

Comité de citoyens



**Le bruit des avions
des écoles de pilotage
impact sur la santé
des citoyens**

**Mémoire présenté au
Comité permanent des transports,
de l'infrastructure et des collectivités
sur la problématique du bruit
de l'aéroport de Saint-Hubert
de la Ville de Longueuil**

Par

**Le Comité anti-pollution des avions – Longueuil
(CAPA-L)
Saint-Hubert (Québec)**

8 novembre 2018

www.capa-l.com

Table des matières

Description du CAPA-L	3
Un comité de citoyens mobilisant la population de l'agglomération de Longueuil	3
La pollution par le bruit : l'exaspération de la population	4
Interventions du CAPA-L et judiciarisation du dossier de la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert - de 2011 à 2018	7
Les recommandations du CAPA-L.....	9
Commentaires en guise de conclusion	10

Documents disponibles sur demande :

- Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement
- Réflexion de la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert : mémoire de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec, mars 2010
- Étude de bruit – Aéroport de St-Hubert, Dessau, 2009
- Rapport d'enquête et d'audiences publiques Steve Flanagan (avril 10)
- Analyse des impacts potentiels du bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens vivant à proximité – Direction de la santé publique de la Montérégie, 2010

Description du CAPA-L

Le CAPA-L, le **Comité anti-pollution des Avions - Longueuil**, est un regroupement de citoyens qui s'est créé 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. Il compte aujourd'hui plus de 300 membres.

Ce regroupement de citoyens s'est donné un mode de fonctionnement démocratique de représentation suite à l'assemblée publique du 16 juin 2009.

En octobre 2010, le Comité s'incorporait selon la troisième partie de la Loi des compagnies. Il est depuis inscrit au registre des entreprises du Québec.

Les buts et objectif du CAPA-L sont :

- **Améliorer** la qualité de vie des citoyens de la Ville de Longueuil et diminuer les impacts de la pollution des avions sur la santé.
- **Dénoncer** toute nuisance sonore excessive produite par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert.
- **Unir** dans la réflexion et l'action tous les citoyens ou organismes.
- **Sensibiliser** la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit.
- **Exiger** l'application rapide et efficace de solutions afin de résoudre ce problème de nuisances sonores excessives.
- **Exiger** que les projets de développement de l'aéroport soient soumis à des consultations publiques.

Lors de cette rencontre, un comité s'est formé afin d'établir les bases de la plate-forme d'actions. Le CAPA-L s'est alors doté de mécanismes d'information auprès de la population de l'agglomération de Longueuil (site Internet, communication par courriel, distribution de tracts d'information et de mobilisation, présence médiatique, etc.).

Le conseil d'administration du CAPA-L compte aujourd'hui huit (8) administrateurs qui se divisent les multiples tâches en fonction des rôles de chacun. Certains agissent en tant que porte-parole, responsable de dossiers politiques ou de santé, responsable des communications, secrétaire, coordonnateur, gestionnaire du fond commun ou du site internet, assistant pour divers mandats, etc.

Un comité de citoyens mobilisant la population de l'agglomération de Longueuil

Dès 2009, le comité s'est fixé la mission d'être actif dans son milieu. À plusieurs reprises, des avis furent distribués massivement aux résidences des secteurs les plus touchés de Saint-Hubert afin de convoquer la population à assister aux conseils de Ville de Longueuil et aux conseils de l'arrondissement de Saint-Hubert. Le résultat est clair; un nombre impressionnant de citoyens sont venus et plusieurs d'entre eux ont manifesté leur mécontentement avec véhémence quant à la nuisance et aux répercussions des avions des écoles de pilotage sur leur vie.

De plus, afin de sensibiliser la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit, le CAPA-L a mis sur pied un site internet permettant au public d'avoir accès à des publications/études sur le sujet, aux actions/activités prévues par le comité et à un lieu d'échange entre les citoyens désireux de partager leurs opinions. Par le fait même, il est aussi possible de communiquer rapidement avec les membres de ce regroupement par courriel.

Le comité est également présent et agit à titre de collaborateur avec diverses instances. Le CAPA-L a siégé, entre autres, à un comité conjoint avec la Ville qui avait pour but d'analyser et de proposer des solutions pour satisfaire le plus rapidement possible les demandes des citoyens. De plus, la Direction de la santé publique et le Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Champlain collaborent en matière de santé environnementale et de développement des communautés.

