

2m11.2828.10

Université de Montréal

L'impact social du bruit en zone aéroportuaire en période de changements
fonctionnels – le cas de Dorval

Par

Louise Déry

Département de Géographie

Faculté des Arts et des Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures

En vue de l'obtention du grade de

Maître ès science (M. Sc.)

En Géographie



Octobre 2000

© Louise Déry, 2000

2001

Université de Montréal

L'impact social du bruit en zone résidentielle en période de changements
fonctionnels - le cas de Dorval

G
59
U54
2001
n.001

Faculté des Arts et des Sciences
Département de Géographie
Louise Déry
Pat.

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures

En vue de l'obtention du grade de

Maîtrise en sciences (M.Sc.)

En Géographie



Octobre 2001

Louise Déry

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

L'impact social du bruit en zone aéroportuaire en période de changements
fonctionnels – le cas de Dorval

Présenté par

Louise Déry

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Président du jury	Claude Marois
Directeur de recherche	Claude Comtois
Co-Directeur de recherche	Brian Slack
Membre du Jury	Claude Manzagol

Mémoire accepté le:

RÉSUMÉ

Ce mémoire de maîtrise a débuté dans une période où les opérations aéroportuaires de Montréal ont été fortement médiatisées. En effet, c'était l'époque du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Nous étions dans une période d'importants changements pour les deux aéroports. L'une des principales craintes était le bruit qu'occasionneraient les nouveaux vols à l'aéroport de Dorval. Nous nous sommes donc intéressés à cet aspect et les impacts qu'il suscitait.

Le bruit, principale nuisance en zone aéroportuaire, est une notion très subjective. Il existe plusieurs méthodes pour mesurer le bruit. Ces méthodes tiennent compte de plusieurs aspects dont : le type d'avion, l'heure de la journée, le niveau de bruit, etc. D'ici 2001, les avions seront de moins en moins bruyants. Il n'en demeure pas moins que la tolérance des communautés voisines de sites aéroportuaires ne cesse de diminuer.

Mis à part le bruit, les changements peuvent à leur tour causer certaines réactions. Nous avons donc décidé d'analyser en complémentarité, le bruit et les périodes de changements. Pour ce faire nous utiliserons des modèles, élaborés pour des installations portuaires. Ces modèles abordent les notions de cycle de vie ainsi que des aspects sociaux, politiques et économiques.

Notre objectif était d'offrir une nouvelle perspective sur le bruit perçu, par les populations riveraines de sites aéroportuaires, en période de changement. Nous voulions ainsi répondre à un problème précis, c'est-à-dire le stress causé en périodes de transformations. Dans notre étude, ce stress correspond au bruit perçu par les communautés voisines de sites aéroportuaires.

Notre méthodologie s'est déroulée en trois étapes. Dans un premier temps une classification thématique d'articles de journaux, recensés dans quatre journaux locaux, sur une période de dix ans a été effectuée. Celle-ci nous a permis de voir que le bruit n'est jamais arrivé comme sujet principal, et ce malgré les changements importants dans la gestion et les fonctions de l'aéroport de Dorval. La seconde étape consistait à administrer des questionnaires à un échantillon de la population de Dorval. Il est ressorti que l'échantillon est divisé sur plusieurs aspects des impacts du bruit. Cependant, la majorité sont d'avis que le couvre-feu n'est pas respecté et la majorité des propriétaires se sentent davantage lésés que les locataires. Finalement, des entrevues auprès d'acteurs publics et de journalistes ont été réalisées. Ces dernières nous ont permis de constater qu'il y a un manque flagrant de concertation entre les différents acteurs oeuvrant dans le secteur du transport aérien et des sites aéroportuaires.

Après la réalisation de ces différentes analyses, nous en sommes arrivés à différents constats. Les périodes de changement fonctionnel sont celles qui causent le plus de problèmes. Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval correspond à la période où les impacts du bruit ont eu le plus d'impact. Cette recherche démontre que des projets de grande envergure ont tendances à réveiller des scénarios trop souvent négatifs auprès des communautés locales. Il devient essentiel de les impliquer davantage dans les processus décisionnels.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LISTE DES FIGURES	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
CHAPITRE 1 : LA PROBLÉMATIQUE	1
1.1 Le contexte historique.....	1
1.2 Le contexte actuel.....	6
1.2.1 Le site.....	6
1.2.2 Les juridictions	6
1.2.2.1 L'aéroport de Dorval	6
1.2.2.2 L'aménagement du territoire.....	7
1.2.3 L'accessibilité à l'aéroport de Dorval	8
1.2.4 Le développement des infrastructures aériennes.....	9
1.2.5 Les activités économiques et l'utilisation du sol.....	10
1.3 La revue de littérature.....	13
1.3.1 Le bruit.....	13
1.3.2. Le bruit en zone aéroportuaire.....	13
1.3.3. Les méthodes de mesure du bruit	14
1.3.4. Les effets et les réactions face au bruit	17
1.3.5. Techniques de réduction du bruit à Dorval	18
1.3.6. La géographie du bruit.....	20
1.4 Les modèles de J.Charlier et de C.Comtois et J. Marcadon	25
1.5 Le problème	31
1.6 L'objectif.....	31
1.7 Les hypothèses	32
1.8 La méthodologie.....	32
1.8.1 La classification thématique.....	33
1.8.2 L'enquête par questionnaire.....	35
1.8.3 L'entrevue directe	37

