

POUR UNE INTÉGRATION SAINTE ET HARMONIEUSE DES
INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES
À L'AGGLOMÉRATION MONTRÉALÉAISE



Mémoire déposé par Les Pollués de Montréal-Trudeau dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de plan de développement de Montréal

10 septembre 2013

VERSION FINALE : LA PRÉSENTE VERSION REMPLACE TOUTE COPIE PRÉALABLEMENT DÉPOSÉE OU TRANSMISE

Raymond Prince et Antoine Bécotte

Les pollués de Montréal-Trudeau

<http://lpdmt.org/>

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	PAGE 3
PRÉSENTATION DES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU	PAGE 3
LES DEMANDES DES POLLUÉS	PAGE 4
PROBLÉMATIQUES	PAGE 5
OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS	PAGE 6
CONCLUSION	PAGE 13
ANNEXES	PAGE 15

INTRODUCTION

L'intervention de notre comité porte essentiellement sur l'aéroport Montréal-Trudeau et ses effets sur les personnes et l'environnement de l'agglomération de Montréal. Le présent travail est dédié à trois femmes qui entreprirent d'affronter seules les dirigeants d'ADM (Aéroports de Montréal), les gouvernements fédéral, provincial et municipal : Mesdames Jeannine Collet, Josée Ross et Hélène Smolens. Nous avons reçu à ce jour l'appui de plusieurs élus politiques dont Madame Maria Mourani, députée fédérale d'Ahuntsic, Madame Diane De Courcy, députée provinciale de Crémazie, et de conseillers municipaux de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville (Étienne Brunet et Émilie Thuillier, entre autres). Plusieurs autres ont indiqué leur grande sympathie envers notre cause, notamment Philippe Roy, maire de Mont-Royal, et Christine St-Pierre, députée provinciale de l'Acadie.

LES POLLUÉS DE MONTRÉAL-TRUDEAU

À la base, nous sommes un groupe de citoyens habitant l'arrondissement montréalais d'Ahuntsic-Cartierville. Nous nous réunissons régulièrement depuis le milieu de 2012 pour établir des interventions visant surtout à sensibiliser les élus de tous les paliers au bruit incessant et infernal provoqué à toute heure de la journée et de la nuit par les avions en direction ou en provenance de l'aéroport Montréal-Trudeau. Les Pollués ont l'appui d'un nombre sans cesse grandissant de citoyennes et de citoyens affectés de très près par les avions. Nous essayons également, mais jusqu'ici en vain, de rencontrer les administrateurs d'Aéroport de Montréal (ADM) et d'être représentés au sein du Comité consultatif sur le climat sonore mis sur pied par ADM.

À nos débuts, notre comité a été identifié sous le nom ***Haut les Moteurs***, mais au début du mois d'avril 2013, correspondant à une volonté de nous structurer davantage et d'accroître nos actions, nous avons entrepris les démarches d'incorporation de notre groupe sous le nom de ***Les Pollués de Montréal-Trudeau*** afin de bien illustrer notre situation et d'englober toutes les formes d'effets négatifs que subissent les citoyens touchés par les mouvements d'aéronefs au-dessus de la métropole. Nos lettres patentes ont été reçues le 14 juin 2013.

Nous cherchons à mobiliser sous la dénomination de Les Pollués de Montréal-Trudeau les **citoyens et citoyennes de toute la région de Montréal** afin d'accroître la portée de nos interventions. De fait, des citoyens de Villeray, Saint-Laurent et Mont-Royal composent maintenant notre comité.

Notre groupe s'intéresse donc au volet de l'intégration des transports aux échelles de la ville et plus spécifiquement aux opportunités de cohabitation harmonieuse des plateformes aéroportuaires au tissu urbain qui l'accueille.

NOS DEMANDES

- 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 entre 23 heures du soir et 7 heures du matin. Les seules dérogations devraient être celles indiquées à l'origine : danger d'écrasement d'un appareil et transport de dons d'organes.
- Rehausser les niveaux d'altitude des avions survolant le ciel montréalais là où c'est possible.
- Revoir les couloirs empruntés par les avions pour les atterrissages et les montées suite au décollage afin de mieux répartir 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) et également dans les secteurs de Laval touchés par les virages des avions.
- 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 une place aux citoyens sur les instances d'ADM en créant 2 postes leur étant réservé sur leur conseil d'administration – composé de 15 gens d'affaires exclusivement – et en intégrant 2 autres citoyens au sein de leur comité consultatif sur le climat sonore.

