

Notes pour la présentation du mémoire des Pollués de Montréal-Trudeau, le 20 octobre 2014, dans le cadre de la Consultation publique sur les moyens pour favoriser l'accroissement des vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal

Notre groupe n'a pas de position arrêtée sur les vols internationaux. Nous disons que l'accroissement de ces vols et de tous autres vols, nationaux ou transfrontaliers, doivent se faire dans le respect de la population qui vit autour de ses aéroports.

Donc, vous avez notre appui si ces vols surviennent à l'intérieur d'un horaire allant de 7 heures le matin à 23 heures le soir.

Que des indications sont données aux pilotes pour qu'ils adoptent des stratégies de décollage et d'atterrissage qui amenuisent la pollution sonore.

Nous avons toutefois des recommandations précises à faire à la Ville de Montréal :

Bien que notre incorporation comme OSBL se soit faite en juin 2013, les actions – individuelles ou collectives – de notre groupe remontent à 2011-2012 environ.

On peut vous le dire : en matière de pollution sonore générée par la présence de l'aéroport Mtl-Trudeau : la gestion d'Aéroports de Montréal (ADM) est catastrophique.

Le bruit généré par les aéronefs survolant Montréal a augmenté touchant des milliers et des milliers de Montréalais.

Les vols à basse altitude de jour et de nuit sont généralisés entre autres en raison notamment de consignes de NAV Canada en 2012 d'amorcer plus tôt à l'est le plongeon sous le seuil des 3 000 pieds.

Or, ADM ne reconnaît pas la véracité de ces changements. C'est une organisation fermée, secrète. Pour elle, tout est beau, il n'y a pas de problèmes.

On prétend même que le bruit ne cesse de faiblir et que seulement 2 836 personnes vivaient sous l'empreinte sonore.

Cette organisation ne mesure pas le bruit à l'est de l'Autoroute 15 alors que selon ses proches chiffres de 2013, pour plus de 55 % des atterrissages, les aéronefs passent au-dessus de St-Michel, Villeray, Ahuntsic et St-Laurent et que 20 % des décollages se font au-dessus de Mont-Royal et Villeray. Pour ces deux secteurs, c'était pire en 2012 alors que les citoyens goutaient à 31 % des atterrissages et 26 % des décollages de Mtl-Trudeau.

Curieusement, aucun atterrissage en 2013 ne s'était fait du côté de Pointe-Claire et Dollard-des-Ormeaux et seulement 6 % des décollages s'y dirigeaient. ADM a installé pourtant une station de mesure à Pointe-Claire et une autre à

Dollard-des-Ormeaux et révèle dans son rapport annuel qu'il y a amélioration du niveau de bruit moyen annuel à ces deux endroits. On le comprend.

La situation a aussi été stable à Côte St-Luc où il y a une station de mesure d'ADM alors que ADM nous dit dans un même temps qu'il n'y a eu aucun avion qui a survolé ce territoire tant pour les décollages et les atterrissages en 2013...

Le fiasco d'ADM en matière d'environnement sonore nous a poussé à examiner quelque peu sa gestion dans son ensemble :

On se rend compte que bien que le trafic passagers augmente à ses aéroports, les mouvements d'aéronefs sont moindres aujourd'hui qu'il y a 20 ans

Regardons plus attentivement les dernières années :

En 2011 : 253 298 mouvements

En 2012 : 243 436 mouvements

En 2013 : 234 638 mouvements

Et au 1^{er} trimestre 2014 : baisse de 2,4 % sur le trimestre correspondant.

On se dirige donc vers 229 006 mouvements en 2014

Cela signifie une baisse de 9,6 % en l'espace de 3 ans, alors que la situation économique en Amérique du Nord s'est dans l'ensemble améliorée.

C'est donc une tendance forte : Il y a moins de vols à Montréal-Trudeau année après année.

Que signifie cette statistique ?

Qu'il y a un problème de gestion et que le gestionnaire n'a pas fait ses devoirs. Rappelez-vous qu'au moment du transfert des vols de Mirabel à Dorval, ADM nous avait promis de faire à ce dernier endroit un véritable hub (plaque tournante) du trafic aérien en Amérique du Nord. Normalement, cette réalisation aurait généré des augmentations substantielles des mouvements d'aéronefs à l'aéroport Montréal-Trudeau.