CHAPITRE 2 : LA PERCEPTION DU BRUIT DANS LES JOURNAUX LOCAUX	39
2.1 La classification thématique de 1987 à 1997	39
2.2 Les autres sujets	80
2.3 Synthèse	81
CHAPITRE 3 : LA PERCEPTION DU BRUIT AUPRÈS D'UN ÉCHANTILLON DE LA POPULATION DE DORVAL	83
3.1 Le questionnaire.....	83
3.2 Les résultats	84
3.3 Synthèse.....	107
CHAPITRE 4 LA PERCEPTION DU BRUIT AUPRÈS DES AUTORITÉS PUBLIQUES ET DES JOURNALISTES	109
4.1 Introduction.....	109
4.2 La protection de l'environnement	110
4.3 Le bruit.....	111
4.4 Synthèse.....	113
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	117
BIBLIOGRAPHIE.....	121
ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES INTERVIEWÉES.....	125
ANNEXE 2 : QUESTIONS AUX ACTEURS PUBLICS	126
ANNEXE 3 : QUESTIONS AUX JOURNALISTES	127
ANNEXE 4 : QUESTIONNAIRE	128
ANNEXE 5 : CARTE DE NIVEAU DE BRUIT PERÇU À L'AÉROPORT DE DORVAL.....	134
ANNEXE 6 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE L'AÉROPORT DE DORVAL POUR LA PÉRIODE 1968-1997.....	136
ANNEXE 7 : HISTORIQUE DES PLAINTES DE BRUIT À L'AÉROPORT DE DORVAL (1995-1997).....	138
ANNEXE 8 : GRAPHIQUE DES CATÉGORIES DE PLAINTES POUR 1998... 	140
ANNEXE 9 : GRAPHIQUE DES PLAINTES PAR MUNICIPALITÉS POUR 1998.....	142

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : Méthodes de mesure du bruit.....	16
FIGURE 2 : Le concept de cycle de vie portuaire selon Jacques Charlier.....	26
FIGURE 3 : Schéma chrono-spatial de l'évolution portuaire	30
FIGURE 4 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1987	44
FIGURE 5 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1988	45
FIGURE 6 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1989	46
FIGURE 7 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1990	48
FIGURE 8 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1991	50
FIGURE 9 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1992	53
FIGURE 10 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1993	56
FIGURE 11 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1994	59
FIGURE 12 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1995	62
FIGURE 13 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1996	66
FIGURE 14 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval pour 1997	70
FIGURE 15 : Répartition des articles selon les journaux pour la période de 1987-1997 au sujet de l'aéroport de Dorval	72
FIGURE 16 : Répartition des articles sur l'aéroport de Dorval selon les sujets pour le journal Le Messager de Lachine 1987-1997	74
FIGURE 17 : Répartition des articles sur l'aéroport de Dorval selon les sujets pour le journal The Chronicle 1987-1997.....	75
FIGURE 18 : Répartition des articles sur l'aéroport de Dorval selon les sujets pour le journal Le Devoir 1987-1997	76
FIGURE 19 : Répartition des articles sur l'aéroport de Dorval selon les sujets pour le journal La Presse 1987-1997	77
FIGURE 20 : Classification thématique portant sur l'aéroport de Dorval 1987-1997	78

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I :	Nombre de passagers embarqués/débarqués à l'aéroport de Dorval (1963-1970).....	3
TABLEAU II :	Horaires d'atterrissages et de décollages par type d'avion.....	19
TABLEAU III :	Grille de compatibilité entre l'utilisation du sol et le bruit des avions.....	21
TABLEAU IV :	Superficies des différents niveaux pbp* (km ²) à Dorval de 1981 à 1995.....	23
TABLEAU V :	Distribution et provenance des plaintes au sujet du bruit ...	24
TABLEAU VI :	Distribution et provenance des plaintes au sujet du bruit ...	41
TABLEAU VII :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1987..	42
TABLEAU VIII :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1988.....	42
TABLEAU IX :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1989..	43
TABLEAU X :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1990..	47
TABLEAU XI :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1991.....	49
TABLEAU XII :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1992	52
TABLEAU XIII :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1993..	55
TABLEAU XIV :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1994	58
TABLEAU XV :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1995..	61
TABLEAU XVI :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1996..	65
TABLEAU XVII :	Classification thématique sur l'aéroport de Dorval 1997	69
TABLEAU XVIII :	Répartition des sujets par journal 1987-1997	71
TABLEAU XIX :	Distribution des répondants en fonction du lieu de naissance par groupe d'âge (%).....	88
TABLEAU XX :	Proportion des propriétaires et des locataires selon le groupe d'âge (%).....	89
TABLEAU XXI :	Année d'arrivée au domicile actuel par groupe d'âge (%).....	89

TABLEAU XXII:	Fréquence des interruptions des activités en raison du bruit selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou selon que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	90
TABLEAU XXIII A :	Perception du niveau de bruit des avions selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	91
TABLEAU XXIII B :	Perception du niveau de bruit des avions selon la fréquence d'interruption des activités (%).....	91
TABLEAU XXIV A :	Niveau de dérangement en raison du bruit selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	93
TABLEAU XXIV B :	Niveau de dérangement en raison du bruit selon la fréquence d'interruption des activités (%).....	93
TABLEAU XXV :	Fréquence des dérangements causés par le bruit des avions selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	95
TABLEAU XXVI A :	Changement du niveau de bruit depuis le transfert des vols internationaux à Dorval selon les groupes d'âges, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	96
TABLEAU XXVI B :	Changement du niveau de bruit depuis le transfert des vols internationaux à Dorval selon la fréquence des interruptions des activités (%).....	97
TABLEAU XXVII :	Niveau d'augmentation du bruit par groupe d'âge (%).....	97
TABLEAU XXVIII A :	Opinion face au transfert des vols internationaux vers Dorval selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou selon que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	99
TABLEAU XXVIII B :	Opinion sur le transfert des vols internationaux vers Dorval selon la fréquence d'interruption des activités (%).....	100
TABLEAU XXIX A :	Opinion sur le respect du couvre-feu entre 23:00 et 7:00 selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	101
TABLEAU XXIX B :	Opinion sur le respect du couvre-feu entre 23:00 et 7:00 selon la fréquence d'interruption des activités(%) .	102
TABLEAU XXX A :	Connaissance du service téléphonique pour loger des plaintes au sujet du bruit selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%).....	103

TABLEAU XXX B :	Connaissance du service téléphonique pour loger des plaintes au sujet du bruit selon la fréquence d'interruption des activités (%).....	103
TABLEAU XXXI A :	Opinion sur le fait que la population de Dorval soit suffisamment informée au sujet des impacts du transfert des vols internationaux selon les groupes d'âges, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)	105
TABLEAU XXXI B :	Opinion sur le fait que la population de Dorval soit suffisamment informée au sujet des impacts du transfert des vols internationaux selon la fréquence des interruptions des activités (%).....	106

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tous les membres de ma famille, Colette ma mère, Patrick mon frère et Anne ma belle-sœur. Leurs nombreux encouragements et l'intérêt marqué pour mon travail m'ont permis d'achever ma démarche. J'offre un merci bien spécial à mon père, Bernard qui n'est plus parmi nous, mais, qui a toujours cru en moi et a toujours su que je réussirais. De part leur détermination et leur courage, les membres de ma famille ont été une source d'inspiration inespérée.

