

Présentation d'un mémoire déposé dans le cadre de  
consultations publique sur le Développement  
Économique de Montréal.

*“ Favoriser l'accroissement des vols direct internationaux,  
une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal ”*

Présenté à la commission permanente sur le développement  
économique et urbain et l'habitation.  
Et au service de développement Économique de Montréal

Présenté par : Daniel Lalonde  
Citoyen de l'arrondissement de Saint-Laurent

21 Octobre 2014

## Remerciements

Je souhaite remercier le président de La Commission Permanente sur le Développement Économique et Urbain et L'Habitation de Montréal M. Giovanni Rapanà qui m'a invité à présenter un mémoire lors de la séance et consultation publique au mois de septembre 2014, sur la question d'une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal par la Favorisation de l'accroissement des vols directs internationaux par l'aéroport de Montréal Trudeau.

Je tiens aussi à remercier M. Maurice Cohen qui m'a encouragé et guidé vers les personnes dont Mme Sylvie Lalonde pour son aide à la coordination de ma présentation.

Je tiens aussi à remercier les collaborateurs et professionnels qui ont préféré rester dans l'anonymat en joignant leurs aides et informations à la préparation de ce document.

Je profite aussi de cette ouverture pour saluer la collaboration des membres de cette commission qui auront la délicate tâche de rendre un délibéré de ces audiences et d'en rédiger .

# Sommaire

Dans cette présentation vous retrouverez plusieurs graphiques démontrant des courbes et valeurs de niveaux de bruit incommodant pour mon confort et quiétude de vie. Je crois sincèrement que les activités de l'aéroport ont changé aux cours des dernières décennies qui ont modifiés l'aspect et le genre de trafic aériens. Comme citoyen de près d'un demi-siècle à vivre à ville Saint-Laurent, j'ai connue l'époque de Canadair et l'évolution aéronautique.

Comme habitué des harmonies et voltige consacré aux plus nanties et privilégié des pouvoir voyager par avions j'ai toujours apprécié cette coordination aux trafics humains et appareils. Là où j'ai commencé à déchanté est lorsque les gains financier surviennent sur mon bien-être.

Antérieurement l'arrondissement d'un aéroport vivait d'avantage des bénéfices liés à l'aéroport, tel la proximité pour ces gens d'affaires et ces multiples travailleurs dont les niveaux sociaux étaient prisés. Il y existait un respect de voir ces appareil lancé dans le ciel pour une aventure dont le progrès en à favorisé l'approche et les avantageux déplacements internationaux, régionaux et mondiale. Il existait même presque un sentiment de snobisme de vivre auprès des gens d'affaires et travailleurs voyageant par avions.

Maintenant le progrès en est parvenu à rendre ces merveilles technologiques en autobus du ciel. Je conviens que ce progrès est difficilement réversible, par contre ou il y à un choque technologique avec l'être humain est que cette merveille du transport est devenu un camion du ciel. Ces poids lourd du ciel ne font plus partis du patrimoine aéronautiques que jadis Montréal fut l'un des plateaux tournant important pour l'Amérique.

Ce qui doit être observé aujourd'hui est un désenchantement de plusieurs citoyens en plusieurs arrondissements, ayant les mêmes conflits, face aux vols dérangeants qui surviennent de l'aéroport Montréal Trudeau.

Ce qui est souhaitable est qu'une contribution par les arrondissements de Montréal forme une coalition sur l'environnement de Montréal **par la création d'un comité municipale formé de représentants des arrondissements et de membres citoyens** représentant différents groupe ayant soulevé les premiers signaux dépistant les problèmes liés aux vols nuisibles pour eux et leurs environnements.

Pour l'apport économique tertiaire présenté par le service de développement économique de Montréal peu de données statistiques financière sur l'ordre de l'accroissement, incitent de façon favorable aux multiplications de vols internationaux. Peu de participations d'organismes locaux comme, hôtelleries ou restaurations, limousine sont venues présenté d'argument pour appuyer cette décision.

