



Citoyens pour une Qualité de Vie

La VÉRITÉ au service des citoyens

C.P. 99546, Succ. Cartierville, Montréal, QC H4J 2R7

www.c-q-v.org

SENTINELLES DE L'AIR DE MONTRÉAL

Avant de décrire ce que sont les Sentinelles de L'Air de Montréal (SAM), il est important de situer le contexte qui leur a donné naissance.

ADM en conflit d'intérêts

Le monopole privé, Aéroports de Montréal (ADM) a perdu toute crédibilité auprès de la majorité des citoyens affectés par le climat sonore; ceux-ci ont réalisé qu'ADM était en conflit d'intérêts et faisait tout pour **décourager les plaignants en évitant de répondre à leurs questions et en poursuivant leur campagne de désinformation**. De guerre lasse, les citoyens ont cessé de se plaindre auprès de cette entreprise pour se tourner vers leur municipalité et vers CQV. Il n'est donc pas étonnant que le nombre de plaintes qu'elle rapporte dans le secret de son comité consultatif diminue. Tous ont compris que ce système était conçu pour minimiser les plaintes, de manière à s'en servir frauduleusement comme cautionnement de leurs décisions et actions répréhensibles. ADM est d'ailleurs la seule autorité aéroportuaire au Canada à s'être fait confier ce rôle de gestion des plaintes. Les citoyens des 23 autres aéroports privatisés du Canada s'adressent directement à une entité distincte chez Transports Canada.

Vols internationaux transférés de Mirabel à Dorval sur des bases sciemment fausses

ADM a informé le 28 janvier 2010 l'éditeur du journal Jobboom, de son intention de poursuivre l'expansion de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau amorcé en 1996 jusqu'au-delà de l'an 2040 et même d'abandonner l'aéroport de Mirabel comme aéroport international au profit de Toronto. Une annonce aussi dévastatrice pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal et du Québec devrait soulever des protestations monstres. Pourtant, il n'en est rien parce qu'ADM ne publie pas ce genre de nouvelles dans des journaux grand public; elle ne publie pas du tout ou encore elle choisit, comme c'est le cas présentement, un journal destiné aux chercheurs d'emplois, qui ont beaucoup d'autres préoccupations que celles de l'aéroport Trudeau.

Le secret est une des principales caractéristiques d'ADM. Elle n'a jamais voulu dévoiler à combien de mouvements aériens l'expansion débridée de l'aéroport Trudeau correspondra, ni quelles seront les trajectoires aériennes qu'elle a l'intention d'autoriser autour de l'aéroport Trudeau, ni combien de fois par jour elle a l'intention de permettre une **violation des règlements municipaux sur le bruit et des recommandations récentes de l'Organisation Mondiale de la Santé**. Elle refuse également de consulter les citoyens affectés ou menacés d'être affectés par des décisions d'une telle importance. Toute personne sensée se doute bien qu'il doit y avoir des raisons inavouables pour ce refus.

Sur son site internet et dans toutes ses publications, ADM se vante d'avoir réussi à réduire le nombre de citoyens affectés par le bruit de 107 333 citoyens en 1995 à 17 902 en 2007, grâce à sa gestion du climat sonore. Cette affirmation farfelue est basée sur **un modèle mathématique théorique** développé dans les années 1960-1970 par Transports Canada, pour planifier, **en l'absence de données de bruit réel**, l'emplacement d'un futur aéroport, de

manière à minimiser ou éliminer le nombre de citoyens qui seront agressés par la pollution par le bruit. Ce modèle a sûrement été utilisé en 1969 par Transports Canada pour déterminer l'emplacement de Mirabel et l'envergure de l'expropriation requise, avec les conséquences catastrophiques que l'on a connues. Les calculs théoriques issus de ce modèle se traduisent par des **unités de mesures uniques au monde appelées NEF_{Can}**, qu'il est impossible de convertir dans les unités de mesure universellement reconnue depuis toujours, **les décibels**, à cause des calculs complexes qui en résultent et qui finissent par déformer la réalité.

