agit d'un **document important** qui cerne de nombreux enjeux et **qui ne doit pas être tabletté**. Il reviendrait au *Comité permanent des transports* des Communes d'**assurer le suivi** et de **reprendre les recommandations du rapport** à la lumière des [réponses apportées](#) par le ministre d'alors l'honorable Marc Garneau.

Nous croyons que **le gouvernement fédéral doit revoir sa décision** afin d'entériner la principale recommandation du rapport qui aurait enfin permis aux citoyens d'être entendus de manière indépendante : **la nomination d'un ombudsman fédéral**.

### *Recommandation 11 — Ombudsman du bruit des aéronefs*

*Que le gouvernement du Canada envisage la création d'un poste d'ombudsman indépendant, inspiré de ceux d'autres pays, qui serait chargé de recevoir et de régler les plaintes relatives au bruit des aéronefs ne pouvant être résolues dans la structure en vigueur de comités de gestion du bruit des aéroports*

En ce qui a trait aux **comités de gestion du bruit**, on ne peut plus les laisser à la discrétion des exploitants privés d'aéroport. Le parlement fédéral doit leur donner un **cadre juridique précis et édicter des normes nationales** réglementant la composition, la forme et l'organisation de ceux-ci, avec une **obligation légale de faire place à des représentants de comités de citoyens impactés par le bruit et les corridors aériens**.

Un autre élément essentiel de ce rapport appelle à notre avis **un nouvel encadrement législatif** c'est celui de la **transparence des données** :

### *Recommandation 8 — Transparence des données*

*Que Transports Canada reconnaisse l'importance de la transparence des données dans le renforcement de l'acceptation publique, des infrastructures de transport en recueillant davantage de données sur le bruit afin de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit fondées sur des faits. De plus, que Transports Canada publie les données qu'il a compilées, y compris les cartes des courbes de prévision d'ambiance sonore, ainsi que les données sur le bruit excessif et les sanctions imposées. Que ces données soient publiées sur son site Web*

Dans les faits, nous avons besoin de données fiables, pertinentes et à jour sur le bruit des avions dans l'espace aérien montréalais.

C'est pourquoi, nous demandons la **création d'un réseau indépendant de mesure du bruit des avions** dont les **bornes seront en nombre suffisant** et disposées dans un large rayon englobant les principaux corridors aériens de YUL et YHU. La technologie permet d'établir la **corrélation entre chaque survol d'aéronef et le bruit qu'il génère**. Le **déploiement de ce réseau** et son **administration** devrait être **confiés à Environnement Canada. Les données devront être accessibles au public en temps réel.**

**Tant que nous ne disposerons pas d'un nouvel encadrement législatif le dialogue de sourd, hélas, risque de se poursuivre encore longtemps.**

***Pour l'amour du ciel, il faut que ça change!***

Comité «Pour l'amour du Ciel / For Heaven's sake

Rosemont

Mario F. Paquet

Carole Henry

François Bérubé

Josée Boucher

**Remerciements :**

Nous tenons à souligner le travail remarquable de groupes de citoyens engagés dans le complexe dossier du bruit des avions: le *CAPA-L* et *Les Pollués de Montréal-Trudeau*, dont les sites documentent bien les enjeux liés au bruit des avions ainsi que M. Bill Mavridis, fondateur de Montréal-dB, l'observatoire citoyen du bruit et instigateur de l'application AEROplainte.

## ANNEXE

-Lettre au ministre fédéral des transports, M. Omar Alghabra du 15 décembre 2021

-Réponse de Mme Joanna Manger, directrice générale régionale de Transports Canada, 14 février 2022

Montréal, 15 décembre 2021

L'honorable Omar Alghabra C.P., député

Ministre des transports

Chambre des communes

Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

L'accalmie suscitée par la pandémie nous a permis de prendre la mesure de l'ampleur de la dégradation du climat sonore, causée par le bruit des avions commerciaux et celui des vols de loisirs dans le Grand Montréal. La gestion du climat sonore est un dossier qui piétine depuis le rapatriement des vols de Mirabel vers Dorval en 1996.

Personne ne dispute l'importance de ce secteur névralgique de l'économie canadienne. Mais les enjeux liés à l'environnement, à la santé publique et à l'acceptabilité sociale ne peuvent plus être ignorés.

Les outils et les indicateurs utilisés par Transports Canada pour rendre compte du bruit des avions (Prévision d'Ambiance Sonore/ Noise Exposure Forecast) sont très controversés et n'ont pas été mis à jours de plus de 50 ans. En 2019, le rapport Sgro, recommandait que Transports Canada modernise sa façon de mesurer le bruit pour être en phase avec les normes internationales « en matière de mesure et de perception humaine du bruit. » Où en sommes-nous?