Le CSSS Champlain a dégagé un organisateur communautaire en support au comité de citoyens. Pour sa part, la Direction de santé publique de la Montérégie a présenté son mémoire à la consultation publique mise de l'avant par la Ville de Longueuil en mars 2010, sous l'insistance des citoyens et l'ampleur de la problématique. À titre de Directrice de santé publique en Montérégie, D^{re} Jocelyne Sauvé 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 et les risques sont possiblement sous-évalués. En effet, les activités des petits avions des écoles de pilotage représentent une gêne sonore de modérée à sévère ».

Finalement, le CAPA-L a demandé et obtenu l'expertise de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec en ce qui a trait à la répercussion du bruit sur la santé et la qualité de vie de la population. L'Ordre insiste pour que tous les acteurs s'activent pour trouver des solutions durables. « Il est maintenant, plus qu'hier, possible d'agir pour assurer aux Québécois et Québécoises un environnement sonore plus sain qui favorise la qualité de vie et la quiétude ».

La pollution par le bruit : l'exaspération de la population

Bien que l'aéroport de Saint-Hubert soit en opération depuis 1927, les citoyens ont toujours su « vivre » avec les activités aéroportuaires. Mais, depuis octobre 2006, les projets d'agrandissement à l'aéroport ont métamorphosé le trafic aérien au-dessus des quartiers résidentiels. Donc, depuis 2006 et plus particulièrement 2008, les écoles de pilotage nuisent à la qualité de vie de plusieurs centaines, voire quelques milliers de citoyens puisqu'elles utilisent des circuits de pratique pour des posés-décollés juste au-dessus des quartiers résidentiels densément peuplés de Saint-Hubert mais également de l'agglomération de Longueuil.

Un survol d'avion à toutes les trois minutes en moyenne, dont le niveau excède 70 dBA, représente une gêne notable. Durant la période d'été lorsque les fenêtres sont ouvertes, les résidents (situés autour du point C et dans la zone située dans l'axe de la piste 24G s'étendant presque jusqu'au point E) ne devraient pas être en mesure d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences, lors des journées achalandées sur la piste 24G. Ceci ne permet pas non plus de profiter paisiblement de leur cour extérieure durant ces journées.

Étude de bruit
Aéroport Saint-Hubert

Une étude¹ commandée par la Ville de Longueuil constate qu'il y a, en moyenne, entre 800 et 900 mouvements d'avions par jour. À plusieurs reprises, ce nombre a excédé les 900 et 1000 mouvements par jour. Ceci représente un avion à toutes les 45 à 60 secondes entre 7h et 23h la semaine, et entre 7h et 18h la fin

de semaine. De ce nombre, il y a entre 208 et 343 décollages d'avion qui dépassent chaque jour les 70 décibels. Ceci représente un avion à toutes les 3 minutes. De tels niveaux sonores ne permettent pas de

¹ Ville de Longueuil, Étude de bruits, Aéroport de Saint-Hubert, Dessau, novembre 2009

profiter pleinement ni paisiblement d'activités effectuées au quotidien tel que d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences lorsque les fenêtres sont ouvertes et, encore moins, de jouir des espaces extérieurs. À cet effet, un citoyen raconte que « Prendre un verre sur ma terrasse, tout en faisant la jasette à mes voisins, cela me ferait très plaisir, mais cela est impossible. Trop de bruit! On ne se comprend pas. J'espère un jour, très bientôt, pouvoir profiter de mon environnement extérieur » (2010).

Dans cette optique, il n'est pas surprenant de voir un grand nombre de citoyens quitter la ville lorsque les vacances estivales arrivent pour enfin pouvoir se reposer et profiter paisiblement de l'environnement extérieur. Il est bien certain que lorsque les gens quittent, ils ne dépensent plus d'argent dans les commerces avoisinants (épiceries, pharmacies, dépanneurs, etc.). Et de toute façon, qui voudrait bien aller manger une bonne bouffe sur une terrasse des restaurants du quartier pour y entendre le bruit incessant des avions des écoles de pilotage. Plusieurs résidents en viennent donc à se demander s'ils continueront de demeurer à Saint-Hubert. C'est l'économie de notre ville qui est touchée!

En 2009, malgré que plusieurs citoyens aient fait des plaintes, l'attitude de l'organisme responsable de la gestion de l'aéroport, DASH-L, visait à décourager les citoyens. La population, est devenue complètement exaspérée et désabusée. Le comportement de DASH-L s'est soldé par un climat de non confiance de la part de la collectivité. Même si les citoyens désirent signaler, ce qui leur semble de l'abus, l'attitude de l'administrateur n'est pas neutre et objective, on laisse entendre aux plaignants que rien ne changera, l'aéroport est là pour rester et que la démarche est inutile. Inacceptable, le processus doit être revu ainsi que la responsabilité.