Les Pollués de Montréal-Trudeau demande principalement que les opérations et les installations aéroportuaires soient améliorées et mieux intégrées au tissu urbain afin de redonner une qualité de vie aux centaines de milliers de résidents de l'agglomération de Montréal touchés par les vols d'avion en direction ou en provenance de l'aéroport Montréal-Trudeau. Les Pollués de Montréal demande à ADM et aux transporteurs de respecter les populations qui bordent l'aéroport Montréal-Trudeau et de respecter l'environnement.

PROBLÉMATIQUES

Les aéroports requièrent des réserves foncières imposantes. Comme la grande majorité des territoires urbanisés, l'exploitation des plateformes aéroportuaires entraînent également diverses problématiques environnementales. Par exemple, leurs grandes surfaces imperméables posent la problématique du ruissellement des eaux de pluie. Alors que la capacité d'absorption des réseaux pluviaux est atteinte, l'imperméabilisation massive des sols provoque aussi une perte de biodiversité et des îlots de chaleur urbains (Belazquez, 2008).

Ces effets d'une urbanisation de type conventionnelle entraînent une dégradation générale de la qualité de vie et de la qualité du cadre de vie pour les riverains des aéroports, les travailleurs et les usagers du transport aérien, en plus d'offrir une piètre adaptation aux changements climatiques. En outre, des effets sur la santé des riverains qui sont exposés à des niveaux de pollution atmosphérique et sonore sont de plus en plus probants.

Malgré les exploits de l'aviation civile depuis un demi-siècle, les **émissions de gaz à effet de serre** (GES) de l'aviation civile commerciale contribuent actuellement à 3,5 % au réchauffement planétaire causé par l'homme et pourraient atteindre 5 % d'ici 2050 (GIECC, 1999), les effets environnementaux globaux associés à ce mode de transport restent néanmoins difficiles à mesurer. À cause de la croissance anticipée de l'aviation et du peu de substituts aux produits pétroliers sur un horizon de 20 ans, la contribution tout au long du cycle de vie des appareils et considérant l'ensemble des activités autour des infrastructures aéroportuaires propres à ce mode de transport accaparera une part croissante des émissions mondiale de GES. Qu'on sache qu'un simple vol au-dessus de l'Atlantique requiert 60 000 litres de kérosène, lesquels produisent environ 140 tonnes de dioxyde de carbone et plus de 370 tonnes de gaz à effet de serre au total.

De plus, le bruit subi est une source de stress et de dégradation de la santé. Il est en zone urbaine ou industrielle une des premières sources de plaintes des habitants. À l'instar de divers polluants, pour lutter contre cette nuisance, il faut connaître : les **sources** (fixes ou mobiles), l'**intensité** et la **nature** du bruit, et l'**exposition** (qui, quand, où et comment y est exposé).

Mais, comme pour toutes les infrastructures techniques, que ce soit pour les télécommunications, l'énergie, la gestion des déchets ou le transport de marchandises, les bénéfices et les nuisances, particulièrement dans les zones résidentielles, ne sont pas équitablement répartis sur le territoire¹.

¹ Source : voir les travaux de José Serrano sur les iniquités territoriales.

Qu'à cela ne tienne, Montréal, malgré le déclin régulier de certains indicateurs économiques, demeure une plaque tournante continentale significative du transport des marchandises. Cette industrie joue un rôle majeur dans l'économie de la région. La confluence et l'intermodalité croissante des infrastructures de transport de marchandises par voie routière, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire génèrent une activité économique dont il faudrait profiter collectivement.

OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

C'est dans cet esprit que les Pollués de Montréal-Trudeau ont développé les six (6) recommandations suivantes :

1. Appliquer les règlements municipaux sur le bruit

Dès lors qu'une nuisance est reconnue par les autorités, n'est-il pas de leurs responsabilités de chercher, justement, à en limiter les externalités négatives auprès des populations les plus exposées?

D'ailleurs, dans le but d'assurer une jouissance paisible des lieux et favoriser la cohabitation harmonieuse des multiples rapports qui font et fondent l'urbanité contemporaine, plusieurs arrondissements de la ville de Montréal ainsi que les villes liées au sein de l'Agglomération ont adopté un règlement sur le bruit.

Estimant entendre un bruit perturbateur qui constitue une nuisance contraire à la paix et à l'ordre public, des citoyens de plus en plus nombreux demandent que, préalablement à l'adoption du plan de développement de Montréal, les municipalités de la région de Montréal fassent respecter leur propre règlement sur le bruit.

De plus, dans la mesure où le bruit des avions dépassent les maximums fixés par ordonnance, les municipalités devaient évaluer l'opportunité d'imposer à ADM des amendes prévues dans leur règlement sur le bruit. Les recettes pourraient être versées dans un fonds dédié au financement à moyen et long terme de diverses mesures compensatoires, comme l'installation de fenestration de qualité supérieure et de climatisation.