J'offre toute ma gratitude à mon directeur, Claude Comtois. Je le remercie de m'avoir accordé sa confiance et de m'avoir fourni tant de bons conseils. Il a cru en mes capacités et je lui suis très reconnaissante.

Je tiens à remercier mes nombreux amis : Alain, pour ses encouragements et sa franchise; Martine et Nathalie, pour nos soupers et nos échanges des plus intéressants; Richard, mon compagnon de "Bac" avec qui ce fût un plaisir d'étudier et d'échanger sur la géographie; Paul, pour son exemple de détermination et de positivisme. Je suis privilégiée de vous avoir dans ma vie car vous êtes vraiment une grande richesse.

Je remercie tous ceux qui ont bien voulu répondre à mes questionnaires et à mes entrevues. Vous m'avez aidé à approfondir ma recherche.

En dernier lieu, je remercie Denis Harpin pour son aide et ses nombreux conseils à la bibliothèque.

CHAPITRE 1 : LA PROBLÉMATIQUE

1.1 LE CONTEXTE HISTORIQUE

C'est le 11 septembre 1941 que l'aéroport de Dorval entra en service. Jusqu'à cette date, l'aéroport de Saint-Hubert, sur la rive sud montréalaise, était au centre de l'aviation civile dans la région de Montréal. L'aéroport de Dorval devint immédiatement le point de départ des pilotes américains et canadiens vers les champs de bataille européens. À la fin de la Seconde Guerre Mondiale, l'importance grandissante du trafic aérien à Dorval lié au développement de l'industrie aéronautique, permit à la région de Montréal d'accueillir un nombre croissant de firmes liées à l'industrie du transport aérien.

A ses débuts, l'aéroport était situé sur un terrain de 607 hectares. Ce terrain était considéré assez vaste pour un futur développement et prévenir contre un impact du bruit dans les secteurs résidentiels situés dans le voisinage immédiat de l'aéroport (Mc Grath, 1992). En 1950, les premières recommandations concernant la réduction du bruit furent faites à Ottawa et la première plainte énoncée pour cette nuisance fût enregistrée à Pointe-Claire en 1951.

La période 1956 - 1960 est marquée par l'expansion de l'aviation commerciale. Cet accroissement du trafic aérien, de toute évidence exerce un impact sur l'environnement sonore des aires limitrophes à l'aéroport. Ainsi, suite à un accroissement du bruit, dès 1959, la ville de Dorval demande au Département des Transports de suspendre les vols durant les heures normales de sommeil. En 1960, les vols sont interdits entre minuit et 7h00 AM. Conséquemment, de nouveaux réaménagements sont envisagés et rendus nécessaires (Mc Grath, 1992).

Dorval est particulièrement favorisé par le contrôle exercé par le gouvernement fédéral des années 1960. L'aéroport de Dorval demeure la principale porte d'entrée au Canada pour les lignes aériennes étrangères. De plus, le trafic aérien n'est pas assez important pour que les principaux aéroports de l'est

canadien (Dorval et Toronto) se partagent les vols étrangers (Bernier, Dallaire, Larouche-Boutin et Milewska, 1996).

Pour la période 1963-1970, le nombre de passagers à l'aéroport de Dorval et la croissance du trafic aérien ne cessent d'augmenter (Tableau I¹). Face à ces tendances, les autorités aéroportuaires prévoient que l'aéroport de Dorval ne pourra suffire à la demande de trafic aérien dès 1970 (Bigras et Roy, 1993). En fonction des scénarios développés à l'époque, on prévoyait qu'en 1990, il y aurait plus de 30 millions de passagers qui transiteraient par Montréal et que dès 1985, il faudrait 7500 acres de terrain pour les activités de l'aéroport. Pour répondre à cette demande croissante, il ne faisait aucun doute que l'aéroport devrait être en opération 24 heures par jour. Comme les problèmes de bruit étaient déjà au cœur des préoccupations de la population de Dorval et que les possibilités d'une expansion à Dorval étaient limitées, on envisagea de construire un nouvel aéroport pour Montréal loin du centre-ville et des zones résidentielles (Mc Grath, 1992).

Le Ministère fédéral des Transports étudia plusieurs sites : Saint-Jean-sur-Richelieu (sud-est de Montréal), Vaudreuil (ouest de Montréal), Joliette (nord-est de Montréal), Saint-Amable (Rive sud à l'est de Montréal) et Sainte-Scholastique (nord-ouest de Montréal). Ces sites devaient répondre à plusieurs critères : la répartition des usagers, les moyens de transport nécessaires, la liaison entre le nouvel aéroport et Dorval (routes, transports en commun, etc.), les coûts d'acquisition et d'aménagement du terrain, la topographie, les propriétés du sol, les lignes de transmission et les conditions météorologiques. Tous ces facteurs ont joué un rôle important dans le choix du site du nouvel aéroport (Canada, Ministère des Transports, 1968). Le site de Sainte-Scholastique fût choisi. Le nouvel aéroport de Mirabel représentait alors la solution la moins coû-

teuse puisque l'expansion de Dorval aurait nécessité l'expropriation de terrains fortement urbanisés (Tutundjian, 1977).

TABLEAU I
NOMBRE DE PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS À L'AÉROPORT DE
DORVAL (1963-1970)

ANNÉES	NOMBRE DE PASSAGERS
1963	1 402 100
1964	1 469 600
1965	1 656 300
1966	1 838 000
1967	2 354 800
1968	2 110 500
1969	2 514 700
1970	2 800 850

Source : Statistiques d'Activité aéroportuaire 1968-1969-1970, Bureau Fédéral de la Statistique, Division des transports et des services d'Utilité Publique, Catalogue 51-203.