Cela n'a plus de sens que les dossiers liés au climat sonore soient judiciairisés comme ils le sont dans la région métropolitaine.

Suite à une lettre ouverte que publiait le quotidien Le Devoir le 28 août dernier (<https://bit.ly/30Sc0NA>), et où nous réclamions la nomination d'un Ombudsman fédéral indépendant au bruit des aéronefs comme le recommandait le rapport Sgro, des centaines de citoyens sont entrées en contact avec nous.

Concrètement, nous souhaitons porter à votre attention cinq problématiques distinctes :

- Les vols de loisirs dans l'espace aérien montréalais**
- Le Boeing 737-200 opéré par Chrono Aviation à partir de l'aéroport de Saint-Hubert**
- La demande DASH-L d'offrir des vols transfrontaliers à partir de Saint-Hubert**
- Le plan d'action sur la gestion du climat sonore d'ADM**
- L'enjeu de la transparence**

## **Les vols de loisir dans l'espace aérien montréalais**

Il y en a beaucoup trop et l'impact est très lourd sur la qualité de vie de milliers de contribuables. Ces derniers mois, la situation, le soir et les week-ends a dépassé toutes les limites acceptables avec des survols aux 5 à 7 minutes dans un bourdonnement incessant de 7h à 23 h. (Voir article The Gazette <https://bit.ly/3ytSe7g> )

Nombre de ces vols de loisir (aéronefs de type Cessna et autres, hélicoptères) décollent de Saint-Hubert mais aussi de plusieurs aéroports locaux et d'écoles de pilotage d'autres régions du Québec.

Grâce à l'outil *Web Track* d'YVR et d'YYZ, nous avons observé pendant quelques mois les mouvements aériens (fréquence des survols, trajectoires) de ce type d'aéronefs dans les espaces aériens de Vancouver et Toronto en nous attardant aux quartiers résidentiels centraux comparables ainsi qu'aux centres-villes. La disparité avec Montréal est frappante.

L'encadrement semble beaucoup plus strict à Vancouver et à Toronto.

La situation est encore pire dans des quartiers montréalais comme Rosemont-La Petite-Patrie où les résidents doivent déjà composer avec les vols commerciaux d'ADM.

Mme Anne Marcotte, directrice des relations publiques d'ADM, rencontrée le 28 octobre dernier, nous disait qu'ADM ne pouvait rien faire dans ce dossier. Elle nous informait qu'ADM s'était toutefois montré sensible à la problématique que nous soulevions en faisant parvenir une lettre à ce sujet avec graphique à l'appui, à la direction régionale du Québec de Transports Canada.

## **Le Boeing 737 - 200 de Chrono aviation**

Pourquoi cet appareil est-il autorisé à survoler Montréal ? Même muni d'un «silencieux» qui lui permet d'accéder aux normes de certification du «chapitre 3» de l'OACI, l'appareil est banni de la plupart des grands aéroports internationaux et de nombreux aéroports canadiens. Il serait douteux que cet avion puisse opérer depuis Vancouver ou Toronto et survoler ces villes de façon régulière comme il le fait au-dessus de la deuxième zone urbaine du Canada.

Des spécialistes en aéronautique nous ont confirmé que ce maquillage technico-bureaucratique ne change rien au fait que cet appareil surnommé *Noisy Bird* reste ce qu'il est, un appareil vétuste extrêmement bruyant qui dépasse toutes les normes en vigueur.

L'impact sonore est majeur dans les quartiers centraux. Un citoyen a même enregistré un niveau de 80 dB en plein centre-ville de Montréal lors du survol de l'appareil à l'angle du boulevard de Maisonneuve et de la rue Berri! À l'aéroport de Saint-Hubert, des citoyens ont enregistré un niveau de plus de 107 dB en bout de piste. La compagnie Nolinor qui opérait ce type de Boeing avait dû déménager de Kitchener à Mirabel en 2016 devant les protestations

des citoyens. L'argument économique ne fait pas le poids en regard de la nuisance que l'on impose à des milliers de contribuables.

### **La demande DASH-L d'offrir des vols transfrontaliers à partir de Saint-Hubert**

Nous tenons à manifester notre ferme opposition à toute révision de l'entente liant Transports Canada et ADM pour permettre à DASH-L d'offrir des vols intérieurs ou transfrontaliers à rabais. Alors que les lobbyistes de DASH-L s'affairent auprès de différents organismes fédéraux dont Transports Canada, (plusieurs rencontres figurent au Registre des Lobbyistes notamment avec M. Jean Proulx et M. Adam Lukofsky), nous croyons que ces changements seraient contraires à l'intérêt public. Les conséquences sur le climat sonore de la Rive Sud et sur certains quartiers montréalais seraient très lourdes.