2 Confier la gestion des plaintes du public relativement aux arrivées et aux décollages des avions à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ainsi que les instruments de mesure des bruits des avions à un organisme indépendant

Contrairement aux autres aéroports du Canada, où le ministère fédéral des Transports reçoit et gère les plaintes du public en matière de bruit d'avions, ADM gère elle-même la gestion des

plaintes. Cette position, où ADM est à la fois juge et parti, limite sa neutralité, sans compter sur l'attitude cavalière et arrogante qui caractérise une gestion de type relation publique dans laquelle les préoccupations et les aspirations citoyennes à une amélioration de sa qualité de vie ne soient entendues.

Il conviendrait donc de retirer à ADM la gestion des plaintes du public à la faveur d'un organisme indépendant.

Par ailleurs, il y a des instruments de mesure des bruits localisés autour de l'aéroport Montréal-Trudeau dans différents secteurs sur l'île de Montréal. Les données recueillies ne sont toutefois pas accessibles au grand public. Compte tenu du caractère public des installations sous la gestion d'ADM et d'un devoir élémentaire de transparence, ces données devraient être accessibles au public en tout temps.

Ces instruments devraient être sous le contrôle d'un organisme indépendant d'ADM. Ce pourrait être le même qui gère les plaintes du public. Et de nouvelles stations de mesure devraient être additionnées dans certains secteurs centraux de Montréal (Mont-Royal, Ahuntsic-Cartierville, Villeray – Saint-Michel – Parc Extension) et même dans des secteurs plus au sud et à l'est si une campagne de caractérisation de l'ambiance sonore en valide la nécessité.

3. Cartographier l'ambiance sonore de Montréal

Le bruit dans l'environnement est considéré comme une composante essentielle de notre cadre de vie. Si certains sons plaisent, les bruits liés aux activités humaines deviennent rapidement désagréables dès qu'ils prennent de l'importance. Les bruits excessifs constituent un inconfort, qui peut être subjectif, mais ils dérangent nos activités et entraînent des perturbations physiologiques, notamment en troublant notre sommeil.

Or, selon Bernard Gendron, du Centre interuniversitaire de recherche - Réseaux d'entreprises, logistique, transport (CIRRELT) de l'Université de Montréal « Il est clair que dans une ville comme Montréal, les réseaux de transport, quels qu'ils soient, vont exercer des externalités négatives », dont la pollution sonore, en particulier celui des avions qui atterrissent et décollent de Montréal-Trudeau.

Comme le souligne la présidente de l'OCPM, M^{me} Louise Roy, « la question du transport des marchandises renvoie à deux enjeux qu'il est impératif de réconcilier : accroître l'efficacité du transport des marchandises sur le territoire de la ville par le biais d'une gestion intégrée des divers modes de transport tout en facilitant la cohabitation de ce secteur économique fort important avec le milieu urbain dans lequel il évolue et qui continue de se développer ».

Les divers modes de transports de marchandises sont donc d'importantes sources de pollution par le bruit. La durabilité des modes de transport exige la réduction de leurs impacts environnementaux.

Ainsi, qui dit intégration des modes de transport, dit également son intégration aux échelles de la ville. Un premier pas dans cette intégration passe par la cartographie de l'ambiance sonore de Montréal, à l'instar d'initiatives européennes, telles que la gestion du bruit dans l'environnement de la région wallonne (Belgique), de celui du grand Paris (voir annexe B) ou encore le plan sonore du grand Lyon (France).

Dans ces régions d'Europe, les cartes de bruits incluent l'ensemble des sources fixes et mobiles, elles sont publiques et sont disponibles en ligne, un peu comme le sont ici les données sur la qualité de l'air et de l'eau (Réseau de surveillance de la qualité de l'air et le réseau de surveillance de la qualité de l'eau en rive de Montréal).

Cette action permettrait de dresser un diagnostic précis et partageable de l'état des lieux précis et d'ensuite fixer des objectifs et des moyens de les atteindre, dans le but avoué de rehausser la qualité de vie et de « maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement », comme le stipule le 3^e volet de la triple mission d'ADM.

Or, Aéroports de Montréal (ADM), l'autorité responsable de la gestion, de l'opération et du développement des deux plateformes de la région montréalaise (Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel) nie, au moins partiellement, l'existence de la problématique du bruit et ses effets sur les populations.