*Comme j'ai fais l'exercice d'acheter un billet en ligne, j'ai remarqué aucune différence de prix entre un départ de Montréal ou Toronto pour un vol vers l'Asie. Les prix sont identiques. Et pour faire le meilleur achat en ligne soit par Toronto ou Montréal toute deux offraient des vols avec escales pour une durée de voyage de près de 17h00 de vols et transferts. Ou est donc le gain ?*

- **Quel Apport de économique doit-ont contemplé ?**
- **En milliers de \$, en quel que centaines de milliers de \$, en Millions de \$ ?**
- **Et si apport économique est, pour quels sociétés ou entreprises ?**
- **Dont les profits seront versé pour des administrateurs ou actionnaires qui non aucun attrait pour notre ville sauf l'exploitation pur et simple.**
- **Démontré mois que le poids économique créé sera plus important que le poids de la santé communautaire des milliers d'individus déjà infecté sans en être conscient.**

Vous trouverez aussi un témoignage présenté aux noms de milliers d'enfants, parents et de centaines de travailleurs dans les écoles de Saint-Laurent, concernés par les activités aéroportuaire de Montréal.

Enfin ce qui est pour moi une plus grande appréciation de l'essor économique primaire de Montréal est qu'une adoption de règlementations antibruit, favorisant le développement d'avions commerciales de génération et type CS100 et CS300 dont la fabrication est du grand Fabricant Montréalais : Bombardier dont les moteurs sont produits par un autre fabricant ayant leurs activités au Québec : Pratt & Whitney. Pour ce volet j'ai suggéré qu'une adoption législative suggère et incite les transporteurs qui souhaite faire des activités dans l'espace aériens de Montréal qu'il existe des conditions à respecter. Allant de 20 % des mouvements typiquement soit consacrés aux CSéries ou meilleur d'ici 2019 et que 40 % des mouvements y soit faits pour 2029. Pour l'ensemble des vols de soirs/nuits ils seraient appréciés d'avoir une limitation à 40 - 100 % exclusif à ce type d'appareils dans les cas de vols cargos dans les mêmes ordres de temps.

Mirabel doit faire aussi partie du réseau.

# Table des matières

Remerciements .....	ii
Sommaire.....	iii
<b>Table des matières .....</b>	<b>v</b>
Liste des figures.....	vi
Liste des tableaux .....	vi
Introduction .....	1
1 Constitution Légal de L'ADM.....	2
1.1 La légitimité des revendications fédérales.....	2
2 CONSCIENCE DE LA SITUATION .....	3
2.1 Dans le quotidien.....	3
De jours.....	3
De Nuits .....	4
2.2 Sensibilisation à l'environnement et le rayonnement mondiale. ....	4
3 RÉGLEMENTATION .....	7
3.1 Le Bruit dans l'environnement au Québec .....	7
3.2 Revoir les règlements.....	7
<i>Favoriser Bombardier</i> .....	7
<i>Favoriser Mirabel</i> .....	7
4 Développement Économique de Montréal .....	8
4.1.1 Présentation des informations .....	8
Conclusion .....	9

## Liste des figures

Fig.1.	Enregistrement sonore ambiant aux passages aérien à Saint-Laurent la nuit.....	6
--------	--	---

## Liste des tableaux

Tableau.1.	Problématique diurne dans l'environnement urbain de Saint-Laurent .....	3
Tableau.2.	Problématique nocturne dans l'environnement urbain de Saint-Laurent.....	4
Tableau.3.	Divers exemples sur l'échelle du bruit pour une fréquence de 1000 Hz .....	5
Tableau.4.	Regard comparatif aux bruits de basses fréquences .....	6

## Introduction

La remise de cette présentation vient d'une invitation lors de l'assemblée sur la consultation publique pour " *Favoriser l'accroissement des vols direct internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal* ". À l'assemblée public et sur l'invitation du président M. Giovanni Rapanà. Celui-ci m'a invité à présenter mes commentaires, réflexions et questionnements à l'égard des informations partagées lors de la soirée du 22 septembre 2014.