Selon les nombreuses plaintes reçues au CAPA-L, les problèmes liés à la santé sont des plus évocateurs. Les effets sur la santé les plus souvent décrits sont :

- les citoyens déclarent avoir de la difficulté à dormir adéquatement même avec le port des bouchons dans les oreilles
- avoir des migraines
- devenir agressif
- être insupportable avec leur famille
- éprouver des problèmes de concentration
- oreilles agressées
- se sentir harcelé par le bruit constant
- sentir une grande détresse psychologique

De plus, d'autres personnes de notre collectivité sont victimes du bruit. « Les enfants dans les écoles primaires et secondaires éprouvent des problèmes de concentration et même d'interférence avec la parole. Ce bruit incessant a donc un impact direct sur la réussite scolaire » comme le témoigne une enseignante. En ce qui concerne les bébés dans les garderies ou à la maison, ceux-ci éprouvent des difficultés au niveau de la sieste. Quant aux travailleurs et aux aînés, ils se plaignent de ne pouvoir se coucher avant la fin de la formation des écoles de pilotage, soit 23h00, tous les soirs de la semaine.

Il y a aussi les travailleurs autonomes qui travaillent à domicile, une tendance de plus en plus fréquente de nos jours, qui disent éprouver des problèmes de concentration. Et que dire des retraités qui ont travaillé toute leur vie et qui désirent aujourd'hui profiter non seulement d'un peu de quiétude mais aussi de l'investissement majeur de leur vie, leur maison. Notons que ceux-ci, qui se plaignent beaucoup de cette pollution, sont ouvertement et fortement critiqués par les représentants des écoles de pilotage.

Il faut aussi mentionner que même si l'aéroport de Saint-Hubert ne possède pas un statut international, il opère 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Il n'existe actuellement aucune restriction ou réglementation que les avions soient petits, plus gros, plus bruyants. Pourtant, dans certains aéroports tels que Montréal-Trudeau, des restrictions sont en place. La formation pratique des étudiants des écoles de pilotage se termine régulièrement à 23h00 et, dès 5h00 du matin et même plus tôt, certaines compagnies, comme Pascan Aviation, réchauffent leurs moteurs d'avions pour les départs à 5h30 – 6h00 – 6h30, etc. Ainsi, les activités de l'aéroport affectent gravement de nombreux citoyens.

Notons qu'au cours de l'année 2010, bien qu'il y ait eu des audiences publiques sur la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, Pascan Aviation doublait sa flotte d'avions. Suite à cette augmentation, le conseil de l'arrondissement de Saint-Hubert adoptait, le 13 décembre 2010 une résolution permettant à cette entreprise la construction d'un tout nouvel hangar et ce, malgré les vives contestations des citoyens présents. Plusieurs questions sont restées sans réponse ce soir-là et les citoyens ont vite compris que les élus prenaient, encore une fois, une décision sans tenir compte des impacts directs que ce développement aurait sur leur qualité de vie.

Force est de constater que La Ville de Longueuil ne respecte pas son propre rapport (Rapport Flanagan) car si elle l'avait fait, elle aurait développé dès 2010, une vision concertée de l'avenir de la zone aéroportuaire telle que mentionnée à la recommandation 21. Le projet de Pascan Aviation n'aurait probablement pas pu aller de l'avant, du moins pas avant que le dossier ait été sérieusement étudié. Il en va de même pour le projet d'Hélicraft que les citoyens ont également vivement tenté de bloquer pendant des mois pour les mêmes raisons. Nous pouvons constater aujourd'hui que non seulement cette entreprise a augmenté sa flotte, mais qu'un circuit pour les étudiants permet les vols à répétition juste au-dessus d'un quartier résidentiel de l'agglomération de Longueuil, au grand détriment des citoyens qui commencent à se mobiliser. D'autre part, en août 2018, DASH-L et la Ville de Longueuil annonçait en grande pompe l'achèvement de la réfection de la piste principale et, surtout l'arrivée de Boeings 737, bien que la problématique de bruit déjà existante ne soit réglée. Alors même qu'un représentant du CAPA-L siège actuellement sur le comité du climat sonore découlant du jugement de 2015, il n'était pas au courant de ce fait.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que des taux élevés de décibels provoquent des effets négatifs sur la santé physique et mentale : stress, problèmes cardiovasculaires et d'hypertension, perturbation du sommeil, dépression, agressivité et aggravation des troubles mentaux. Une dame nous dit « Plus question de [...] bénéficier de bonnes nuits de sommeil. On a de la difficulté à s'endormir à cause des avions. On se fait réveiller par eux tôt le matin. Notre niveau de fatigue est élevé, car on n'arrive plus à récupérer. À cela s'ajoute le stress général occasionné par le bruit constant des avions » (2008).