De plus, la gestion actuelle du climat sonore à DASH-L est préoccupante. Le suivi des plaintes est y est déficient. Le comité est inefficace et dysfonctionnel.

### **Le plan d'action sur la gestion du climat sonore d'ADM**

ADM diffusait en mai 2021 sur son site son Plan d'action sur la gestion du climat sonore. Ce plan faisait suite à une consultation en ligne tenue en pleine pandémie, très peu diffusée et à laquelle à peine 241 personnes ont répondu. Le taux de satisfaction des répondants à la consultation a été dans l'ensemble plutôt négatif, au mieux, très mitigé selon les données publiées.

Le rapport qui s'apparentait davantage à un exercice de relations publiques, (<https://bit.ly/3nCZgD6>) s'est avéré dans l'ensemble bien en deçà des attentes : absence d'échéancier précis, aucune garantie de résultats concrets ou de suivi.

L'approche d'ADM dans la gestion du climat sonore laisse perplexe. Elle est déficiente à maints égards. Il suffit pour s'en convaincre de comparer avec ce qui s'est fait dans le domaine à Vancouver (<https://bit.ly/3HJLoyV>) ou à Toronto (<https://bit.ly/3cC1SuM>). Et surtout de voir à quel point dans ces administrations, l'accent est mis sur les relations et le dialogue avec les communautés. Contrairement à Montréal, les gestionnaires de Vancouver et Toronto ont organisé des ateliers communautaires, réunis des résidents de différents quartiers qu'ils ont consulté et écouté avant d'élaborer leur plan respectif. Un «comité de bon voisinage» est en projet à Montréal. Cela aurait dû constituer une étape préparatoire à la consultation.

Si le climat sonore est une priorité comme la clame le gestionnaire, ADM doit y affecter des budgets et des ressources humaines supplémentaires. Essentiellement deux personnes sont impliquées au dossier, une conseillère qui gère les plaintes et la directrice des Relations publiques, Mme Anne Marcotte. C'est bien peu comparé à Vancouver ou à Toronto qui disposent de solides équipes.

Comment expliquer, M. le Ministre, que ce soit un citoyen, M. Bill Mavridis, qui a finalement réussi faire à bouger un peu ADM avec le développement de son application AÉROplainte en 2018 ?

C'est lui également qui a mis sur pied l'Observatoire citoyen du Bruit (<https://www.montreal-db.ca/>) devant les refus répétés d'ADM d'installer des terminaux de surveillance du bruit. ADM ne dispose en effet que de 6 bornes qui sont largement insuffisantes pour cartographier et évaluer avec précision l'incidence du bruit des avions sur la population montréalaise. Pearson indique sur son site le déploiement de 39 terminaux, dont 25 sont actifs. Vancouver dispose pour sa part de 20 stations de mesure.

Bill Mavridis poursuit donc seul, grâce aux dons de citoyens et à une minime subvention de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville son travail *bénévole* de déploiement de stations domestiques de détection du bruit *NOISY* à Montréal et sur la Rive Sud. L'objectif étant de pouvoir disposer de données fiables et accessibles.

Ces données permettront enfin d'évaluer objectivement si les seuils d'exposition au bruit des avions sont conformes aux normes internationales de santé publique les plus récentes.

Comment expliquer l'inaction de Transport Canada à cet égard. À nouveau, citons le Rapport Sgro :

*Recommandation 8 — Transparence des données*

*Que Transports Canada reconnaisse l'importance de la transparence des données dans le renforcement de l'acceptation publique, des infrastructures de transport en recueillant davantage de données sur le bruit afin de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit fondées sur des faits.*

D'autre part, M. Mavridis suggérait concrètement de modifier les procédures de décollage (*Continuous Climb Operations*) pour réduire le bruit des avions. Cette approche entraînerait même selon lui une baisse substantielle du nombre de plaintes.

La faisabilité de cette proposition a-t-elle été évaluée par Transports Canada et NAV Canada? Face à ce dossier complexe, ne faut-il pas élargir la réflexion et la manière d'aborder le problème pour le penser «en dehors de la boîte» en mettant ensemble différents spécialistes indépendants en aéronautique?