Avant tout comme citoyen engagé dans ma communauté et homme d'affaire de Montréal il me fait plaisir et honneur de vous présenter mes observations et recommandations pour la présente consultation. Résident en l'arrondissement de Saint-Laurent depuis 1969 et propriétaire résident depuis 1992 font de moi une personne bien agréer sur l'espace aérien local. Ayant vécu près de vingt ans sous la piste de Canadair et en bordure de la piste 24 R de l'aéroport de Dorval m'ont fait connaître les mouvements du trafic aérien. Maintenant, comme propriétaire j'habite directement sous le corridor 24 R de Montréal Trudeau.

À mes débuts comme nouveau contribuable municipal j'ai détesté la technologie électronique vs l'arrivée des vols d'aéronefs. Chaque passage d'avion brouillaient et interféraient les ondes radio d'émissions dont je captais les signaux en heures d'écoute sur mon poste téléviseur. Cette frustration m'a engendré l'achat du service de câblodistribution afin de résoudre la problématique de perte de signal durant l'écoute d'une programmation. Malgré ma nouvelle installation, l'écoute d'émissions télé reste éprouvée.

Par saison estivale, en relaxant chez moi, ma fenestration ouverte sur l'extérieur afin de me rafraichir et profiter des moments d'accalmie dans ma demeure devenaient enrageant par périodes d'arrivages ponctuel et périodique d'avions. Je ne pouvais plus écouter les nouvelles sans être obligé de monter le volume d'écoute des émissions aux niveaux supérieur du bruit des avions de façon à avoir une écoute continue. Perturbé par de nombreux vols en heures de pointe et tard en soirée, ont engendré les stressés de cette mécanique et aussi plus particulièrement perturbé la quiétude du sommeil de mes nuits.

Ce qui m'a permis jusqu'à dernièrement de contrer cette situation fut d'emménager mon sous-sol en salle télé et installer un système de climatisation central afin de vivre cloîtré dans ma résidence. Toutes ces mesures ont été pour moi des changements important financièrement et moraux.

J'adore mon quartier et les avantages d'y vivre. Plus particulièrement cette année je me suis permis d'ouvrir ma maison à l'extérieur et rien ne s'est amélioré côté bruit jours ou soirées. Par contre, là, mes nuits sont rendues à être surpassé des limites d'acceptations. Lorsque je me fais réveiller la nuit par des vols commerciaux je ne suis plus d'accord avec l'utilisation de mon espace urbain et les droits qui m'y sont prévus. La problématique n'est pas que je me fasse réveillé ou non.

La problématique va au-delà du conscient. Car une nuit de sommeil perturbée est indéniablement néfaste aux repos du citoyen résident, et ce sous zones d'achalandage et trafic aériens.

# 1 Constitution Légal de L'ADM

## 1.1 *La légitimité des revendications fédérales.*

### LA SOCIÉTÉ DE L'ADM EST D'UNE CONSTITUTION LÉGALE AU QUÉBEC.

Incorporé au Québec cette société n'échappe pas aux lois qui régissent les entreprises du Québec. Entre autre les lois sur l'environnement. L'ADM ne semble pas avoir produit de rapport ou étude d'impact. Et ne semble détenir aucun permis ou licences pour l'exploitation par ces activités par le ministère de l'environnement pour un aéroport.

Dorval n'est pas une réserve ou un états ou territoire.

Pour comprendre les compétences fédérales celles-ci incluent :

Les lois et règlementations sur les appareils

- L'immigration
- La sécurité
- Douanes et accises
- Agriculture

Pour apprécier où ce termine les compétences fédérales et où commence les autres juridictions c'est là où celles-ci ne sont pas conjurées. J'incite que les différents paliers puissent revoir leurs attributs et entreprendre de réels démarches de leurs compétences et d'en tracer les segments qui permettront de placer Montréal comme une ville reine.

## 2 CONSCIENCE DE LA SITUATION

### 2.1 Dans le quotidien.

#### De jours

Cela va au delà de l'entendement lorsque l'on prend conscience du va et viens dans les aires. Pour un enseignant il faut que celui-ci interrompe son cour magistrale pour laisser passer un avion. Il y a laissé passé et laisser passer. Lorsque les avions passe au 3 minutes au dessus d'une école cela représente un stress professorale et tout aussi équivoque, sur les étudiants qui peuvent pour autant avoir de 6-15 ans. Ou bien adulte ou tout près de l'être, en assistant aux cours aux Cégep Vanier et Saint-Laurent qui sont tout deux dans des zones achalandé par le trafic aérien. Il y a environs une quinzaine (15) d'institution académique concerné par ces problématiques.