D'ailleurs ce n'est pas pour rien que Montréal a glissé au 4^e rang des plus importants aéroports du pays, reléguée carrément à un caractère régional.

Malgré cela, ADM note que de 2002 à 2013, entre 7 et 9 % des départs totaux, chaque année, ont eu lieu entre minuit et 7 heures du matin et que 4 % des arrivées de 2006 à 2013 ont eu lieu entre 1 h du matin et 7 h. du matin. Ces chiffres sont tout simplement scandaleux pour un aéroport qui n'a pas véritablement de problème de disponibilité dans les créneaux horaires que nous demandons, soit de 7 heures le matin à 23 heures.

C'est pourquoi nous invitons la ville de Montréal à voir de plus près à la gestion de l'aéroport.

Comment ?

À court terme

En s'entendant avec ADM pour avoir 6 de ses élus sur son conseil d'administration – qui en compte 15

3 de ses élus devraient venir des arrondissements suivants :

- Ahuntsic-Cartierville
- Villeray-St-Michel-Parc-Extension
- Saint-Laurent

Et un 4^e poste devrait être offert à Ville Mont-Royal

Montréal verrait alors mieux à atteindre ses objectifs de développement économique et pourraient mieux

représenter ses milliers de citoyens qui se plaignent des perturbations sonores engendrées par la présence de cette infrastructure collective en milieu densément peuplé.

Dans cette foulée, elle pourrait recommander fermement la création d'un organisme indépendant de mesure du bruit aérien comme ce qui est en vigueur en Europe.

À long terme

Montréal doit œuvrer pour reprendre des mains d'ADM la gestion des aéroports de Montréal. La volonté initiale du gouvernement canadien en 1992 était de remettre au milieu la gestion des aéroports.

Comme Montréal est une organisation publique qui a à cœur son développement économique et le mieux-être de ses citoyens, elle devrait être aux commandes de ses aéroports. C'est ainsi qu'elle pourra vraiment influencer sur les vols internationaux.

Pour nous, il serait plus aisé de travailler avec une organisation transparente qui rend des comptes à la société. Une organisation qui vient du milieu et j'insiste de tous les milieux de vie montréalais et représente véritablement le milieu.

En conclusion, c'est bien beau les consultations, mais tant qu'ADM sera là, vous ne serez pas satisfait tant qu'aux

dessertes internationales et de leur côté les citoyens auront toujours autant de griefs contre cette société privée. Et ces griefs se traduiront inmanquablement un jour par une fuite de ces citoyens vers des zones au climat sonore aérien plus acceptable. Vous serez perdants sur tous les tableaux.

Nous vous encourageons donc à viser, dans ce dossier, le développement économique durable.

ANNEXES



Les objectifs poursuivis par Les Pollués de Montréal-Trudeau

- Faire appliquer un **véritable couvre-feu de nuit** à l'aéroport Montréal-Trudeau, comme promis lors du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval, et le renforcer pour qu'aucun mouvement d'aéronef ne survienne de 23 heures à 7 heures du matin. Les seules dérogations devraient être celles indiquées à l'origine : danger d'écrasement d'un appareil et transport d'organes.
- Instaurer **une surtaxe bruit** substantielle pour les transporteurs transgressant le couvre-feu et remettre une partie de ces amendes à des organismes des milieux touchés par la pollution sonore qu'ils engendrent ou en prenant des mesures concrètes (insonorisation des habitations les plus touchées, études sur la pollution causée par le trafic aérien montréalais, etc.)
- Rehausser les **niveaux d'altitude** des avions survolant le ciel montréalais là où c'est possible en prenant exemple sur les meilleures pratiques mondiales
- Revoir **les couloirs** empruntés par les avions pour les atterrissages et les montées suite au décollage afin d'amenuiser et de mieux répartir, si possible, les effets nuisibles de leur passage au-dessus des secteurs résidentiels.
- Réaliser ou obtenir des **études** indépendantes sur les **effets sociaux sanitaires** de ces vols sur la santé des résidents des quartiers montréalais touchés.
- Installer des **stations de mesure** du bruit à l'est de l'autoroute 15 (notamment à Mont-Royal, Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et à Saint-Léonard).
- Établir le constat de la **pollution autre que sonore** (chimique, environnementale, etc.) sur les sols montréalais – végétaux, faune, flore, habitations, piscines, etc. – et sur les êtres humains, notamment par les rejets et émanations de substances toxiques larguées par les avions en vol. Il faut savoir que ces déjections sont beaucoup plus grandes au décollage et à l'atterrissage que lorsque les appareils ont atteint leur vitesse de croisière.
- Faire place aux **citoyens sur les instances d'ADM** en créant 2 postes leur étant réservés sur son conseil d'administration – composé de 15 gens d'affaires ou administrateurs de sociétés exclusivement – et en intégrant 2 autres citoyens au sein de son comité consultatif sur le climat sonore.