L'OMS est d'avis que tous les acteurs doivent s'impliquer dans la lutte contre le bruit environnemental. À cet égard, l'OMS mentionne qu'une mesure devrait être prise pour protéger les citoyens s'il existe un risque pour que leur santé se détériore et ce, sans attendre que la preuve scientifique soit pleinement établie.

Une étude d'impact du bruit environnemental est essentielle dans la lutte. Elle devrait être exigée avant de mettre en application un projet quel qu'il soit. La municipalité devrait avoir un plan de mise en œuvre de limitation des bruits environnementaux. Malheureusement, malgré les recommandations du rapport Flanagan en 2010, DASH-L et la Ville de Longueuil ont poursuivi le développement de l'aéroport sans

qu'aucune étude de bruit ne soit faite au préalable. De plus, bien au fait des doléances de ses citoyens depuis 2008 sur la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, la ville de Longueuil a permis, au cours des années 2010, le développement de nouveaux quartiers aux abords de l'aéroport que nous soupçonnons être dans des zones de NEF 25 et 30. Le CAPA-L reçoit depuis quelques années les plaintes de ces nouveaux citoyens à qui la ville répond maintenant qu'elle n'a aucun pouvoir de légiférer dans le domaine des activités aériennes. Pire encore, elle a octroyé récemment de nouveaux permis pour un développement résidentiel juste au bout de la piste principale.

Le bruit ne fait pas qu'exaspérer les citoyens aux abords de l'aéroport, mais aussi ceux des arrondissements voisins. Une résidente nous a dit qu'elle avait « remarqué que dans plusieurs communiqués [de la Ville de Longueuil], lorsque l'on parle du bruit des avions, il est mentionné les bruits aux abords de l'aéroport. Je suis résidente de Greenfield Park depuis dix ans et ici le bruit d'avion c'est déplorable été comme hiver. Ne me parlez même plus de l'été, car ici les étés n'existent plus. On ne s'entend même plus parler lorsque l'on veut profiter de la belle saison » (2010).

Selon le mémoire déposé par l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec à la consultation publique de mars 2010, environ 15 à 25 % des gens perturbés portent plaintes. Le CAPA-L a reçu copie de plus de 500 plaintes déposées par les citoyens à Transports Canada. De plus, une pétition a recueilli plus de 2 000 signatures de citoyens. Le CAPA-L estime que près de 13 000 résidents de l'agglomération sont victimes du bruit des petits avions des écoles de pilotage. Si nous ajoutons les conclusions de la Direction de santé publique de la Montérégie dans son mémoire sur le sujet, nous constatons que plus de 17 000 personnes sont victimes d'une gêne sonore de modérée à sévère. Une conclusion s'impose : l'environnement sonore devrait favoriser la santé plutôt que la mettre en danger.

Interventions du CAPA-L et judiciarisation du dossier de la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert – 2011 à 2018

Suite aux nombreuses interventions du CAPA-L auprès des élus municipaux, provinciaux et fédéraux, aux audiences publiques tenues par la Ville de Longueuil en 2010 sous l'insistance des citoyens, des recommandations de la santé publique de la Montérégie, à l'expertise de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec et tenant compte de l'attitude de l'organisme responsable de la gestion de l'aéroport, DASH-L, les citoyens maintiennent une forte pression et continuent de manifester leur mécontentement. Le dossier de la problématique du bruit à l'aéroport de Saint-Hubert deviendra alors judiciarisé.

- En juin 2010, sous la pression des citoyens, le conseil d'administration de DASH-L impose des restrictions sur les posés-décollés de nuit qui ne verront jamais le jour. Mécontentes, les écoles de pilotage déposent une demande d'injonction.
- En février 2011, dans sa décision, la Cour supérieure du Québec reconnaît l'habileté de DASH-L d'établir des règles, des règlements et des directives pour les usagers de l'aéroport et rejette la requête en injonction permanente.
- Dans la même année, les écoles de pilotage vont en appel de la décision de la Cour supérieure et obtiennent le statu quo sur les heures de posés-décollés de nuit et ce, jusqu'à l'audition de la cause au mérite en appel.
- Le CAPA-L multiplie ses interventions durant les mois qui suivent la demande en appel des écoles de pilotage. Il interpelle entre autres les ministres des Transports provincial et fédéral, continue ses interventions auprès des élus lors des séances du conseil de la Ville de la Longueuil, s'adresse à la

Direction de santé publique de la Montérégie et à Santé Canada. Il constate alors que les appuis réels ne viennent pas.

