

→ Un climat sonore contrôlé, une fréquentation sensée

Partout dans le monde, le bruit des aéronefs dans les aéroports est une source de préoccupations, en particulier pour les citoyens qui vivent à proximité. Sensible à cette réalité, YHU y porte une attention particulière comme en témoignent les **mesures d'atténuation** mises en place au cours des dernières années.

Jusqu'au moment de l'écllosion de la pandémie de la COVID-19, les **activités sur la piste principale 06G/24D** consistaient en des vols réguliers de Pascan Aviation, de Pratt & Whitney, d'Air Medic, des vols nolisés (par exemple, vers les mines du Nord) et privés ainsi que des vols pour des équipes de sports, des musiciens et des représentants gouvernementaux.

Le plan de développement met en lumière l'importance de la décision du conseil d'administration de YHU d'intégrer le **Comité consultatif sur le climat sonore** dans ses règlements généraux en décembre 2018 afin de lui conférer un statut officiel de comité du conseil et d'assurer sa permanence. L'énoncé de mission du Comité est le suivant : « Favoriser l'échange d'informations et procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore à l'Aéroport ».


Le Comité continuera à **jouer un rôle important** dans le contrôle du climat sonore de l'Aéroport. Ce rôle, il l'assume déjà de façon proactive, comme en témoignent la désignation d'une zone éloignée des résidences aux fins de manœuvres de maintenance bruyantes comme les essais de moteurs au sol (*ground run-ups*), les heures réduites décrétées pour les appareils B737, de même que l'adoption d'un plan d'amélioration de la gestion et du traitement des plaintes ainsi qu'un **plan global d'atténuation** du bruit des aéronefs qui comprend :

- une procédure d'atténuation du bruit au départ (*Noise Abatement Departure Procedure* ou NADP.1) qui vise une montée plus rapide des vols commerciaux et, par le fait même, une réduction du bruit au sol;
- une procédure des arrivées en descente continue (*Continuous Descent Approach* ou CDA) qui a pour but de réduire les décibels au sol.

Ces nouvelles procédures destinées à atténuer le bruit ont été **avalisées par Transports Canada**. Elles sont assujetties à celles édictées par le ministère dans la Circulaire d'information (CI) n° 302-002 *Mise en place de procédures nouvelles ou modifiées d'atténuation* du bruit et auxquelles YHU se conforme.

Dans le cadre du développement de l'aéroport, YHU exigera, lors des **négociations avec les nouvelles lignes aériennes**, pour que les vols s'effectuent selon les horaires répondant aux besoins des passagers à moins de situation exceptionnelle (météo, urgences). Ce faisant, il sera possible d'anticiper quelques vols tôt le matin, comme c'est le cas présentement, et quelques vols d'arrivée dans la soirée. L'administration de l'aéroport a pris la décision de **ne pas accepter d'opérateurs cargo**, car ce type d'opérations, en général, nécessite l'utilisation de vieux appareils bruyants et des vols à toute heure.

Les avions qui utiliseront les installations de l'aéroport sont de type Bombardier Q-400, SAAB 340 (flotte de Pascan Aviation en 2021), SAAB 2000, B737-800, A320 et A220 et **de moins en moins bruyants**. La présence de ces appareils à YHU se traduira par deux (2) ou trois (3) nouveaux départs quotidiens de plus à court terme, une douzaine à moyen terme et 20 à long terme pour les vols à l'extérieur du Québec. Pour ces vols à long terme, le nombre de



mouvements¹ à l'aéroport devrait augmenter de 15 000 (environ 9 %), une **faible augmentation** en regard des 160 000 enregistrés en 2019, avant la pandémie.

YHU espère devenir une **plaque tournante** pour les plus petits vols vers les régions du Québec. L'aéroport ne comprendra pas d'infrastructures de grande taille pour accueillir un grand volume de vols additionnels. L'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) sera toujours l'aéroport principal de Montréal. YHU **visé un petit marché** et entend satisfaire les besoins de la population du Québec et locale.

Aux fins de la mise en œuvre d'un plan de développement comme celui de l'aéroport, **la planification** de la compatibilité acoustique (du bruit) met l'accent sur l'identification des nuisances pour la communauté et pour la planification du développement des terrains adjacents à l'aéroport. La pratique établie consiste à **modéliser diverses données acoustiques et opérationnelles** des principaux types d'appareils utilisant les installations aujourd'hui ou prévus dans le futur, et à établir une cartographie de l'exposition au bruit sur l'aéroport et les communautés environnantes.

La **méthodologie acceptée au Canada** est la prévision d'exposition au bruit (*Noise Exposure Forecast* ou *NEF*) qui utilise la métrique du niveau sonore équivalent sur 24 heures, avec des pénalités de mesure pour des vols effectués entre 22 h et 6 h 59 (heures nocturnes) afin de refléter la sensibilité supplémentaire de la communauté au bruit durant cette période.

En pratique, les courbes de niveau NEF sont **mises à la disposition des administrations locales** pour être utilisées conjointement avec les utilisations des terrains aéroportuaires, comme recommandé par Transports Canada. Ces utilisations des terrains permettent aux municipalités d'approuver des aménagements compatibles dans les limites des zones de bruit.

¹Un mouvement est un décollage ou un atterrissage; un (1) seul avion qui quitte et revient équivaut à deux (2) mouvements.

Le schéma ci-dessous représente une **extrapolation des opérations en 2037**, selon le plan de développement. On y voit les courbes NEF de 30, 35 et 40 autour de l'aéroport en vert, rouge et mauve respectivement, autour desquelles sont superposées des zones où il serait souhaitable de ne pas avoir de développement résidentiel

(zone I - rouge) ou d'avoir un développement limité et bien encadré (zone II - bleue).

Il est clair que le développement de l'aéroport et le développement immobilier autour de ce dernier doivent se faire **en harmonie**.

PRÉVISION POUR 2037 - PLEINE EXPLOITATION