Part des vols à l'extérieur des heures d'exploitation

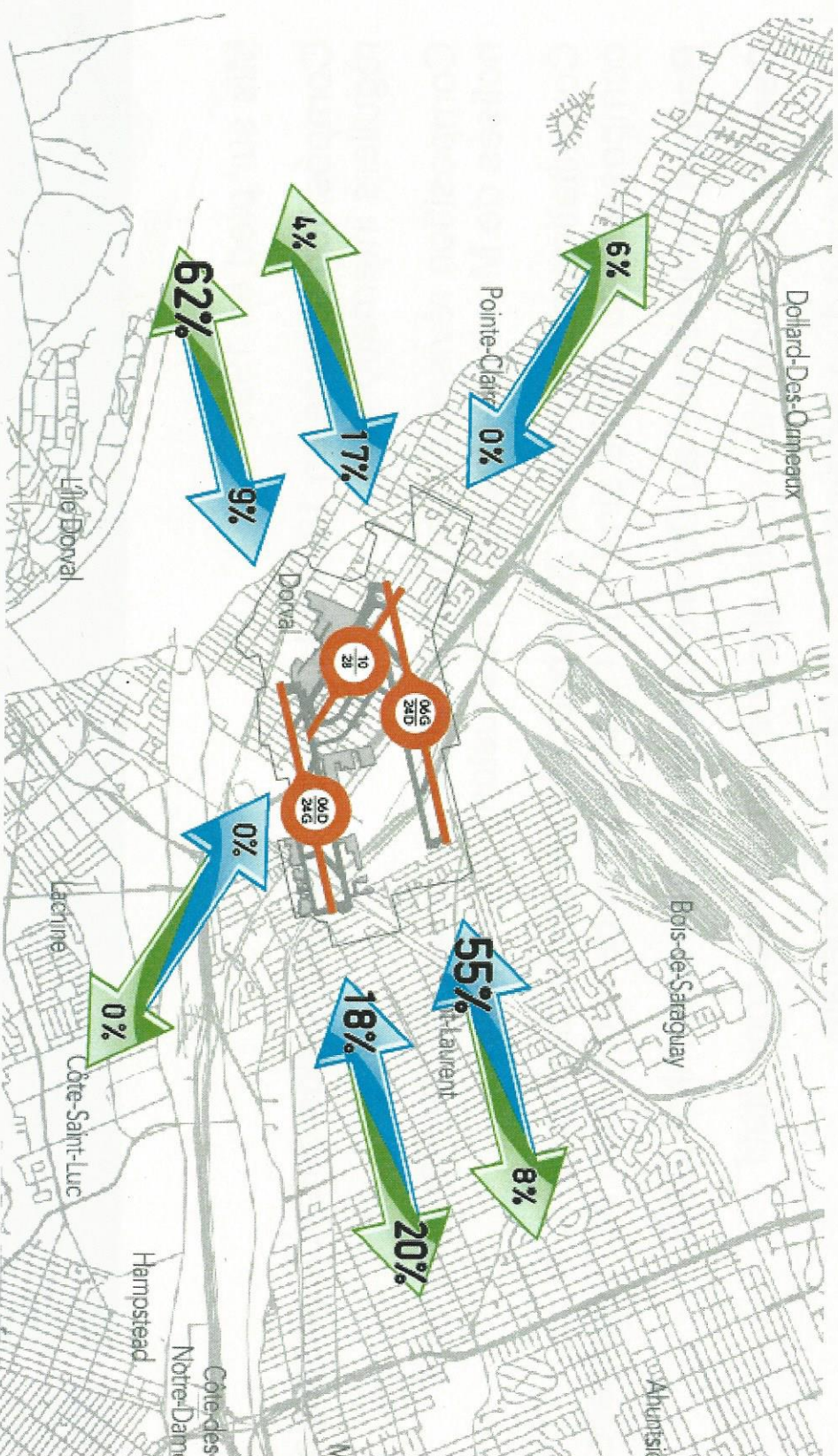
Année	% Départs totaux 00 h – 7 h	Année	% Arrivées 1 h – 7 h
2002	7%	2002	2%
2003	8%	2003	3%
2004	8%	2004	3%
2005	9%	2005	3%
2006	9%	2006	4%
2007	8%	2007	4%
2008	8%	2008	4%
2010	7%	2010	4%
2011	7%	2011	4%
2012	7%	2012	4%
2013	7%	2013	4%