Ce sont des milliers de personnes, des centaines de professeurs poussé par l'effort d'amplifier le timbre de la parole pour maintenir le fils de transmission. Par pour autant facile pour le jeune ayant quel que peu de difficulté à l'élocution. Il en sera plus difficile d'en faire l'expression pour celui qui aura à surmonter cette navigation. La pensé et l'apprentissage continue chez les jeunes est fragilisé par des interruptions civil.

**Tableau.1.** Problématique diurne dans l'environnement urbain de Saint-Laurent

<b>09:</b>	09:35:04, 09:45:55, 09:50:13, 09:59:47	70 dBA	4
<b>10:</b>	10:02:21, 10:04:48, 10:07:14, 10:09:31, 10:25:55, 10:33:35, 10:43:10, 10:56:29, 10:58:49	74 dBA	9
<b>11:</b>	11:00:22, 11:04:27, 11:07:20, 11:11:54, 11:14:26, 11:17:21, 11:19:50, 11:24:44, 11:27:15, 11:29:38, 11:31:49, 11:34:11, 11:38:30, 11:42:02, 11:44:32, 11:46:48, 11:53:06, 11:56:24, 11:58:37	78 dBA	19
<b>12:</b>	12:00:45, 12:03:01, 12:05:37, 12:08:03, 12:10:32, 12:15:46, 12:18:03, 12:19:55, 12:22:06, 12:24:18, 12:26:33, 12:28:43, 12:35:04, 12:39:53, 12:51:17, 12:54:07, 12:56:18, 12:57:59, 12:59:34	80 dBA	19
<b>13:</b>	13:01:43, 13:03:52, 13:05:32, 13:11:09, 13:13:24, 13:16:12, 13:29:00, 13:32:16, 13:35:14, 13:50:47, 13:57:04	74 dBA	11
<b>14:</b>	14:01:41, 14:04:05, 14:06:37, 14:08:49, 14:17:33, 14:20:17, 14:23:44, 14:25:24, 14:28:38, 14:34:09, 14:58:40	78 dBA	11

Jusqu'à 73 vols en 5 hrs de classe soit en moyen un vol aux 4 minutes. Ont peut constater des passages au 2 minutes durant les heurs d'apprentissage critique soit entre 13h00 et 15h00. Avec des cibles aussi élevé de bruit de 78 à 80 décibels. Un local tranquille ce situe entre 40 et 60 dB.

— Ces multiples perturbations ont des impacts sociaux-familiales et professionnels.

## De Nuits

Pour reprendre l'expression de problématique, ces données proviennent d'un échantillon journalier représentant la journée de la semaine dont pour plusieurs croyants, qu'il s'agit du repos. Cette fiche montre que dans les heures de nuit du dimanche 23 vols identifiés font l'objet de statistique. Soit 23 % des activités quotidiennes du jour. Et qu'en plus 21 % d'autres vols se sont fait entre 18h00 et 22h00. Et que plus de la moitié de ces vols étaient plutôt bruyant. Disons que la soirée du BBQ patio perd un peu de son altitude.

**Tableau.2.** Problématique nocturne dans l'environnement urbain de Saint-Laurent

<b>Nombre de survols identifiés</b>													
(classés par niveau de bruit max. par intervalle de 5 dB <sub>A</sub> )													
	<50	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	≥100	Σ
<b>Jour</b>	0	0	0	0	21	19	16	0	0	0	0	0	56
<b>Soir</b>	0	0	0	0	7	8	6	0	0	0	0	0	21
<b>Nuit</b>	0	0	1	0	9	13	0	0	0	0	0	0	23
<b>Jour entier</b>	0	0	1	0	37	40	22	0	0	0	0	0	100
	<b>Survols</b>												<b>Max.</b>
<b>Jour</b>	56												79 dB <sub>A</sub>
<b>Soir</b>	21												77 dB <sub>A</sub>
<b>Nuit</b>	23												73 dB <sub>A</sub>
<b>Jour entier</b>	<b>100</b>												<b>79 dB<sub>A</sub></b>