1 -Voir également le graphique sur l'évolution du trafic sur 30 ans à l'annexe 6

Mais dès l'ouverture de l'aéroport de Mirabel, en 1975, force est de reconnaître que le nombre de passagers n'avait pas atteint les objectifs prévus. Plusieurs événements sont responsables du déclin de Montréal en tant que plaque tournante du trafic aérien au Canada : les périodes de récession économique, la crise énergétique liée à l'augmentation du prix du pétrole, les nouvelles ententes bilatérales qui permettent aux transporteurs aériens étrangers d'accéder à d'autres villes canadiennes, notamment Toronto, l'exode vers Toronto des forces économiques telles que les entreprises, banques, sièges sociaux, et les liaisons de Montréal aux autres aéroports pivots du monde (Comtois et Slack, 1998). Le gouvernement canadien fût obligé de réévaluer sa stratégie des transferts de la majorité des vols vers Mirabel (A.D.M., 1993). Il fût donc décidé que l'aéroport de Mirabel accueillerait les vols internationaux alors que Dorval serait réservé aux vols domestiques et transfrontaliers.

En 1984, suite aux problèmes liés à la présence de deux aéroports, un comité consultatif est formé : la S.O.P.R.A.M. (Société de promotion des aéroports de Montréal). Ce comité était formé de 21 représentants du milieu des affaires et de la communauté montréalaise en général. Ces 21 membres sont nommés conjointement par la Ville de Montréal, la Ville de Laval, la Conférence des maires de banlieue, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, The Board of Trade of Metropolitan Montreal, la Corporation de promotion de l'aéroport de Mirabel et par la Société montréalaise de Développement (S.M.D.) et la Ville de Longueuil conjointement. Ce comité en vient à la conclusion qu'un seul aéroport devrait desservir Montréal. Cependant ce comité consultatif ne se prononce pas sur quel aéroport devrait tenir ce rôle. En 1986, le gouvernement fédéral canadien affirme qu'aucun des deux aéroports de Montréal ne sera fermé. L'année suivante, ce même gouvernement met de l'avant une nouvelle politique de gestion des aéroports. Cette politique favorise

la gestion locale des infrastructures aéroportuaires (A.D.M., 1993). En 1992, la gestion des aéroports de Montréal fût transférée à A.D.M. (Aéroports de Montréal). A.D.M. est une administration aéroportuaire locale responsable de la gestion complète des deux aéroports de Montréal. Son conseil d'administration est composé de huit administrateurs. Sept membres sont des représentants de la communauté des affaires et ils sont aussi membres du conseil d'administration de la S.O.P.R.A.M. Le dernier des huit membres est le Président et chef de la direction d'A.D.M. Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval se concrétise en 1997.

Depuis 1969, nous assistons à un ensemble de débats entourant le dilemme que pose la présence de deux aéroports à Montréal : Dorval et Mirabel. Plusieurs études ont été effectuées à la fin des années 1970 concernant l'établissement à Mirabel d'un nouvel aéroport pour Montréal. Ces études réalisées entre autres par l'Institut National de Recherche Scientifique (I.N.R.S.) et par le Bureau d'Aménagement du réseau express de Montréal (Ministère des Transports du Québec), portaient essentiellement sur les impacts économiques du nouvel aéroport et les impacts de l'implantation d'un réseau express reliant les deux aéroports (Mirabel et Dorval). L'éloignement du centre-ville de Montréal pour Mirabel, l'incapacité à long terme des infrastructures aéroportuaires de Dorval, la proximité de zones résidentielles pour Dorval ainsi que les difficultés de liaisons entre les deux aéroports sont d'importants problèmes recensés aux deux aéroports.

1.2 LE CONTEXTE ACTUEL

1.2.1 LE SITE

Les aéroports de Dorval et Mirabel sont la propriété de Transport Canada. Ce dernier loue l'aéroport à A.D.M. (Aéroports de Montréal) qui a la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et du développement des terminaux aéroportuaires de Dorval et Mirabel. Aéroports de Montréal (A.D.M.) est un organisme sans but lucratif qui n'est donc pas assujéti à l'impôt. Tous les surplus doivent être réinvestis dans les infrastructures aéroportuaires de la région montréalaise.

Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval a reçu l'assentiment tacite des autorités municipales qui y voyaient un moyen de densifier le site et en fonction d'effets d'accumulation, d'apporter des retombées économiques en périphérie de la zone aéroportuaire qui n'apparaissaient pas possible d'obtenir au site de Mirabel. Le transfert des vols internationaux à Dorval n'a toutefois pas modifié la juridiction des sites aéroportuaires.

1.2.2 LES JURIDICTIONS

1.2.2.1 L'aéroport de Dorval

Les municipalités limitrophes de l'aéroport de Dorval n'ont aucune juridiction sur le site même de l'aéroport. Le transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval est une décision unilatérale de A.D.M. sans aucune consultation auprès de la population ou des municipalités. A.D.M. est donc le seul organisme responsable de la gestion et de la promotion des activités liées au transport aérien. Cependant, même si les villes n'ont pas été consultées, la décision d'A.D.M. leur convient. En effet, de l'avis des autorités municipales, l'aéroport

est un critère pour la venue d'industries. Ces autorités croient que les parcs industriels de Pointe-Claire, Dorval et Saint-Laurent sont très importants. Cependant, de récentes recherches démontrent que ces industries ne dépendent pas essentiellement de la présence du site aéroportuaire mais plutôt de la présence des autoroutes 40 et 20. En effet, la décision de localisation d'industries et d'entreprises est liée aux coûts économiques (prix des terrains, coût des locaux et niveau de taxation) et à l'accessibilité et rapidité des axes routiers. Sur le territoire de la Communauté Urbaine de Montréal, l'accessibilité à l'autoroute 40 serait un élément de localisation important puisqu'il s'agit du seul axe autoroutier qui traverse l'Île de Montréal dans une direction est - ouest (Québec, Ministère des Transports, 1995).