Le pourcentage de vols à l'extérieur des heures d'exploitation est stable et est composé majoritairement d'avions de moins de 45 000 kg.

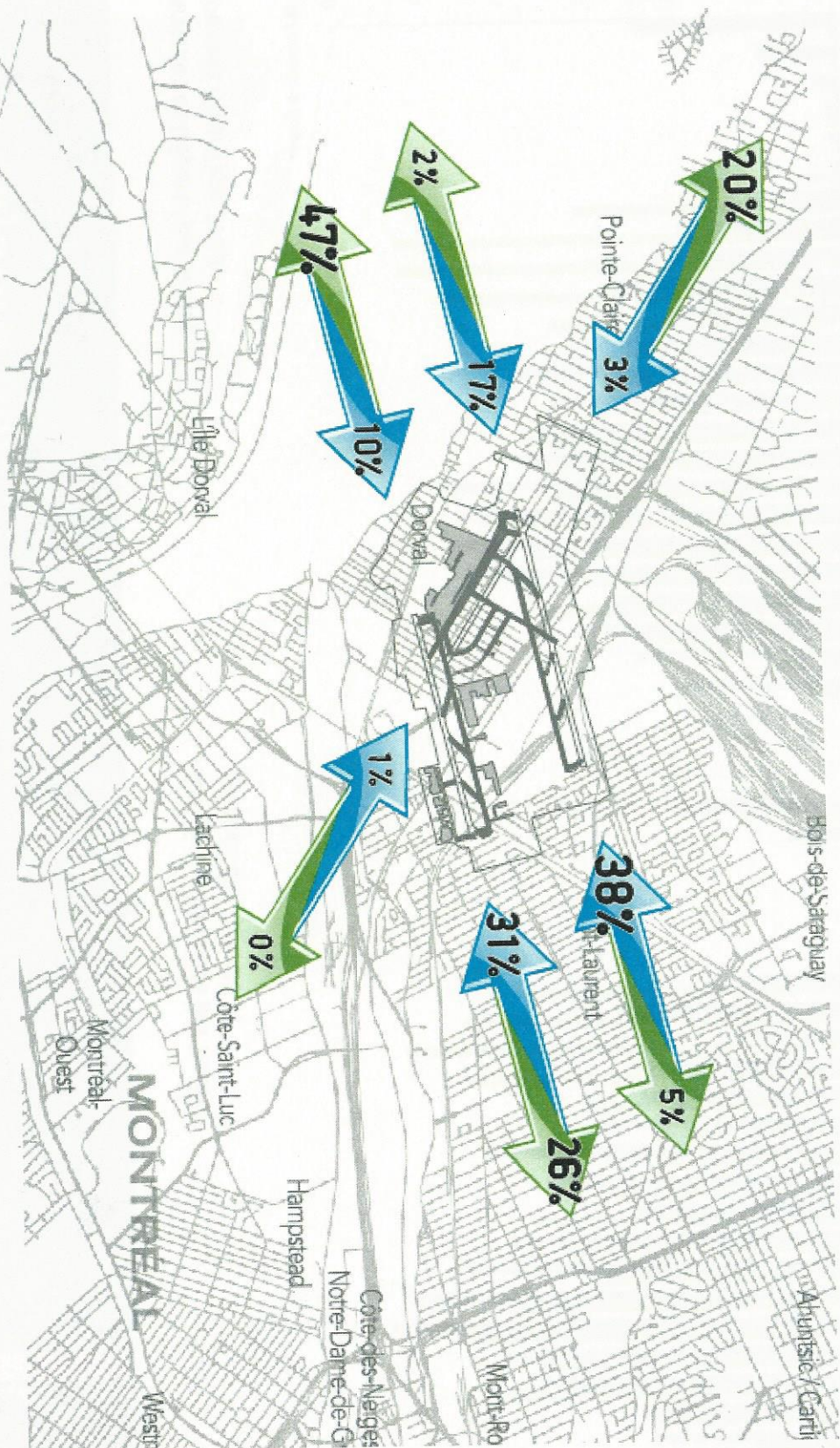
Les départs sont majoritairement entre 6 h et 7 h.