### *2.2 Sensibilisation à l'environnement et le rayonnement mondiale.*

Montréal c'est classé 22 ième meilleure ville en 2009, durant les 2 années suivante  
 Montréal se classe 23 ième meilleure ville en 2011 selon l'enquête Mercer. Perdant ainsi une place de classement. Quel sont les facteurs d'attribution de cette perte. Et es-ce que ce sont les enjeux dont les fonctionnaires de la métropole envisage par le développement économique de Montréal en passant par un sous classement mondiale. Montréal n'as pas besoin de s'intoxiquer dans la chère de l'économie.

Montréal stagne en 2014 derrière Toronto(15), Ottawa(14), et Vancouver(5)

Vienne(1), Zurich(2), Munich (4) sont toutes dotés d'instrumentations de contrôles des mesures de bruits due aux trafics aériens.

Il faut regarder ce que plusieurs grandes villes dont les classements sont à envier font.

**Tableau.3.** Divers exemples sur l'échelle du bruit pour une fréquence de 1000 Hz

- 0 dB : seuil d'audibilité
- De 0 à 10 dB : désert
- De 10 à 20 dB : cabine de prise de son
- De 20 à 30 dB : conversation à voix basses, chuchotement
- **De 30 à 40 dB : forêt**
- De 40 à 50 dB : bibliothèque, lave-vaisselle
- De 50 à 60 dB : lave-linge
- De 60 à 70 dB : sèche-linge, sonnerie de téléphone, téléviseur, conversation courante
- **De 70 à 80 dB : restaurant bruyant, passage d'un train à 80 km/h**
- De 80 à 90 dB : tondeuse à gazon, klaxon de voiture
- De 90 à 100 dB : route à circulation dense, tronçonneuse, atelier de forgeage, TGV à 300 km/h à 25 m
- **De 100 à 110 dB : marteau-piqueur à moins de 5 mètres dans une rue, discothèque**
- De 110 à 120 dB : tonnerre, atelier de chaudronnerie, vuvuzela à 2 mètres
- De 120 à 130 dB : sirène d'un véhicule de pompier, avion au décollage (à 300 mètres), concert amplifié
- 130 dB : seuil de la douleur
- De 140 à 150 dB : course de Formule 1, avion au décollage

Pour une source sphérique, la conséquence est que le niveau sonore va décroître de 6 dB lorsqu'on double la distance.

Donc lorsque je dors chez moi cela est comparable à dormir dans une forêt. Et lorsque les première mesure ce font entendre sur le sonomètre celui-ci détecte l'appareil au niveau d'environ 40 dB. Pour en suite avoir une pointe excessive de près de 73 dB pour ensuite revenir près de 40 dB. Le tout peu avoir une durée d'environ une minute.

En observant le tableau 2 cela représente l'équivalent d'un marteau-piqueur qui ce fait entendre a plus de 2.5 km qui s'approche de ma résidence à près de 100 m et qui repart dans la forêt et atterri. Durant la nuit de vendredi à samedi entre 00h00 et 01h00 am 10 vols ont été recensé ayant comme équivalence le bruit d'un marteau-piqueur. (Voir le Tableau 2 et la figure)

Selon le graphique de la Figure 1 dix vols d'aéronef ont été détecté. Je pourrais comprendre un vol ou deux, une fois de temps à autre, mais lorsque cette image reviens périodiquement et qu'elles ont des allures d'activité commerciale et peu touristique je me dois de vous posé des questions comme :

- Comment remédier à ces situations et briser ces cycles d'achalandage nuisible, pour ma santé et celles de mes concitoyens, en vues d'améliorer le respect de la qualité de vie intérieur et extérieur dans mon environnement urbain, et tout cela sans freiner l'économie durable ?