Les aéroports de Chicago et de San Francisco (États-Unis) et de Munich (Allemagne) ont établi un dialogue avec les collectivités et développé des approches innovantes en matière de gestion du climat sonore. Il convient de souligner qu'aux États-Unis plusieurs aéroports sont la propriété du gouvernement local. C'est le cas notamment de la région de Chicago où les aéroports dans la ville relèvent de la puissante *Chicago Department of Aviation*. Dès lors, nul étonnement que des politiques publiques issues de l'hôtel de ville de Chicago trouvent rapidement écho au sein des gestionnaires aéroportuaires. Ces derniers répondent donc directement d'élus locaux et l'imputabilité des derniers en va de l'agissement des premiers.

Les aéroports les plus à l'écoute des collectivités qui les hébergent ont-ils des infrastructures, des processus et des pratiques plus performants? Nous ne pouvons l'établir avec certitude. Par contre, il nous semble que les autorités aéroportuaires les plus innovantes s'inspirent grandement des pratiques recommandées par l'IATA dans son manuel de référence du développement d'aéroport.

Ce manuel souligne l'importance d'établir des partenariats avec des parties prenantes et particulièrement avec la population riveraine et conseille la transparence des activités aéroportuaires. Il recommande de développer des initiatives innovatrices et donne certains exemples concrets en matière d'environnement, comme l'application des mesures de compensation, la gestion et planification du territoire, l'amélioration du transport en commun sur rail et le développement d'actions communautaires (IATA, 2004). L'annexe A décline brièvement ce que pourraient être les préoccupations en matière de développement durable d'une plateforme aéroportuaire au 21^e siècle, car pour se développer, les transporteurs ont besoin d'aéroports performants solidement ancrés dans les collectivités.

4. Évaluer l'opportunité de demander à Québec d'adopter une Politique du bruit

Devant l'inquiétude grandissante de citoyens et des membres du corps médical sur les effets du bruit sur la santé, un avis a été demandé à l'Institut national de la santé publique. Selon le Dr Maurice Poulin, responsable de l'unité santé au travail à l'Institut national de santé publique, « L'avis devait être transmis au nouveau ministre dès l'automne 2009 »².

L'avis devait valider la pertinence d'avoir une politique sur le bruit. L'avis est en cours d'élaboration, mais l'expertise est rare et les citoyens impatients. L'avis aura plusieurs chapitres sur la définition du bruit, les mesures, ses effets sur la santé et le portrait législatif. On regarde également si on peut chiffrer les coûts engendrés par la pollution sonore. Des recommandations seront faites au ministre.

« Nous attendons avec impatience un rapport de la Direction de la santé publique de la direction de Montréal sur les enjeux et les impacts sociosanitaires du bruit généré par l'exploitation des infrastructures de transport dans la région de Montréal. Ce rapport pourrait être un intrant significatif pour ceux qui participent à un exercice de planification urbaine comme celui qui a lieu ici sur le projet de plan de développement de Montréal. »

5. Estimer la perte de valeur foncière des actifs sur le territoire de Montréal

Depuis plusieurs années, ADM prétend qu'elle contribue largement et plus qu'il ne le faut à la richesse foncière de Montréal en regard des services qu'elle reçoit en échange. La contribution d'ADM aux revenus fonciers de l'Agglomération montréalaise excède annuellement les 40 millions de dollars. Mais, est-ce si déraisonnable? Outre une perte de jouissance qualitative, mais réelle, pour de nombreux résidents sur le plan individuel, nous

² Éric Clément, « Des citoyens en ont marre du bruit », La Presse, 8 août 2009.

désirons sensibiliser l'OCPM que les nuisances aéroportuaires pourraient également engendrer une perte de la valeur foncière des résidences montréalaises, privant ainsi la collectivité d'une richesse.

Selon une étude par l'Université de Montréal³, le *Nouveau Dorval*, un projet de redéveloppement urbain sur le site de Montréal-Trudeau rapporterait jusqu'à 150 millions/an en impôts fonciers. Voici un extrait du rapport :

Bien que ce calcul s'appuie sur plusieurs hypothèses, il nous indique que l'abolition du facteur des nuisances sonores dues à la présence de l'aéroport dans le tissu construit, en plus d'être un facteur de viabilité urbaine, peut se traduire en argent. C'est un argument qui a toujours un poids important dans les décisions de développement urbain et qui pourrait contrebalancer le coût des opérations publiques en permettant d'assurer une part de la mise de fonds nécessaire au développement du Nouveau Dorval.

