

Mémoire présenté au
Bureau des audiences publiques en environnement
relativement au projet de
Réseau électrique métropolitain

par

Les Pollués de Montréal-Trudeau

Montréal, 22 septembre 2016

Présentation du comité de citoyens Les Pollués de Montréal-Trudeau

Les Pollués de Montréal-Trudeau est un groupe de citoyens issu de l'arrondissement montréalais d'Ahuntsic-Cartierville. Nous nous réunissons régulièrement depuis le milieu de 2012 pour établir des interventions visant à sensibiliser les élus de tous les niveaux de gouvernement au bruit incessant et infernal provoqué à toute heure de la journée et de la nuit par les avions partant ou arrivant à l'aéroport Montréal-Trudeau et survolant notre secteur et plusieurs autres arrondissements et villes liées de l'île de Montréal.

Nous essayons également, mais jusqu'ici en vain, de rencontrer les administrateurs d'Aéroport de Montréal (ADM) et d'être représentés au sein du Conseil d'administration et 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 immatriculé 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.

Quelques réalisations

Nous avons déposé une pétition manuscrite de 2 300 signatures à la Chambre de communes à Ottawa demandant au gouvernement du Canada et au ministère des Transports d'améliorer la situation de la pollution sonore à l'aéroport Pierre Eliot Trudeau.

Nous avons rencontré des élus de l'Assemblée nationale et plusieurs élus municipaux de l'île de Montréal afin de plaider la cause de l'amélioration du climat sonore et de la confection d'une étude épidémiologique sur la situation découlant des vols à basse altitude des avions.

Nous participons aux consultations publiques qui touchent au dossier aéroportuaire et aux problèmes de la pollution sonore et de l'air.

Nous avons installé de notre propre initiative et grâce au soutien financier de citoyens et de quelques élus un réseau de stations de mesure du bruit spécifique au bruit des avions.

Nous comptons 250 sympathisants qui sont abonnés à notre infolettre.

Nos objectifs

1. 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 de dons d'organes.
2. Rehausser les niveaux d'altitude des avions survolant le ciel montréalais là où c'est possible.
3. 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.
4. Réaliser ou obtenir des études indépendantes sur les effets sociaux sanitaires de ces vols sur la santé des résidents des quartiers montréalais touchés.
5. Installer des stations de mesure du bruit à l'est de l'autoroute 15 (notamment à Ville Mont-Royal, Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et à Saint-Léonard).
6. 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.
7. Faire 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.

En fait, redonner une qualité de vie aux citoyens des quartiers montréalais actuellement survolés par les transporteurs interagissant avec l'aéroport Montréal-Trudeau

Réflexions sur le Réseau électrique métropolitain

Nous remercions le ministre de l'Environnement, le BAPE et vous mesdames et messieurs les commissaires, pour la tenue de ces audiences publiques, qui nous permettent d'exercer notre droit de nous exprimer sur un dossier important pour l'avenir de l'aménagement du territoire et du transport en commun dans la région de Montréal.

Face à l'ampleur des sommes à investir et du réseau proposé, nous aurions été plus confortable avec un calendrier plus étendu. Nous ne prétendons pas avoir eu le temps d'examiner à fond toute la documentation disponible. Nous ne sommes pas sûrs non plus que les séances d'information ont vraiment permis d'obtenir toute l'information permettant de comprendre tous les aspects et toutes les conséquences de la réalisation du REM, tel qu'il a été présenté.

Nous sommes déçus du peu de développement et d'attention qui semble avoir été accordé à l'étude d'options alternatives au mode de transport proposé par CPDQ Infra, le modèle «Skytrain». Est-ce que la région de Montréal fait le bon choix avec si peu d'information ?

Nous nous interrogeons sur le marché réel que représente l'aéroport Pierre Eliot Trudeau pour un lien ferroviaire tel que celui proposé par CPDQ Infra. Nous avons à l'esprit l'opinion souvent entendue du professeur Jacques Roy des HEC à ce sujet. Selon monsieur Roy, avec un site aéroportuaire situé si près du centre-ville, il est loin d'être sûr que l'entreprise sera un succès d'achalandage.

Le lien ferroviaire entre la gare Union de Toronto et l'aéroport Pearson, construit en grande partie en utilisant des corridors et des rails existants, a connu un départ très difficile. Les tarifs ont dû être réduits presque de moitié pour que les clients se présentent.

Nous pensons pour notre part que si ADM veut doter l'aéroport de Dorval d'un lien ferroviaire, elle devrait le faire dans le corridor ferroviaire existant, qui est beaucoup plus direct entre le centre-ville et l'aéroport. Corridor où se trouvent déjà en parallèle sur plusieurs kilomètres, les voies du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP). ADM devrait s'associer au projet du Train de l'Ouest et participer à la construction de l'infrastructure nécessaire permettant aux deux clientèles de s'affranchir des contraintes imposées par le CN et le CP.

Nous nous interrogeons également sur le bien fondé et le coût d'une liaison ferroviaire qui se rendrait dans la coquille construite par ADM au sous-sol de la jetée états-unienne et de l'hôtel qui la surmonte. L'aéroport Pierre Eliot Trudeau, compte tenu des nombreux agrandissements effectués depuis la privatisation des aéroports au Canada, est un aéroport où le passager est destiné à marcher de longues distances pour atteindre son but.

Ne serait-il pas plus économique et plus avantageux d'installer un système de transfert de personnes (People Mover) entre l'aérogare et une gare intermodale située au dessus des corridors réservés à VIA Rail et aux trains de banlieue (Train de l'Ouest et service ferroviaire aéroportuaire), plutôt que d'insérer une antenne à 90 degrés de l'axe ferroviaire existant, qui aboutirait dans le cul-de-sac de la coquille construite par ADM ?

Pour ce qui est du Nord de l'agglomération, nous pensons que l'axe compris entre les autoroutes 13 et 15 devrait être étudié attentivement. Il suffit d'écouter les bulletins de circulation en ce mois de septembre 2016, pour constater qu'il y a une marée de voitures et d'automobilistes solo qui entrent le matin et qui repartent le soir. Ce que les spécialistes appellent les mouvements pendulaires. Est-ce que le ministère des Transports du Québec (MTQ) a des chiffres sur l'évolution du trafic depuis 10 ans sur cet axe ? Est-ce que le Nord de Montréal serait mûr pour un meilleur service de transport en commun ?

Compte tenu du dévoilement par la presse écrite des grandes lignes du mémoire de la Ville de Mirabel, nous pouvons dire que cette vision rejoint le fond de notre pensée. L'idée de suspendre les antennes vers Fairview et l'aéroport, par l'accès Nord, pour concentrer les efforts de CDPQ Infra sur le Train de l'Ouest et le service vers Mirabel, constitue l'option que le gouvernement du Québec devrait retenir pour cette partie du projet.