1.2.2.2 L'aménagement du territoire

Eu égard à la planification du territoire en périphérie de l'aéroport, A.D.M. n'a aucune juridiction hors de son territoire. En effet, bien qu'à proximité de l'aéroport, les municipalités doivent respecter des règles très restrictives quant à la hauteur des bâtiments. Les municipalités ont toute liberté concernant le zonage des secteurs limitrophes de l'aéroport. Ces secteurs sont zonés industriels ou résidentiels (unifamilial et / ou multifamilial). La ville de Dorval est désireuse de favoriser la concertation avec les autorités aéroportuaires afin de s'assurer de la compatibilité des orientations de développements de l'aéroport avec celles de la ville (Dorval, 1990).

1.2.3 L'accessibilité à l'aéroport de Dorval

Force est de reconnaître que l'aéroport de Dorval est très présent dans les dossiers régionaux. Plusieurs projets sont déjà à l'ordre du jour. On peut penser aux travaux au rond point Dorval et au projet de chemin de fer. Les autorités voyaient dans le transfert des vols de Mirabel à Dorval un incitatif pour accélérer la mise en œuvre de ces projets de développement.

Afin de contrer les effets néfastes du trafic automobile, de nouveaux projets concernant l'amélioration des échanges autoroutiers émergent. On veut améliorer la capacité de l'échangeur Dorval. Il y a, à ce sujet, une entente entre le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral, A.D.M. et la ville de Dorval. Il s'agit d'un projet d'environ 36 millions de dollars. Le réaménagement de l'échangeur Dorval situé à la rencontre des autoroutes 20 et 520 et des voies d'accès à l'aéroport de Dorval permettra une meilleure qualité de service. On prévoit la modification et l'élimination des sections d'entrecroisement et des courbes très serrées. Ces modifications permettront des liens plus directs et plus fonctionnels entre l'autoroute 20, la Côte de Liesse et l'aéroport de Dorval (Québec, Ministère des Transports, 1988). Il est intéressant de noter que ce projet fait l'objet de discussions depuis plus de 10 ans et que le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval a permis de faire renaître ce projet.

Au sujet des liaisons par chemins de fer, on veut mettre sur pieds des navettes aéroportuaires, c'est-à-dire un lien entre les aéroports de Dorval et de Mirabel. A.D.M. est également à l'étude d'une liaison rapide entre Ottawa et Montréal. Ottawa représente un bassin de clientèle intéressant pour l'aéroport de Dorval. On veut donc faciliter l'accès à Dorval. De plus cette liaison offrirait une liaison directe entre Dorval et le centre-ville de Montréal. L'objectif de ce projet est de fournir aux voyageurs aériens et aux employés une desserte ra-

pide vers le centre-ville. Ce projet serait en complémentarité avec la ligne de train de banlieue Montréal-Rigaud. Les planificateurs sont également d'avis qu'il y a, en ce projet, la possibilité de désengorger le réseau routier (Agence Métropolitaine de Transport, 1997).

Fait intéressant, les autorités sont plus préoccupées de capturer une clientèle que d'améliorer le réseau de transport de banlieue ou l'expansion du métro qui permettrait une meilleure desserte de l'aéroport en décongestionnant le réseau routier.

1.2.4 Le développement des infrastructures aériennes

L'aéroport de Dorval est doté de pistes d'atterrissage pavées et éclairées, avec aires d'approche, tour de contrôle de la circulation aérienne et système d'information en vol (Québec, Ministère des Transports, 1995). Les possibilités de développement de Dorval ne sont plus possibles en terme de terrains. Cependant les capacités d'exploitation sont encore possibles. Dorval peut accueillir jusqu'à 14 millions de passagers chaque année. Cette capacité est loin d'être atteinte puisqu'en 1998, l'aéroport de Dorval a accueilli 7 913 859 passagers. Cet aéroport est encore capable d'accueillir plusieurs vols quotidiens.

Certaines pistes et l'aérogare de Dorval ont dû être réaménagées afin de recevoir les vols internationaux. Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval a engendré 22 mouvements supplémentaires à chaque jour à l'aéroport de Dorval. Cet aéroport gère environ 550 mouvements d'avions à chaque jour. Les besoins d'agrandir le terrain comme tel ne sont pas possibles mais ne sont pas nécessaires non plus. Dorval compte trois pistes et la plupart des aéroports internationaux en possèdent seulement deux. Donc les développements possibles se situent au niveau de l'agrandissement du terminal et de l'amélioration des pistes.

Au sujet de l'amélioration des pistes, A.D.M. a fait paraître un plan expliquant les travaux qui seront effectués à l'aéroport de Dorval. Ce plan fournit des détails sur le calendrier des travaux ainsi que les municipalités qui seront affectées par une fréquence des vols plus élevée en raison de la fermeture temporaire des pistes.

1.2.5 Les activités économiques et l'utilisation du sol

Les infrastructures de transport aérien Montréal ont certes des impacts positifs sur la vitalité économique de la région montréalaise et sur l'ensemble du Québec (Québec, Ministère des Transports, 1995). De façon générale, les impacts économiques sont très nombreux.

Sous cette rubrique, on peut donc citer les emplois directs et indirects et le parc industriel important des municipalités voisines de l'aéroport de Dorval. Bombardier et Air Canada sont parmi les principaux fournisseurs d'emplois pour l'Ouest de l'île de Montréal. À Pointe-Claire, par exemple, on compte sur 2.2 milliards de dollars d'évaluations municipales. De ces taxes, la moitié proviennent du secteur des industries et du commerce. À Saint-Laurent, 72 % de l'évaluation foncière provient de ces mêmes secteurs.

L'aéroport de Dorval est considéré comme un pôle de croissance. Les impacts économiques prennent la forme de cercles concentriques, c'est-à-dire que plus on est près de l'aéroport plus on profite de sa présence. La proximité de l'aéroport de Dorval joue un rôle important pour la venue de nouvelles entreprises. De plus, le plan d'urbanisme de la ville de Dorval (1990) prévoit favoriser le développement de l'industrie aéronautique et spatiale en misant sur la présence de l'aéroport. Sans remettre en cause les retombées économiques des sites aéroportuaires, il convient de nuancer les effets d'agglomération que susciterait un aéroport pour l'industrie aéronautique.