Les réflexions dans cette étude pourraient intéresser les commissaires qui auront à recommander des mesures dans le cadre du plan de développement de Montréal, afin d'optimiser les transports et d'en promouvoir la durabilité, notamment cette idée d'un redéveloppement urbain sur le site actuel (RE : le « Nouveau Dorval ») à la suite d'une réflexion sur l'importance de doter Montréal d'une plateforme aéroportuaire efficace qui puisse répondre aux besoins de sécurité, être connectée sur les réseaux de transport terrestre (camionnage, ferroviaire), être en activité 24/7 en levant les contraintes liées aux heures d'opération restreintes tout en limitant les impacts et les nuisances pour les résidants. Récemment, le maire de Londres offrait 20 milliards de livres pour exproprier et relocaliser Heathrow, un des aéroports les plus achalandés au monde.

Une éventuelle politique du bruit pourrait forcer ADM - ou le gouvernement fédéral - à dédommager les résidants les plus affectés, comme on le constate à certains endroits dans le monde. Finalement, certains - et ils sont de plus en plus nombreux - se demandent si ADM paie sa juste part d'impôt foncier.

³ Bruit d'aéroport et valeur foncière, LE NOUVEAU DORVAL ou comment capter l'étalement urbain dans la région de Montréal " in U21 L'urbanisme et l'aménagement au XXIe siècle • *Planning in the 21^e century* , Vol 1, No 1, automne / fall 2001, Montréal, pp. 33 – 40 (ISSN 1499-2604)
http://www.remu.umontreal.ca/atelier_final.pdf

6. Décréter un moratoire sur la construction résidentielle dans le segment du corridor aérien où la pollution sonore est la plus perturbante pour les résidants

La pollution sonore aérienne constitue un irritant pour les citoyens qui en sont victimes, à tel point qu'elle annihile toutes initiatives locales d'amélioration de la qualité de vie et suscite chez plusieurs d'entre eux le sentiment que seul un déménagement leur permettra de trouver une solution définitive à cette situation.

Il est donc urgent que la Ville de Montréal décrète un gel des nouveaux permis de construction résidentielle dans les zones « sensibles » actuelles survolées par les aéronefs décollant et atterrissant de Montréal-Trudeau. À quoi sert-il d'attirer de nouveaux Montréalais et Montréalaises ou de déplacer des résidants vers ces zones problématiques puisque ces gens s'ajouteront à la liste des personnes insatisfaites de leur localisation géographique et insatisfaites de vivre à Montréal ?

Nous avons déterminé les zones où ce moratoire devrait être appliqué d'après la carte des mouvements aériens de la grande région métropolitaine (site internet <http://www.flightradar24.com/>), la carte de l'empreinte sonore tracée par ADM pour l'année 1981 – qui nous apparaît toujours actuelle - et la provenance des plaintes que nous avons reçues.

Les arrondissements montréalais suivants devraient ainsi être ainsi sur le coup de cette interdiction temporaire :

Saint-Léonard : de la rue Viau, à l'est jusqu'à la limite du quartier Saint-Michel vers l'ouest ; du boulevard Industriel, au nord, jusqu'à la rue Jean-Talon au sud.

Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension :

1. Du boulevard Industriel, au nord, à la rue Jean-Talon au nord ; des limites de Saint-Léonard, à l'est jusqu'aux limites d'Ahuntsic et à la rue Christophe-Colomb au sud du métropolitain ;
2. du boulevard Métropolitain, au nord, jusqu'à la rue Jarry au sud, entre Christophe-Colomb et les limites de Mont-Royal.

Ahuntsic-Cartierville :

1. Tout le district municipal de Saint-Sulpice ;
2. Une zone située entre la rue Port-Royal au sud et la rue Prieur au nord, l'avenue Christophe-Colomb à l'est et la Terrasse Fleury à l'ouest ;

3. Les secteurs Bordeaux, Cartierville et Saraguay au complet, à l'exception d'une zone entre le boulevard Henri-Bourassa, au sud et la rivière des Prairies au nord, le boulevard de l'Acadie à l'ouest et la rue Tanguay à l'est ainsi qu'une bande de terre au nord du boulevard Gouin entre le Centre de détention de Montréal et le boulevard Toupin.

Saint-Laurent, Lachine : ces arrondissements au complet.

Pierrefonds-Roxboro : des limites est de l'arrondissement jusqu'au boulevard Saint-Charles, à l'ouest, de son extrémité nord à son extrémité sud.

Sainte-Geneviève-Île-Bizard :

1. Tout le secteur Sainte-Geneviève ;
2. Île-Bizard : boulevard Chèvremont au nord, la rivière des Prairies au sud, la rue Montigny, à l'ouest et la rue Poudrette ainsi qu'une ligne dans son prolongement imaginaire, à l'est.