## Un enjeu de transparence

L'enjeu de la transparence demeure central dans le dossier de la gestion du climat sonore et fait écho à votre première lettre de mandat à titre de Ministre des Transports en 2019. Le premier ministre, le très honorable Justin Trudeau, soulignait alors cet enjeu en vous confiant la tâche de «mettre en œuvre des mesures qui permettent d'améliorer la transparence, la responsabilisation et l'efficacité des aéroports canadiens».

À l'instar de nombreux observateurs, groupes de citoyens et experts indépendant de l'industrie aéronautique canadienne, nous constatons que cette transparence fait toujours défaut chez les principaux intervenants montréalais que sont ADM, DASH-L et NAV Canada.

Ces gestionnaires privés sont d'abord au service de l'industrie aéronautique. La gouvernance de ces organismes demeure toujours aussi problématique car «ce sont des quasi-monopoles gérant des biens publics dont le conseil d'administration n'a de compte à ne rendre à personne» comme le notait le professeur Jacques Roy ainsi que le regretté Michel Nadeau dans leur étude de 2014 sous l'égide de l'IGOPP, l'institut pour la gouvernance d'organisations privées et publiques (<https://bit.ly/3kZvzKR>) dont les constats demeurent pertinents.

D'autres rapports gouvernementaux du Sénat ou de la Chambres des Communes (Rapport Sgro de 2019 cité plus haut) sont allés également dans ce sens.

En ce qui a trait à NAV Canada, faut-il rappeler qu'en vertu de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, l'organisme jouit d'une immense latitude pour modifier les routes aériennes sans demander l'approbation du Ministre et sans consulter le public.

Lorsque l'incidence est majeure sur la qualité de vie de centaines de milliers de personnes, Transports Canada devrait exiger de NAV Canada des études d'impact et des rapports de spécialistes indépendants incluant des représentants de différents milieux dont la Santé publique et les municipalités et rendre ces rapports publics pour qu'on puisse en débattre de manière transparente et démocratique.

*Pour l'amour du ciel*, il faut que ça bouge! Comment expliquer le peu d'empressement des différents acteurs, Aéroports de Montréal, DASH-L, NAV Canada ou Transports Canada à trouver des solutions concrètes et applicables qui nous mettraient sur la voie d'un dialogue renouvelé et constructif avec la communauté Montréalaise ?

Nous souhaiterions ardemment que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 44e législature puisse se saisir de ces questions dans l'intérêt des citoyennes et citoyens du Grand Montréal mais aussi pour assurer le suivi des recommandations du rapport Sgro de 2019.

Nous avons besoin de vous M. Alghabra pour repartir sur de nouvelles bases. L'intérêt public le commande.

Nous sommes à votre entière disposition pour tout éclaircissement supplémentaire sur les cinq points que nous avons portés à votre attention.

Nous en profitons pour vous souhaiter bonne chance dans la poursuite de votre mandat à titre de Ministre des Transports du Canada.

Nous vous prions d'accepter, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Mario F. Paquet, journaliste et animateur retraité Radio-Canada

Comité

*Pour l'amour du ciel/For heaven's sake.*

5622, 8<sup>e</sup> Avenue, Montréal, Qc

H1Y 2L6

**PAR COURRIEL**

Le 14 février 2022

Votre référence / Your file

Monsieur Mario Paquet

Notre référence / Our file

XAO-2021-507048

SGDDI : 18286474

**OBJET : Climat sonore à Montréal**

Monsieur,

Je donne suite à votre correspondance du 15 décembre dernier, adressée au ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra, concernant le climat sonore à Montréal. Le ministre Alghabra a pris bonne note de votre correspondance et il m'a demandé de vous répondre en son nom.

Permettez d'abord de réitérer que la sécurité est la priorité numéro un de Transports Canada. Dans le cadre de cette responsabilité, le ministère s'assure que tous les aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien le font de façon sécuritaire, conformément à la Loi sur l'aéronautique et au Règlement de l'aviation canadien. Par conséquent, les interdictions ou les restrictions relatives à l'utilisation d'aéronefs en vol ou au sol dans une zone ou dans un espace aérien ne peuvent être émises que pour des raisons de sécurité ou de sûreté aériennes, ou pour la protection du public.