Pour ce qui est des emplois, les aéroports de Montréal-Dorval et Mirabel génèrent plus de 42 000 emplois directs et indirects au Québec. Cela représente 1.5 % de l'emploi à Montréal et 1.0 % de tous les emplois de la province. La municipalité de Dorval compte deux fois plus de travailleurs que de résidents et l'aéroport génère à lui seul près de 13 000 emplois (Dorval, 1990). L'activité des deux aéroports de Montréal sur l'économie de la province dépasse 2.7 milliards de dollars (www.admtl.com).

Les impacts régionaux se feraient plus sentir du côté de Mirabel avec le transfert des vols internationaux à Dorval. Du côté de l'aéroport de Dorval, les impacts économiques sont d'abord régionaux. Ils s'étendent pour l'ensemble de Montréal et de l'Ouest de l'Île. Pour les autorités municipales et A.D.M., Montréal est le moteur économique et l'aéroport de Dorval entraîne des bénéfices économiques importants pour cette même ville. Pour eux, ces impacts peuvent être ressentis à l'échelle de la province.

L'aéroport de Dorval, situé dans l'Ouest de l'Île de Montréal, forme un réseau très complexe. Ce réseau est composé d'un aéroport qui suscite plusieurs mouvements d'avions à chaque jour. S'ajoutent à cela, les voies d'accès à ce même aéroport. Ces routes servent à la circulation des voyageurs et des marchandises qui transitent par les avions. Ensuite, il y a les voies ferrées qui s'insèrent au réseau de l'aéroport. Le transport ferroviaire sert également au transit de voyageurs et de marchandises. On évalue que l'aéroport est étroitement lié au réseau routier et au réseau de transport en commun. Or, ces trois systèmes de transport sont sous la responsabilité de différents niveaux décisionnels. Le réseau routier est de juridiction provinciale ou fédérale, le train de banlieue est sous la responsabilité de l'Agence Métropolitaine de Transport et l'aéroport de Dorval dépend de l'organisme Aéroports de Montréal. De plus, l'aménagement du territoire, autour de l'aéroport est sous l'autorité des municipi-

palités. Il doit y avoir des efforts de concertations entre ces niveaux car des actions entreprises sur l'un ou l'autre de ces réseaux aura, sans aucun doute, des effets sur les autres systèmes.

La complexité des juridictions en présence couplée à la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, met clairement en évidence que le développement des aéroports dans la région de Montréal repose sur un très grande cohérence des politiques du transport, mais également sur la compréhension et, dans une certaine mesure, la participation des communautés locales sur les avantages comparatifs que les opérateurs de terminaux aéroportuaires tentent d'obtenir. Ces terminaux génèrent d'importants impacts économiques, sociaux et environnementaux. Ces impacts ont été mesurés et évalués au sein d'une vaste littérature scientifique. Mais la perception qu'ont les communautés locales, résultent de changements dans le développement, la relocalisation ou la transformation des terminaux aéroportuaires est moins bien comprise. Ceci est particulièrement vrai concernant les impacts environnementaux.

1.3 LA REVUE DE LITTÉRATURE

1.3.1 LE BRUIT

La majorité des auteurs s'entendent pour mentionner que la notion de bruit est subjective. Pour Chocholle (1964), le bruit est une sensation désagréable, inacceptable ayant un caractère déplaisant, fatigant, perturbateur, etc. Brunet (1976) précise que c'est lorsqu'un son devient traumatisant pour l'appareil auditif, qu'on peut véritablement parler de bruit. Pour Valcic (1980), le bruit est un stimulus acoustique fréquemment entendu par l'oreille. Il représente un ensemble de sons chaotiques, irréguliers, arythmiques et répartis anarchiquement que l'on peut rencontrer partout quotidiennement. Le bruit est considéré comme un son qui n'est pas le bienvenu ou encore, qui nuit à la qualité de vie (Stutz, 1995).

"Un acousticien définira un son comme un phénomène physique mesurable exprimé en décibel alors que le commun des mortels le définira comme un phénomène subjectif pouvant être agréable ou désagréable" (A.D.M., 1998 <http://www.admtl.com/dorval/yul-sect-8/bruit.html>).

1.3.2. LE BRUIT EN ZONE AÉROPORTUAIRE

Le seuil de la douleur d'un bruit est de 120 dB. Le bruit peut engendrer différents effets sur les humains allant des troubles psychiques, physiques jusqu'aux problèmes de sommeil et de personnalité (Chocholle, 1964). Il devient donc essentiel de tenir compte du bruit ressenti. Ceci est particulièrement vrai à propos du bruit ressenti au voisinage des aéroports. Un avion à réaction produit un bruit se situant entre 120 et 140 dB (Valcic, 1980). A.D.M. situe le seuil de douleur causé par le bruit d'un avion à 140 dB. De plus, il est prouvé que les

populations riveraines se plaignent du bruit même si celui-ci se situe en dessous du seuil critique de 120 dB.

Le bruit des avions est particulièrement important à l'atterrissage et au décollage (Dacchary, 1981), (Horonjeff, 1975), (U.S. Department of Transportation, 1972), (Migneron, 1980). En effet, c'est au décollage que la poussée des moteurs est à son maximum car c'est à ce moment que l'avion a le plus besoin d'énergie. À l'atterrissage, c'est le bruit de la machinerie qui est le plus important. On peut donc affirmer que les sources principales du bruit des avions sont la machinerie (ventilateur, compresseur, pales de turbines, etc.) et le réacteur principal (Horonjeff, 1975).