Avec le temps, Transports Canada a adapté l'utilisation de ce modèle théorique pour les aéroports existants, en l'absence d'équipement approprié pour capter et analyser les données réelles sur le bruit. Or, en décembre 1996, le **Conseil National de Recherches du Canada (CNRC)** publie, avec la collaboration de Transports Canada, le rapport « Étude de validation NEF: Rapport A-1505.6(Final) ». Ce rapport concerne le modèle mathématique théorique utilisé pour tenter de prédire les nuisances chez les citoyens riverains des aéroports canadiens. Sa teneur est tenue secrète parce qu'elle fait état de **lacunes considérables** associées à cet outil. Bien que le CNRC estime que ces analyses constituent la meilleure interprétation des données dont ils disposent, d'autres interprétations sont possibles et les analyses contenues dans le présent document peuvent ne pas refléter l'interprétation et les politiques de Transports Canada. »

Ce rapport a déclenché de 1998 à 2002 la construction par ADM d'un tout nouveau système de 8 capteurs sonores autour de l'aéroport de Dorval. Ce n'est qu'en 2006 qu'ADM a commencé à dévoiler dans son rapport annuel qu'elle remplacerait les NEF par un tout nouveau système de mesure qu'elle venait de découvrir, les Leq. Les **données très sommaires** produites par ce nouveau système ont commencé à être publiées par ADM en 2007 dans son rapport annuel.

Cette découverte par les experts d'ADM laisse pantois quand on sait que les courbes Leq et autres unités apparentées sont déjà utilisées et publiées ailleurs au Canada (à Vancouver par exemple) depuis la fin des années 1980. Voici avec quelle "discretion" ADM a annoncé dans son rapport annuel 2006 la non fiabilité des NEF qu'elle utilise depuis toujours: « D'autre part, les **courbes NEF seront progressivement remplacées par un nouvel indicateur de bruit appelé Leq**; plus simple et déjà adopté par d'autres aéroports canadiens, le Leq est basé sur les données de bruit réelles recueillies par des stations de mesure du bruit installées dans les quartiers avoisinants. ». Cette phrase est, à n'en pas douter, un autre chef d'œuvre des consultants en relation publique d'ADM.

ADM et Transports Canada savaient donc déjà en 1996 que **les NEF n'avaient aucune valeur scientifique**. Pourtant, ADM a fait reposer sa décision de transférer les vols internationaux de Mirabel à Dorval sur ces données que personne ne comprend et s'en est même servi pour prétendre devant les tribunaux que sa décision avait une fondation scientifique. C'est en grande partie cette prétention qui a incité le juge Marc Noël d'exclure ADM de l'obligation de se conformer à la Loi Canadienne d'Évaluation Environnementale.

Le fiasco des nouvelles trajectoires aériennes

La réalité qui précède explique qu'ADM n'a eu d'autre choix de 1992 à 2007 que d'utiliser des données théoriques, qu'elle savait déjà non fiables, pour prétendre à une réduction chiffrée de l'empreinte sonore. C'est d'ailleurs à l'aide de ce même modèle théorique qu'elle avait décidé en septembre 2006 d'introduire de nouvelles trajectoires aériennes sans aucune consultation des citoyens affectés. Son modèle théorique lui a servi encore une fois de prétexte pour affirmer que le nombre de citoyens affectés serait moindre grâce à ces nouvelles trajectoires.

Les nouveaux citoyens affectés de Saraguay, Cartierville, le nord de Saint-Laurent, Ahuntsic, Laval, Lachine, Côte-Saint-Luc, LaSalle et Montréal-Ouest n'ont pas été dupes. Ils se sont joints à **Citoyens pour une Qualité de Vie (CQV)** pour protester avec véhémence. Ce fiasco a d'ailleurs permis à CQV de se restructurer complètement pour réussir à forcer ADM à battre en retraite en juillet 2008 concernant les nouvelles trajectoires. Celles de nuit ont été suspendues, mais pas celles de jour qui continuent à augmenter. ADM ne cache d'ailleurs pas son intention de revenir à la charge **et** plus tard pour réintroduire les vols de nuit à ces endroits.

La désinformation et le secret d'ADM

On pourrait croire qu'avec l'abandon des NEF_{Can} comme mesure du bruit, ADM commencerait à produire les courbes Leq. FAUX. En 2009, ADM continue à référer aux NEF pour définir l'empreinte sonore et le nombre de citoyens affectés par le bruit. Ce qui est encore pire, c'est qu'elle ne publie depuis 2007 que le **niveau de bruit annuel moyen enregistré aux stations de mesure de bruit (en db(a))**, qui sont forcément beaucoup plus basses que les bruits instantanés, dans l'espoir que le lecteur n'y voit que du feu. Or, il n'est pas nécessaire d'être un grand savant pour comprendre que **ce ne sont pas les valeurs moyennes annuelles qui causent des nuisances et des dommages aux citoyens, mais bien les valeurs de bruit instantanés.**