Le nombre de vols a diminué de 3 %, passant de 227 773 en 2012 à 220 224 en 2013

Statistiques d'utilisation des pistes 2013



Statistiques d'utilisation des pistes 2012



À noter que la piste 06G-24D a été fermée du 7 mai au 17 juillet 2012 pour des travaux de resurfage.

MOUVEMENTS AÉRIENS
Aéroports de Montréal (YUL & YMX)
JUILLET 2014

	TOTAL (YUL & YMX)				Variation		
	2014	2013	2012	2011	14-13	13-12	12-11
janvier	18 325	19 322	19 455	19 438	-5.2%	-0.7%	0.1%
février	17 337	17 768	19 508	18 157	-2.4%	-8.9%	7.4%
mars	19 503	20 158	21 039	20 884	-3.2%	-4.2%	0.7%
1er trimestre	55 165	57 248	60 002	58 479	-3.6%	-4.6%	2.6%
avril	18 800	19 495	19 910	20 010	-3.6%	-2.1%	-0.5%
mai	19 263	20 052	20 962	21 757	-3.9%	-4.3%	-3.7%
juin	20 203	20 066	21 157	22 795	0.7%	-5.2%	-7.2%
2e trimestre	58 266	59 613	62 029	64 562	-2.3%	-3.9%	-3.9%
juillet	20 757	20 575	21 314	22 956	0.9%	-3.5%	-7.2%
août		21 031	21 799	23 066		-3.5%	-5.5%
septembre		19 985	20 635	22 133		-3.1%	-6.8%
3e trimestre		61 591	63 748	68 155		-3.4%	-6.5%
octobre		19 752	20 156	21 494		-2.0%	-6.2%
novembre		18 263	19 195	20 324		-4.9%	-5.6%
décembre		18 171	18 306	20 284		-0.7%	-9.8%
4e trimestre		56 186	57 657	62 102		-2.6%	-7.2%
Total	134 188	234 638	243 436	253 298	-42.8%	-3.6%	-3.9%
À ce jour	134 188	137 436	143 345	145 997	-2.4%	-4.1%	-1.8%

	DOMESTIQUE (YUL & YMX)				Variation		
	2014	2013	2012	2011	14-13	13-12	12-11
janvier	9 918	10 595	10 902	10 568	-6.4%	-2.8%	3.2%
février	9 415	9 781	11 129	10 016	-3.7%	-12.1%	11.1%
mars	10 316	10 877	11 800	11 708	-5.2%	-7.8%	0.8%
1er trimestre	29 649	31 253	33 831	32 292	-5.1%	-7.6%	4.8%
avril	10 378	11 073	11 284	11 318	-6.3%	-1.9%	-0.3%
mai	11 076	11 876	12 775	13 577	-6.7%	-7.0%	-5.9%
juin	11 556	11 616	12 624	14 032	-0.5%	-8.0%	-10.0%
2e trimestre	33 010	34 565	36 683	38 927	-4.5%	-5.8%	-5.8%
juillet	11 936	11 868	12 415	13 964	0.6%	-4.4%	-11.1%
août		11 993	12 480	14 186		-3.9%	-12.0%
septembre		11 679	12 139	13 809		-3.8%	-12.1%
3e trimestre		35 540	37 034	41 959		-4.0%	-11.7%
octobre		11 518	11 986	13 525		-3.9%	-11.4%
novembre		10 666	11 574	12 802		-7.8%	-9.6%
décembre		9 851	10 324	12 056		-4.6%	-14.4%
4e trimestre		32 035	33 884	38 383		-5.5%	-11.7%
Total	74 595	133 393	141 432	151 561	-44.1%	-5.7%	-6.7%
À ce jour	74 595	77 686	82 929	85 183	-4.0%	-6.3%	-2.6%