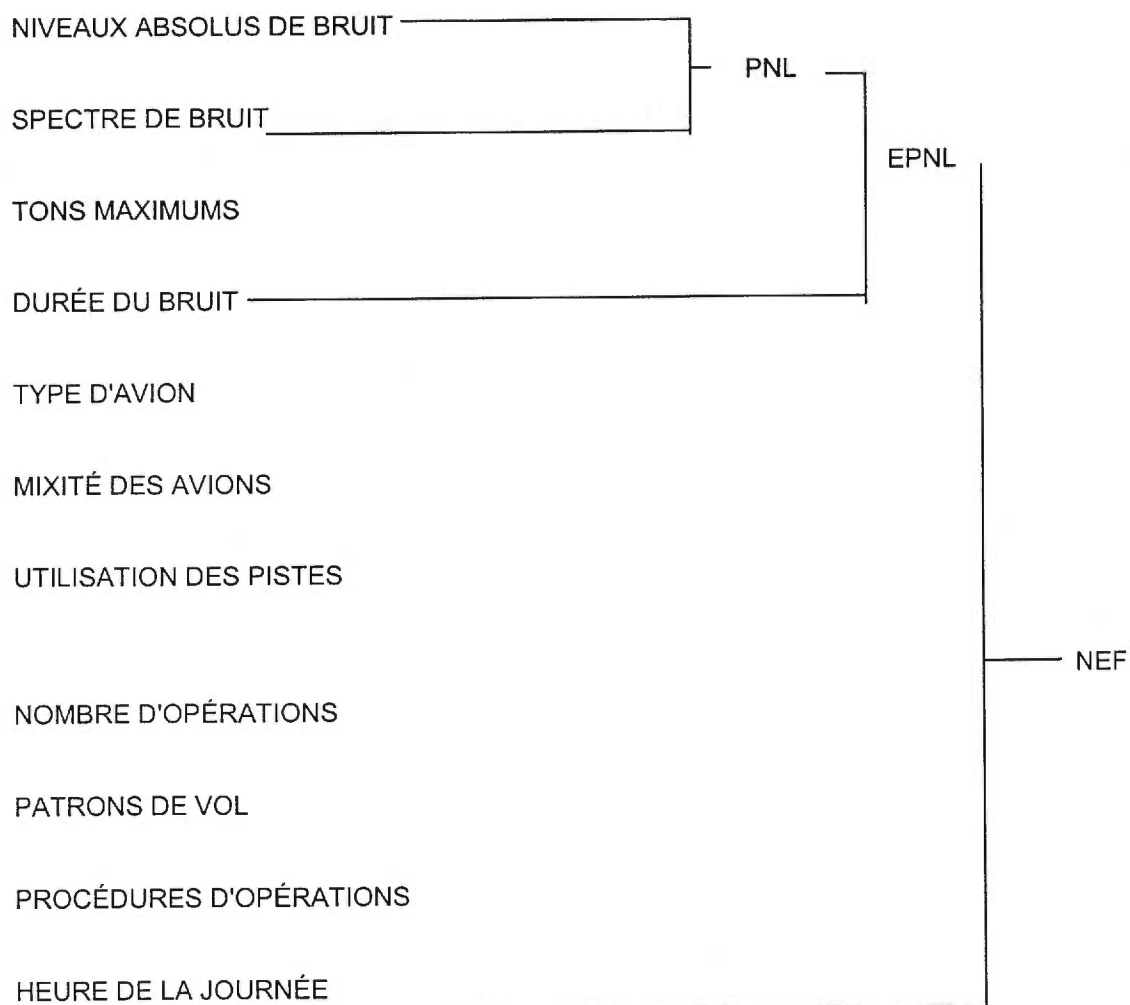
Plusieurs types de nuisances sont recensés à proximité des aéroports : destruction d'écosystèmes, pollution de l'air et de l'eau. Cependant la nuisance la plus importante demeure le bruit (Lamure et Vallet, 1991), (Beauchet, 1988), (Thomas, 1980), (MC Grath, 1974), (Dacchary, 1981). Dans l'étude Jamaica Bay and Kennedy Airport (Environmental Studies Board, 1971), les auteurs suggèrent que le bruit perd sa subjectivité aux dépens de l'objectivité en raison des réactions continues et intensives de la part des populations limitrophes aux zones aéroportuaires.

1.3.3. LES MÉTHODES DE MESURE DU BRUIT

Il existe plusieurs méthodes pour calculer la gêne par le bruit au voisinage des aéroports. La plupart des auteurs traitant de cette gêne expliquent ces méthodes très complexes. Les trois principales méthodes de mesure sont : PNL (Perceived Noise Level), EPNL (Effective Perceived Noise Level) et NEF (Noise Exposure Forecast). La première méthode, PNL, tient compte des niveaux de bruit absolus et des spectres de bruit. La seconde méthode tient compte des mêmes facteurs en y ajoutant les tons maximums ainsi que la durée du bruit. La

troisième méthode prend en considération les deux premières en y ajoutant le type d'avion, la variété des modèles d'avion, le nombre d'opérations, l'utilisation des pistes, le parcours des vols, les procédures d'opération et le moment de la journée (Figure 1) (United States Department of Transportation, 1972).

FIGURE 1
MÉTHODES DE MESURE DU BRUIT



LÉGENDE

PNL: Perceived noise level ou niveau de bruit perçu.

EPNL: Effective perceived noise level ou niveau de bruit perçu effectif.

NEF: Noise exposure forecast ou prévision d'exposition au bruit.

Source: U.S. Departement of Transportation, 1972, p. 7.

Au Canada, la projection du bruit perçu, qui correspond au Noise Exposure Forecast (NEF) est la méthode de mesure du bruit pour toutes les zones aéroportuaires (Vancouver International Airport Authority, 1996). Le niveau de gêne considéré élevé est supérieur à 40 et le plus bas est inférieur à 25.

Dans les secteurs de 35 NEF et plus, le bruit est essentiellement causé par les avions. Dans les zones comprises entre 30 et 35 NEF, le bruit causé par les avions est une des sources principales de bruit. Pour la partie du territoire affectée par un niveau de 25 à 30 NEF, les avions constituent une source de bruit parmi d'autres au sein de la communauté sans être la principale. Sous le seuil de 25 NEF, les avions ne constituent pas une source de bruit de ce secteur (Vancouver International Airport Authority, 1996).