Lorsque la représentante élue, Noushig Eloyan, désignée par la ville de Montréal pour siéger sur le comité consultatif d'ADM sur la gestion du climat sonore, a demandé de lui fournir les décibels instantanés enregistrés dans la nuit du 26 au 27 septembre 2007, le vice-président Normand Boivin lui a répondu que les renseignements demandés « ...n'ont jamais été rendus disponibles au public par ADM et que cette dernière n'a pas l'intention de modifier sa façon de faire à cet égard. ». Pourquoi de telles dissimulations et un tel musellement des élus sensés représenter les intérêts des citoyens? Pourquoi une telle absence de transparence? La réponse est évidente: ADM sait que si la VÉRITÉ est dévoilée sur le bruit réel en décibels, les élus municipaux et les citoyens pourront directement faire la comparaison avec les limites permises par les règlements municipaux et les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, ce qui déclenchera, à n'en pas douter une étude d'impacts et des consultations publiques.

Plus récemment, CQV a interpellé la Direction de Santé Publique (DSP) pour étudier les impacts des mouvements aériens sur la santé des citoyens sous l'empreinte sonore. Cet organisme gouvernemental a accepté de lancer son étude en juillet 2008. Vingt mois plus tard, ADM a réussi à reporter le dévoilement du bruit réel enregistré en décibels par ses 8 capteurs sonores, grâce à des stratagèmes qui s'apparentent à ceux utilisés par leurs conseillers juridiques contre CQV de 2002 à 2008. Gagner du temps est l'objectif évident d'ADM pour éviter qu'un moratoire lui soit imposé sur les dépenses sans cesse croissantes qu'elle engage, et qu'elle doive répondre de ses actes passés devant un bureau d'audience public, y compris une réelle consultation des citoyens concernés, comme l'exige le bail qu'elle a signé.

Que sont les SAM?

Pour mettre un terme à ces secrets infâmes, CQV a décidé de faire la promotion d'un regroupement municipal dont les citoyens sont affectés par les mouvements aériens autour de l'aéroport Trudeau. Ce regroupement aurait pour fonction, entre autres, de prendre à sa charge le système de gestion des plaintes confié à ADM par Transports Canada, pour éliminer le conflit d'intérêts flagrant et ignoble dans lequel ce monopole privé a été placé. **Les Sentinelles de l'Air de Montréal (SAM) seront des citoyens ordinaires recrutés selon l'emplacement de leurs résidences** par rapport aux trajectoires aériennes, auxquels on confierait des sonomètres de qualité professionnelle

et qui accepteraient d'enregistrer le bruit produit lors du passage des avions près de leur résidence et en transmettre les données à un centre de contrôle.

L'idée de la création de cette brigade a été inspirée d'une initiative citoyenne semblable, créée en France pour surveiller l'application de la Loi Littoral adoptée en 1986. Cette loi vise à encadrer l'aménagement de la côte pour la protéger des excès de la spéculation immobilière et à permettre le libre accès au public sur les sentiers littoraux. Les buts sont clairement inscrits dans le code de l'environnement et reflètent bien une volonté de développement durable.

À l'initiative de la station de télévision France 3, plus spécifiquement l'Émission "Thalassa", des milliers de citoyens bénévoles se sont regroupés sous le nom de « Les Sentinelles du littoral ». Le succès indéniable obtenu par les citoyens pour appuyer la loi, a été rendu possible grâce à un appui médiatique considérable et un lien internet efficace qui relie les actions des citoyens et diffuse les renseignements utiles au public pour l'application de la loi. Voir le site des sentinelles du littoral <http://www.thalassa.france3.fr/sentinelles-du-littoral/index-fr.php?page=accueil>.

La brigade des SAM aurait une envergure considérablement moindre que celle en France évidemment, à cause de l'étendue beaucoup plus restreinte du territoire concerné. On estime que **leur nombre n'excéderait pas ultimement la soixantaine de membres**. Les avancements technologiques fulgurants, maintenant disponibles grâce aux téléphones intelligents, feront en sorte que le coût de la mise en place seront très peu élevé (moins de 1 000 \$ par SAM). En déléguant ADM d'une partie de ses tâches reliées à la gestion des plaintes et en récupérant le produit des amendes des délinquants, le regroupement municipal appuyé par les SAM pourrait négocier avec Transports Canada tous les coûts inhérents à cette gestion présentement encourus par ADM. CQV est même d'avis que ce nouveau modèle de gestion des plaintes permettra d'économiser à Transports Canada des sommes considérables en poursuites judiciaires inutiles et autres frais connexes.

Rédigé par Herté le 2010-04-20