- Le CAPA-L décide alors de présenter une requête au Fonds d'aide afin d'obtenir une aide financière dans le but d'entamer des procédures judiciaires visant un recours collectif.
- En novembre 2011, le CAPA-L dépose une requête pour l'autorisation d'exercer un recours collectif.
- En Août 2012, le CAPA-L se présente à l'audition pour l'autorisation du recours collectif à la Cour supérieure du Québec.
- En novembre 2012, une audition a lieu à la Cour d'appel dans la cause des écoles de pilotage contre DASH-L concernant le pouvoir d'administrateur de l'aéroport.
- En mars 2013, la Cour d'appel rend sa décision. Les écoles sont déboutées. Elles voulaient empêcher DASH-L d'encadrer les posés-décollés, les heures d'exploitation de l'aéroport, la plage horaire pour les posés-décollés, ainsi que l'utilisation des pistes.
- De la décision de la Cour d'appel obtenue en mars 2013 jusqu'au règlement du recours collectif en 2015, DASH-L n'entreprend aucune action. Malgré les interventions continues du CAPA-L auprès des différentes instances, les citoyens doivent encore subir le bruit causé par les avions à pistons des écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert jour après jour et ce, tant les vols de jour que les vols de nuit.
- Le mois de juin 2013 marquera le début des rencontres avec les procureurs des parties poursuivies dans le cadre du recours collectif, soit la Ville de Longueuil, DASH-L, NAV Canada, Transports Canada et les écoles de pilotage.
- En septembre 2013, c'est le début des rencontres de conférence de règlement à l'amiable.
- En juillet 2015, les parties arrivent finalement à une entente de principe dans le cadre du recours collectif après plus de cinq rencontres en conférence de règlement à l'amiable qui se sont déroulées entre septembre 2013 et avril 2014.
- En octobre 2015, c'est l'homologation du jugement. Le CAPA-L réussit enfin à obtenir certains gains tels la pose de silencieux sur plus de 90 pourcent de la flotte des écoles de pilotage poursuivies, un horaire d'été, un horaire pour encadrer les vols de nuit, la mise en place d'un comité du climat sonore, etc.
- En mai 2017, malgré le jugement obtenu en 2015, les écoles de pilotage décident de ne pas respecter l'article qui encadre les vols de nuit, prétextant qu'elles n'ont pas à le faire puisque leurs avions ne sont toujours pas équipés de silencieux. Sur notre insistance, DASH-L émet un NOTAM afin de faire respecter l'horaire prévu dans le jugement de la Cour supérieure. Peu de temps après, Transports Canada retire le NOTAM.
- Suite au retrait du NOTAM par Transports Canada, le CAPA-L entreprend de nouvelles interventions auprès de DASH-L, de NAV Canada, de Transports Canada, de la Ville de Longueuil et de leurs procureurs. Plus de 63 démarches ont été entreprises soit par téléphone, par lettre, par des interventions au conseil de ville, etc.). Le CAPA-L s'informe aussi auprès de Novalex et de Juripo afin de connaître quels sont leurs droits.
- En janvier 2018, le CAPA-L fait une nouvelle requête auprès du Fonds d'aide afin d'obtenir du financement pour entamer une poursuite en outrage au tribunal.
- En avril 2018, le CAPA-L présente sa requête en outrage au tribunal à la Cour supérieure du Québec. Il obtient l'autorisation de procéder.

- En mai 2018, DASH-L décide de suspendre les réunions du comité du climat sonore, découlant pourtant du jugement de 2015, compte tenu de la poursuite en outrage au tribunal du CAPA-L contre les écoles de pilotage.
- En juin 2018, le CAPA-L demande à DASH-L la reprise des réunions du comité du climat sonore.
- En octobre 2018, DASH-L reprend les réunions du comité du climat sonore.

Les recommandations du CAPA-L

Afin de diminuer l'impact du bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, le CAPA-L croit que des solutions existent et peuvent être mises en application avec l'aide et l'appui de Transports Canada et la volonté des différents intervenants.