Tableau.4. Regard comparatif aux bruits de basses fréquences

Bruit d'un : marteau-piqueur		Bruit d'un : marteau-piqueur	
Niveau en décibel	Distance en mètre	Niveau en décibel	Distance en mètre
100 db	5 m	100 db	5 m
94 db	10 m	94 db	10 m
88 db	20 m	88 db	20 m
82 db	40 m	82 db	40 m
76 db	80 m	76 db	80 m
70 db	160 m	70 db	160 m
Le niveau sonore va décroître de 6 dB lorsqu'on double la distance.		64 db	320 m
		58 db	640 m
		52 db	1280 m
		46 db	1920 m
		40 db	2560 m
		Le niveau sonore va décroître de 6 dB lorsqu'on double la distance.	

Vitesse de déplacement d'un avion	
250000 m/hr	250km/8600 secondes
4167 m/60 secondes	

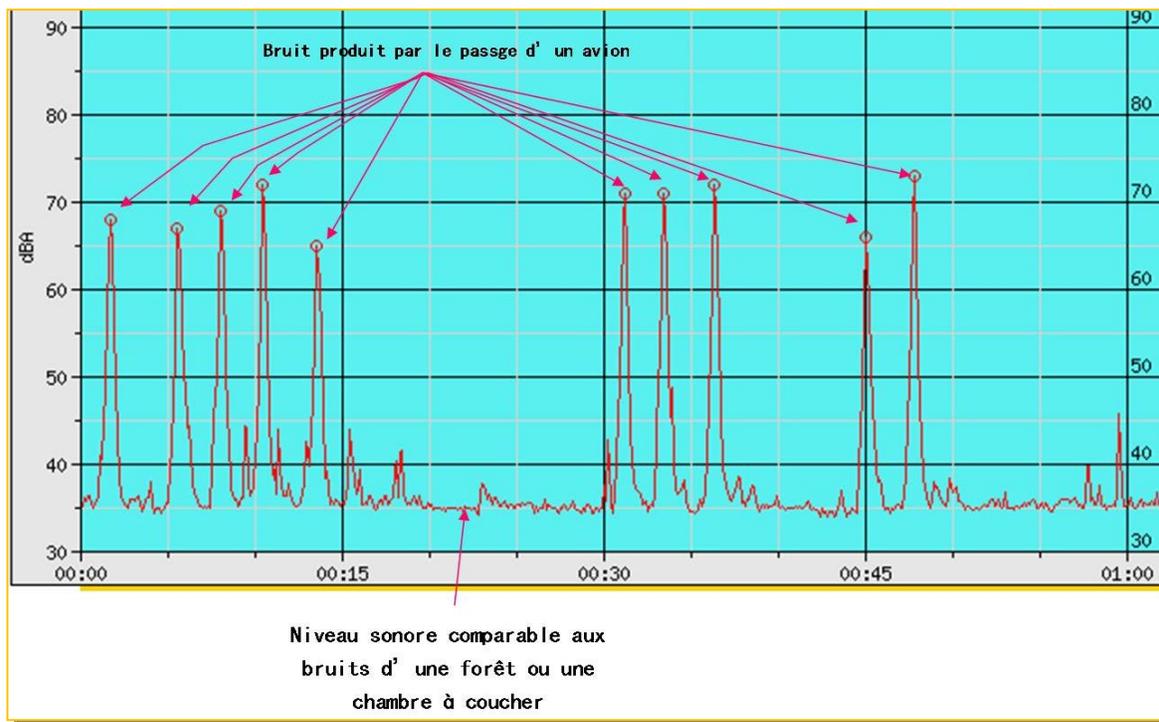


Fig.1. Enregistrement sonore ambiant aux passages aérien à Saint-Laurent la nuit.

## 3 RÉGLEMENTATION

### 3.1 *Le Bruit dans l'environnement au Québec*

Selon l'article 1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, chap. Q-2), le son est considéré comme un contaminant. Comme il n'existe pas de loi ou norme provinciale en la matière, il revient à chaque municipalité québécoise de fixer les normes sonores qu'elle souhaite voir respecter sur son territoire (voir ci-dessous Réglementation municipale). Dans les cas de litiges, les juges et avocats se réfèrent habituellement au troisième volet de l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Est indiqué dans ce volet qu'un contaminant, tel que le bruit, peut être prohibé s'il est " susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain...".<sup>1</sup> Il découle de cette pratique des normes informelles sur les niveaux de bruit maximums admissibles selon les catégories de zonage.