Bien que nous ayons reçu plusieurs plaintes de l'Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, nous ne sommes pas en mesure à ce stade de suggérer de façon rationnelle une zone précise où le moratoire devrait aussi s'appliquer. Nous laissons à cet arrondissement le loisir de déterminer les zones « sensibles ». Dans une moindre mesure, certains résidents du quartier Rivière-des-Prairies nous ont souligné que

Ce moratoire pourra être révisé à la lumière du contenu d'une cartographie sonore de Montréal une fois cette tâche effectuée, de façon à préciser les zones visées.

Au fur et à mesure que le climat sonore aérien au-dessus de Montréal s'améliorera (couvre-feu de huit heures en vigueur et respecté et niveau des vols rehaussé), des zones pourront être retirées de ce moratoire et éventuellement, lors d'une amélioration durable de la situation, ce gel pourra être totalement éliminé.

CONCLUSION

Les zones touchées par le bruit des avions sont parmi les plus difficiles à cartographier en raison de la complexité des interrelations entre le trafic aérien, la météo et la rugosité du sol et des constructions. Toutefois, dans un contexte de développement du trafic aérien et des conflits de plus en plus criants entre les usages et les nuisances, une expertise consolidée en la matière pourrait profiter aux villes, aux grappes industrielles, aux universités, aux développeurs et aux résidants.

L'exploitant aéroportuaire doit oser des arbitrages et trouver un équilibre entre les besoins de développement de ses clients directs que sont les transporteurs aériens et la recherche d'une certaine harmonie auprès des collectivités riveraines. Ces dernières sont de plus en plus composées d'un tissu urbain plus ou moins dense et diversifié dont les usages cohabitent plus ou moins bien selon les effets ou le laxisme des processus de planification et d'aménagement du territoire. La cohabitation harmonieuse avec le voisinage est donc un défi constant alors que l'introduction de nouvelles pratiques, l'accroissement des activités ou encore, des dérogations aux opérations habituelles – fermeture temporaire d'une piste pour resurfaçage avec transfert des mouvements sur une autre piste, par exemple – peuvent provoquer l'ire des collectivités. D'ailleurs, il est à prévoir que la population riveraine revendique de plus en plus une compensation financière et environnementale dans un souci d'équité territoriale puisqu'elle subit les effets d'un équipement dont les bénéfices sont destinés à la population en général.

Pour certains auteurs (Kasarda, 2009), le 21^e appartiendra aux tandems ville-aéroport, comme cela était le cas des villes portuaires des 17/18 siècles et des gares aux 19/20 siècles. Montréal, à titre de plaque tournante des transports, possède ces trois infrastructures. La qualité de leur intégration au tissu urbain et la complémentarité de leur intermodalité (passagers et marchandises) pourrait contribuer à hausser la qualité du cadre bâti et la qualité du cadre de vie des résidants, les véritables ambassadeurs touristiques de leur ville. Les villes et leurs aéroports seraient un tandem, des alliés du développement durable.

Malgré les importants bénéfices économiques issus de l'activité aéroportuaire, le développement des infrastructures est parfois source de conflits et de nuisance. Les associations de riverains, les groupes de défense de l'environnement, de la qualité de vie et bientôt ceux de la santé publique, ainsi que des autorités municipales et des autres parties prenantes peuvent aussi considérer les activités aéronautiques comme une source de multiples nuisances environnementales (sonore, pollution

atmosphérique, contamination des eaux de surface et des sols, etc.). Les bénéfices sont-ils supérieurs aux risques et aux nuisances, et si oui, il y a-t-il lieu de compenser les résidants à l'aide de divers programmes d'investissement ? Il est temps d'agir dans l'intérêt de tous.

Dans cette optique, Montréal a tout intérêt à être proactive pour favoriser l'émergence d'un organisme indépendant de gestion des plaintes du public, voire à être celle qui en assumerait le contrôle, de concert avec les villes de banlieue voisines des installations aéroportuaires, de façon à favoriser une intégration pleine et entière de la gestion du bruit sur et au-dessus de son territoire. Montréal, par l'entremise de cet organisme indépendant d'ADM, devrait aussi revendiquer à moyen terme de disposer d'une partie ou de la totalité des amendes imposées par Transports Canada aux contrevenants de la politique sur le bruit aérien (couvre-feu et niveau des vols, principalement) à faire adopter. Elle pourrait alors se servir de ces fonds pour des interventions visant à améliorer la condition des résidants affectés par la présence de cet aéroport en milieu urbain, par des travaux d'insonorisation ou de climatisation des propriétés ou autrement.