Transports Canada prend au sérieux son rôle de surveillance en ce qui a trait à la sécurité aérienne et il s'attend à ce que tous les exploitants aériens se conforment pleinement à la réglementation. Vous pouvez consulter le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) à partir du site web suivant: <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433>

**Les vols de loisir dans l'espace aérien montréalais**

La mission de Transports Canada est de promouvoir le transport aérien tout en respectant le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). NAV CANADA gère le trafic aérien au-dessus de la région de Montréal dans l'espace aérien contrôlé. L'évaluation faite par Transports Canada démontre que le trafic aérien touristique survolant la région de Montréal est en conformité avec le RAC. La surveillance se poursuit et lorsque requis, un avis d'infraction est émis. Les entreprises et les particuliers contrevenants en

aviation sont listés sur les sites web suivants et ces sites sont mis à jour de façon régulière:

- **Entreprises contrevenantes en aviation:**  
<https://tc.canada.ca/fr/aviation/accidents-aviation-enquetes/infractions-application-loi-aviation/entreprises-contrevenants-aviation>
- **Particuliers contrevenants en aviation:** <https://tc.canada.ca/fr/aviation/accidents-aviation-enquetes/infractions-application-loi-aviation/particuliers-contrevenants-aviation>

Le paragraphe 602.15 (2) du *Règlement de l'aviation canadien* précise qu'il est permis d'utiliser un aéronef, dans la mesure nécessaire pour effectuer un vol aux fins d'entraînement à une altitude et à une distance inférieure à celles visées au paragraphe 602.14 (2) du *Règlement de l'aviation canadien* si l'aéronef est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface et que l'entraînement en vol est dispensé ou supervisé par un instructeur de vol certifié.

### **Le Boeing 737-200 opéré par Chrono Aviation à partir de l'aéroport de Saint-Hubert**

Le Boeing 737-200 n'a jamais été banni au Canada. Ce type d'avion est très important pour le support et le développement des communautés vivant dans le Nord québécois puisqu'il s'agit du seul avion à turboréacteur pouvant être utilisé sur les pistes de gravier du nord du Québec. Les opérateurs des Boeings 737-200 doivent les utiliser en conformité avec le RAC, leur certificat d'exploitation aérienne ainsi que leur programme de maintenance approuvé. La relation commerciale qui unit un aéroport et un transporteur aérien n'implique pas nécessairement Transports Canada dans des situations où aucune réglementation n'existe à ce sujet.

### **La demande DASH-L d'offrir des vols transfrontaliers à partir de Saint-Hubert**

Transports Canada accompagne les aéroports dans leurs démarches dans le cadre de sa propre réglementation. Transports Canada ne peut, en aucun cas, commenter ni divulguer le statut d'une demande. Pour toute information spécifique, nous vous invitons à contacter DASH-L au 450-678-6030.

### **Le plan d'action sur la gestion du climat sonore d'ADM**

Transports Canada encourage la mise en place de comité de gestion du climat sonore aux aéroports canadiens par l'entremise de pratiques recommandées sur son site web à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/gestion-bruit-aeronefs>. À noter que la gestion de ces comités n'est pas prescrite par le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Transports Canada demeure toutefois responsable de l'élaboration des mesures d'atténuation de bruit ainsi que des exigences de contrôle de bruits prises par le ministère des Transports conformément au RAC. La mise en œuvre desdites mesures résulte d'un travail de consultation en vue de gérer les enjeux relatifs au bruit et encourage la collaboration entre l'aéroport et son entourage.

Si vous avez des préoccupations ou des questions quant aux mesures sur le bruit, nous vous invitons à communiquer avec ADM ou à consulter leur site web afin d'avoir plus d'informations sur le fonctionnement de leur comité de gestion du bruit à l'adresse suivante: <https://www.admtl.com/fr/adm/collectivites/climat-sonore>.

### **L'enjeu de la transparence**

Les élus et fonctionnaires municipaux des arrondissements adjacents à l'Aéroport de Montréal siègent au comité de gestion du climat sonore. Ceci leur permet de partager les inquiétudes et les enjeux de leurs concitoyens. Les autorités locales et municipales devraient informer la population et leur faire un rapport sur les enjeux et les développements en cours.

Transports Canada n'a pas le mandat de commenter les résultats des études d'organismes indépendants ni des rapports du Sénat et de la Chambre des communes.

Une partie du mandat de NAV CANADA, conjointement avec les aéroports, est d'établir des procédures de départs et d'arrivées afin de réduire au minimum les désagréments (sonores ou autres) pour les citoyens. Il est à noter que NAV CANADA doit respecter des normes établies par Transports Canada et regroupe une équipe de spécialistes en navigation aérienne qui font des analyses de l'environnement avant que lesdites procédures ne soient établies.

Finalement, en ce qui concerne les fonctionnaires de Transports Canada, ces derniers sont indépendants de l'administration de NAV CANADA.

En espérant que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Joanna Manger  
Directrice générale régionale