#### Question Zonage :

— Je serais curieux de voir quel est le type de zonage dans lequel j'habite selon les titres notariés de ma propriété ?

Sans quoi il risque d'y avoir précédents

### 3.2 *Revoir les règlements*

#### Favoriser Bombardier

Favoriser le développement économique par l'implantation d'une législation incitant les transporteurs à utiliser des appareils moins bruyant du même fait moins polluant. Une force économique voulant tracter les mouvements aériens vers l'utilisation d'appareil innovés par l'industrie Canadienne et Québécoise. Voir 20 % de mouvements dont les bruits peuvent être réduit de 25 % de 75 dB représente des vols avec 18 dB de moins. Cela se traduit par une distance de près de 2 km d'éloignement. Comparatif au passage actuel.

Cette application d'une réglementation maintenant pour être optimiser vers 2019 et croître à 40 % vers 2029 sont des données utopique mais qui discerne la confiance vers un produit de classe mondiale et qui mérite la faveur des marchés aéronautique urbain. Montréal ce doit d'être le géant international propulsant sa volonté de freiner la pollution auditive sur son territoire. Rien n'oblige de suivre cette législation, mais un frein doit s'appliquer pour les non-adhérents.

#### Favoriser Mirabel

Une taxes bonsoir bonne nuit pour Montréal Trudeau et bienvenue à Mirabel sont des scénarios discutables.

---

<sup>1</sup> Source : Le REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS CONTRE LE BRUIT - (RQCB)

## 4 Développement Économique de Montréal

### 4.1.1 *Présentation des informations*

Les touristes chinois ont injecté 486 M\$ dans l'économie canadienne en 2012  
Dont 29,6 M\$ à Montréal.

- Quelle sont les chiffres pour 2013 et comment l'accroissement de vol direct vont augmenter de façon significative les retombées économiques ?
- Quelles sont les prévisions avenir... ?
- A qui cela reviendra t-il ?
- Et dans quels partages

## Conclusion

Il est temps que Montréal voit et ce dote de politiques légiférant son espace aériens avec la vue d'être souverain en son territoire pour ce qui y est engagé par les sociétés d'exploitation faisant affaires au Québec sous les lois provinciale et municipale. De plus cette vision est vers un tournant important dans l'histoire des appareils aéronautique, l'émergence de nouveaux moyens de navigation sont présentement en cour de développement et je vous trouverais embêtés de faire appliqué quelconques règles sur la navigation de drone ou autres types de petit engins volatiles agissants comme de vulgaire intrus, voyeurs, ou bien œuvrant en voyant au services et bien être de notre société.

Il en tient qu'aux élus décisionnaires, visionnaires, d'entreprendre les premières pauses sur les conflits actuel et futur, et d'agir avec sans consternations pour redonné à Montréal l'aplomb d'une ville reine et exemplaire pour le reste du monde. Que Montréal soit la première ville à adopté de telles législations sera déjà un acte de confiance envers l'enjeu aéronautique du plus important avionneur de classe mondiale qu'est Bombardier. Si Montréal ne crois pas en cette technologie, aucunes autres villes emboiterons notre synergie économique sur la plateforme aéroportuaire. Car chaque vol incité de chez nous puissent êtres ambassadeurs de nos choix et de nos créations dans les villes sœurs.

Montréal doit ce mettre en oeuvre en contribuant aux pratiques mises en place par les citoyens et avec les citoyens voir aux fonctionnements et continuer le développement entrepris par ses groupes de citoyens dont l'objectif principale est d'une 'amélioration de la qualité de vie dans ses cartiers, sans pour autant nuire aux activités économique de Montréal.

Travaillé avec les transporteurs de façon plus stratégique, en regardant ce que des spécialistes comme CAE ont à offrir à l'industrie pour leurs carnets de vols. Il est plus qu'important de regardé ce qui est aujourd'hui aux livres des transporteurs et de **ne pas croire que Transport Canada gère tout.**