D'ici là, Montréal doit décréter rapidement un moratoire sur la construction de nouvelles unités d'habitation dans les zones où les nuisances sonores des aéronefs sont les plus grandes et entreprendre la cartographie sonore de son territoire pour mieux déterminer les contours de ces zones.

ANNEXE A : le rôle de l'IATA

L'IATA est l'organisme de coopération mondiale des lignes aériennes mandaté pour assurer la promotion de services aériens sûrs, fiables et économiques au bénéfice des consommateurs dans le monde. Cet organisme a été fondé en 1945 et possède 240 membres originaires de 126 nations. Son siège social est à Montréal (IATA, 2012).

L'IATA joue un rôle de médiateur et émet des recommandations aux aéroports. Dans son manuel de référence (IATA, 2004), elle traite entre autres des aspects sociaux et environnementaux qui touchent au transport aérien. Le manuel donne un aperçu de ses réussites environnementales depuis les années 60 et fait des projections quant à la contribution actuelle et future du transport aérien au réchauffement planétaire. Elle identifie comme défis principaux la réduction du bruit et des émissions NO_x au niveau local et la réduction des émissions CO₂ (effet de serre) au niveau international.

Elle souligne aussi l'importance des technologies et du développement durable qu'elle définit par les termes progrès économique, développement social et responsabilité environnementale.

Elle suggère des démarches à entreprendre et recommande des outils à mettre en place, comme un plan de gestion environnementale qui aborde différents aspects : le design de l'aéroport, le bruit, les changements climatiques, les émissions, la consommation d'énergie, la gestion et planification, l'écologie et l'habitat naturel, l'aménagement paysager, les matériaux, la consommation et la qualité de l'eau, la gestion des déchets et les interactions et liens avec les riverains.

Au sujet du développement durable, elle fournit pour chacun des volets des lignes directrices qui se résument comme suit :

Au sujet de la **durabilité sociale**, elle reconnaît les impacts directs des avions sur la qualité de vie quotidienne de la population riveraine et souligne l'importance de protéger leur sécurité et leur santé, en plus de celle des voyageurs. Elle attribue une grande importance à la promotion et valorise un plus grand accès et choix pour le consommateur.

Au sujet de la **durabilité économique**, elle souligne l'importance de la performance du transport aérien pour supporter l'économie nationale. Elle traite également de l'importance d'un système abordable pour le voyageur et pour le transport des biens ainsi que du besoin d'une industrie de transport aérien qui reflète les coûts et bénéfices réels des équipements et des services.

Au sujet de la **durabilité environnementale**, elle reconnaît l'importance d'une gestion aéroportuaire guidée par l'exemple et par une responsabilité environnementale qui se doit d'être davantage active que réactive. Elle reconnaît également l'importance de protéger et de conserver les ressources naturelles.

Le manuel souligne l'importance d'établir des partenariats avec des parties prenantes et particulièrement avec la population riveraine, et conseille la transparence des activités aéroportuaires. Il recommande de développer des initiatives innovatrices et donne certains exemples concrets en matière d'environnement, comme l'application des mesures de compensation, la gestion et planification du territoire, l'amélioration du transport en commun sur rail et le développement d'actions communautaires (IATA, 2004).

ANNEXE B : exemple de Paris

Atelier parisien d'urbanisme (Apur), Paris Projet No 34-35 – Octobre 2003
Paris 2020 – Éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable
Chapitre : Ville et environnement

Section : L'environnement sonore

Pages : 193-195



D'après une enquête réalisée par l'Insee en 2001, les ménages urbains (ménages habitant dans les unités urbaines de 50000 habitants ou plus) considèrent le bruit et le manque de sécurité comme leurs préoccupations premières dans leur quartier ou leur commune. L'enquête précise que c'est à Paris que l'intensité des nuisances sonores est la plus grande: le bruit y est souvent une gêne pour 32 % des ménages.

Le bruit est un phénomène acoustique lié à des variations de pression de l'air. Le bruit peut être principalement caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et son intensité (mesurée en

décibels, notés « dB »). La perception que nous avons des événements sonores dépend des caractéristiques intrinsèques de l'oreille humaine, qui ne peut percevoir que des sons allant de 20 Hz (bas) à 20000 Hz (aigus) et qui nous fait entendre majoritairement les médiums aux dépens des autres fréquences (c'est la sensibilité de l'oreille).

Pour tenir compte de ces caractéristiques qui conditionnent nos facultés de perception, l'intensité sonore est mesurée en décibels acoustiques, « dB (A) ». L'échelle de perception du bruit va de 0 dB (A) [seuil d'audibilité] à 120 dB (A) [seuil de la douleur]. Cette échelle est logarithmique : le volume sonore double tous les 3 dB (A).