Le CAPA-L demande au ministère des transports du Canada, d'exercer tout le leadership nécessaire afin d'établir un véritable plan d'actions. Ce plan devra répondre aux attentes de toute la population de l'agglomération en regard de l'amélioration de la qualité de vie.

Voici les recommandations proposées par le CAPA-L à Transports Canada :

- Contribuer à mettre en place une vraie politique sur le bruit et encourager Santé Canada à revoir ses normes d'impacts afin d'améliorer la protection de l'environnement.
- Recommander l'installation de stations de mesure de bruit permanentes afin de mieux cerner la problématique de bruit.
- Collaborer avec NAV Canada pour des solutions aux routes aériennes afin que le trafic soit mieux réparti quand il y a plusieurs pistes accessibles.
- Recommander aux différents intervenants de limiter le nombre d'écoles de pilotage dans les secteurs touchés.
- D'exiger la pose de silencieux lorsque certains modèles sont homologués et disponibles.
- De revoir rapidement les plans de cours des pilotes afin de réduire au minimum le nombre de posés-décollés et le nombre d'appareils dans les circuits.
- Redessiner entièrement les circuits des posés-décollés afin de limiter l'impact du bruit sur la population et d'éviter les zones densément peuplées.
- Décaler le seuil de piste lorsque possible afin que les avions soient plus élevés lors de leur passage au-dessus des résidences.
- Recommander l'existence de zones tampons autour des aéroports.
- D'inclure dans tout nouvel investissement de l'aéroport un programme dédié à l'amélioration du climat sonore.
- D'augmenter ses exigences en ce qui a trait aux petits avions incapables d'atteindre un seuil de hauteur acceptables.
- Restreindre les horaires des gros porteurs en leur interdisant les vols de nuit.

De plus,

- Transports Canada, NAV Canada et le gestionnaire de l'aéroport doivent prévoir des sanctions pour les utilisateurs délinquants.

- Des consultations publiques doivent être tenues afin de discuter de l'impact potentiel des développements de l'aéroport sur la population.
- Les intervenants doivent travailler de concert afin de développer un plan de développement durable en harmonie avec l'environnement.
- Les municipalités, qui ont le pouvoir d'émettre des permis de développement résidentiel, doivent comprendre toute leur responsabilité lorsque vient le temps d'en émettre dans les zones où les NEF sont de 25 et 30.

Commentaires en guise de conclusion

Les citoyens de Saint-Hubert et ceux de l'agglomération de Longueuil ont toujours su vivre en « bon voisinage » avec l'aéroport. Mais, le développement des écoles de pilotage et de l'aéroport au cours de la dernière décennie, fait en sorte que la population est exaspérée par la situation qu'elle vit au quotidien.

L'aéroport est un bien collectif qui doit être développé en harmonie avec ceux et celles qui partagent cet espace. Un consensus semble se dégager parmi plusieurs acteurs du milieu à l'effet que le bruit généré par l'aéroport de Saint-Hubert doit diminuer et être mieux encadré. Le bruit est la deuxième menace environnementale, après la pollution de l'air. Ces deux menaces existantes et vécues par les citoyens doivent donc être sérieusement prises en compte dans un plan de développement durable.

L'annonce en grande pompe de la réfection de la piste principale en août dernier ainsi que de l'arrivée de gros porteurs à l'aéroport de Saint-Hubert inquiètent réellement les citoyens qui n'ont pas été consultés encore une fois par DASH-L et les élus municipaux. En parallèle, l'octroi de nouveaux permis par la Ville de Longueuil pour le développement d'un nouveau quartier résidentiel juste au bout de la piste principale est, à notre avis, totalement irresponsable.

Les citoyens de Saint-Hubert et ceux de l'agglomération de Longueuil, qui mènent une chaude lutte depuis plus de 10 ans, croient qu'il ne soit pas normal de devoir entreprendre des démarches aussi difficiles et exhaustives pour retrouver leur qualité de vie. De simples citoyens ne devraient pas être laissés pour compte et se retrouver à porter tout le poids de l'inaction ou des mauvaises décisions des différents intervenants. Des solutions existent! Des décisions concertées peuvent être prises !

Transports Canada doit donc assurer un leadership efficace auprès des gestionnaires de l'aéroport, des élus municipaux et des locataires de l'aéroport pour assurer la mise en place de stratégies gagnantes pour tous et chacun.

Ensemble, nous pouvons y parvenir !

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

8 novembre 2018