La directive européenne du 25 juin 2002, qui devra être transposée en droit français avant le 18 juillet 2004, impose de nouvelles règles en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement dû aux principales infrastructures de transport et aux activités industrielles. Cette directive impose la publication de cartes de bruit dites « stratégiques », qui visent à informer le public sur les niveaux de bruit et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit.

Précisons que ces cartes doivent suivre les modalités suivantes:

- utilisation d'indicateurs (ou descripteurs) de bruits communs à l'ensemble des États de l'Union européenne - le « Lden », qui décrit la dose journalière moyenne de bruit et qui intègre les doses perçues en périodes de jour, de soirée et de nuit, en donnant à ces deux dernières des pondérations plus importantes par rapport à la période de jour, ainsi que le « Lnight », qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit - lesquels devront être employés pour cartographier le bruit dans l'environnement dû aux principales sources (routes, voies ferrées, aéroports, industries);
- publication avant le 30 juin 2007 des cartes pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les territoires impactés par les routes (quel que soit leur statut) de plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de train par an, les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an.

En attendant que la législation française se prononce sur la directive, la Ville de Paris a déjà engagé un premier travail de cartographie du bruit routier sur le territoire parisien. La Ville a, pour cela, chargé une société privée de réaliser un progiciel pour la modélisation en trois dimensions des niveaux de bruit dus au trafic routier à Paris. Les données de trafic proviennent de comptages effectués par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville pour les années 1999 et 2000. Les cartes ainsi produites permettent de rendre compte du bruit routier tel qu'on peut le percevoir sur l'espace public.

L'intérêt de cet outil est son interactivité (« cartographie dynamique »), puisqu'il permet de simuler les futurs aménagements de l'espace public (mur antibruit, sens uniques, couloir de bus, pistes cyclables, etc.) et d'en mesurer les conséquences acoustiques.

La carte devra inclure prochainement les bruits des transports ferroviaires et des transports aériens. Ces derniers ne sont d'ailleurs pas marginaux à Paris étant donné le nombre de plaintes enregistrées. Le survol de Paris, interdit en dessous de 2 000 mètres, est de plus en plus fréquent (alors qu'il n'est théoriquement possible que dans des cas exceptionnels : fort encombrement du trafic ou météo défavorable); de plus, ce palier (qui fut fixé en 1948) n'est vraisemblablement pas une garantie suffisante contre le bruit des avions.

Les sources de bruit à Paris sont multiples. S'il est vrai que la cartographie dynamique est un bon outil pour rendre compte du bruit ambiant, elle ne permet pas d'apprécier les émergences sonores qui doivent faire l'objet d'études particulières : Klaxon, bruits de chantiers, deux-roues motorisés, établissements de nuit, etc.

Enfin, il convient de préciser que la gêne que nous imputons aux bruits de notre environnement n'est pas un corollaire direct du volume sonore. Il s'agit d'une notion plus fine, qui est liée à la nature même de la source de bruit (répétitivité, durée, période d'émission, niveau maximum émis, etc.), à l'environnement (émergence par rapport au bruit ambiant, conditions climatiques, relief, etc.) et aux individus exposés au bruit (état physiologique, type d'activité pratiquée, situation sociale, etc.). La perception de la gêne est donc très variable dans le temps et selon les individus.

Référence : Paris Projet - No 34-35 - **Paris 2020** – Octobre 2003 – pp. 193-195

Atelier parisien d'urbanisme (Apur)

Apur - Service de diffusion - Paris Projet

17, boul. Morland, 75181, Paris, Cedex 04

www.apur.org

EN RÉFLEXION

Les aéroports, à l'instar des tissus urbains qui les accueillent, exercent une pression croissante sur les milieux naturels. À la fois source de richesse et de nuisances, l'aéroport en milieu urbain, l'aérotropolis, pose la question complexe et émergente de l'équité territoriale. Dans ce contexte, des processus innovants, tels que des mécanismes de compensation financière, des aménagements d'interface ou des procédures d'atténuation et de redistribution des patrons d'approche et de décollage offrent des opportunités non seulement comme moyens pour répondre aux problématiques techniques de gestion des infrastructures, mais également comme outils stratégiques de médiation et de dialogue avec les parties prenantes pour favoriser l'acceptabilité sociale des projets de développement aéroportuaire tout en améliorant la santé et la sécurité publique.



ANNEXE C

Carte de l’empreinte sonore sur le territoire montréalais tel que publié par ADM dans son rapport annuel 2003 (page 22) et délimitant les zones de 1981, 1995, 2001 et 2002