1.3.4. LES EFFETS ET LES RÉACTIONS FACE AU BRUIT

La gêne causée par le bruit des moteurs d'avion suscite plusieurs types de réactions physiques chez les humains. Les gens peuvent sursauter, perdre le sommeil, être dérangés lors des périodes de repos et de détente ou lors de l'écoute de la radio ou la télévision ou encore être gênés dans les conversations, etc. (Environmental Studies Board, 1971), (Thomas, 1980), (Migneron, 1980) et (Stutz, 1995). De plus, les enquêtes auprès des populations affectées par le bruit fournissent une information complémentaire sur les impacts du bruit auprès de ces mêmes populations (Gillen et Levesque, 1994). Il est également reconnu que les enquêtes par questionnaire et les sondages constituent des éléments clés à toutes stratégies concernant la gestion du bruit en zone aéroportuaire (Koppert, 1996).

Il existe plusieurs moyens de faire connaître ses réactions face aux bruits des sites aéroportuaires : opposition politique, recours civils, relocalisation des propriétaires et des locataires, investissements dans des rénovations acousti-

ques, etc. Cependant, chacun de ces moyens entraîne des coûts pour les personnes qui les utilisent (Gillen et Levesque, 1994).

1.3.5. LES TECHNIQUES DE RÉDUCTION DU BRUIT À DORVAL

Plusieurs auteurs présentent des techniques pour réduire la gêne causée par le bruit des moteurs d'avion. On propose d'intervenir au niveau de la conception et de la modification des avions, des opérations des avions, de réduire les opérations selon le type d'avion, d'élaborer des horaires pour l'atterrissage et le décollage des avions, d'identifier des corridors de vol mieux adaptés et, d'utiliser des techniques d'architecture du paysage, d'insonorisation ou d'utilisation du sol (U.S. Department of Transportation, 1972), (Mignerou, 1980), (Dacchary, 1981), (Meunier, 1969). Or, les progrès technologiques en matière de moteurs d'avion n'ont cessé d'évoluer. En effet, ces derniers sont de moins en moins bruyants. D'ici 2002, les moteurs des DC-9 et des Boeing 727, considérés comme les plus bruyants, seront abolis.

Dorval est situé en milieu urbain à forte densité domiciliaire. Conséquemment les autorités de l'aéroport ont depuis longtemps appliqué des restrictions d'atterrissage et de décollage de nuit (Tableau II). De plus, d'ici l'an 2002, les avions de stage 2 (DC-9, Boeing 727) devront être remplacés par des avions de stage 3 plus silencieux. A.D.M. affirme qu'avec le retrait d'avions de stage 2, les secteurs exposés aux bruits les plus importants ne s'étendront pas en dehors des limites de l'aéroport (Aéroports de Montréal, 1995). Cependant, même avec la venue des avions de catégorie 3, les experts prévoient que le bruit en zone aéroportuaire demeurera important en raison d'une augmentation du trafic aérien (Koppert, 1996).

TABLEAU II**HORAIRES D'ATERRISSAGES ET DE DÉCOLLAGES PAR TYPE D'AVION**

TYPES D'AVION	ATERRISSAGES	DÉCOLLAGES
Avions du chapitre 2 : Boeing 727 et 737-200 et DC-9	7H00-23H30	7H00-23H00
Avions du chapitre 3 : Boeing 767, Airbus 320, MD 80	7H00-1H00	7H00-24H00
Jets de moins de 45 000 kg et avions à hélices	En tout temps	En tout temps

Source : A.D.M.

1.3.6. LA GÉOGRAPHIE DU BRUIT

Il existe un outil qui s'avère pratique et utile pour l'évaluation géographique du bruit au voisinage des aéroports : les courbes isophoniques. Grâce à celles-ci, il est possible de classer la région immédiate de l'aéroport en trois parties : 1) une zone très bruyante où sont rassemblées les constructions essentiellement nécessaires au fonctionnement de l'aéroport; 2) une zone bruyante où les résidences doivent maintenir les fenêtres closes à cause du bruit; 3) la zone externe où seulement quelques établissements demandant un certain niveau de tranquillité (écoles, hôpitaux) ne peuvent y être localisés (Meunier, 1969). Migneron (1980) précise que la norme minimale acceptable pour la fonction résidentielle, à proximité des aéroports, est de 30 NEF. De plus, il cite le rapport TRACOR, dans lequel il est précisé que la fonction résidentielle devrait se retrouver au-delà de huit kilomètres d'un site aéroportuaire.

La mesure NEF a permis à certains auteurs (Environmental Studies Board, 1971) de dégager trois grandes zones d'utilisation du sol à proximité des aéroports. La première zone est de moins de 30 NEF où des études spéciales sur le bruit sont requises pour l'établissement d'écoles, d'hôpitaux, d'églises, de théâtres, etc. La seconde zone se situe entre des mesures de 30 et 40 NEF où des études précises sur le bruit sont requises dans les cas de résidences, d'hôtels et d'édifices publics. La troisième zone est celle dont le NEF est supérieur à 40. On y retrouve uniquement des commerces et des industries. Tout autre genre de bâtiments est exclu (Tableau III).

TABLEAU III
GRILLE DE COMPATIBILITÉ ENTRE L'UTILISATION DU SOL ET LE BRUIT DES AVIONS

Utilisation du sol	Résidentiel	Commercial	Hôtel /Motel	Édifices publics/ bureaux	Écoles/ Hôpitaux/ Églises	Amphithéâtres/ théâtres	Amphithéâtres/ théâtres (1)	Activités extérieures	Industries
Moins de 30 NEF	oui	oui	oui	oui	c	a,c	a	oui	Oui
Entre 30 et 40 NEF	b	oui	oui	c	non	Non	non	oui	Oui
Plus de 40 NEF	non	oui	c	non	non	non	non	oui	c

Notes:

- A Une analyse détaillée devrait être réalisée par du personnel qualifié pour tous les amphithéâtres et théâtres extérieurs.
- B L'expérience passée révèle que dans ces zones, les individus peuvent se plaindre vigoureusement. Les nouvelles constructions devraient être évitées ; pour les appartements voir la note c.
- C Une analyse et des techniques d'insonorisation de l'édifice concerné devrait être effectuée. Et/ou être incluses au plan de construction.
- 1 Il s'agit ici de théâtres et amphithéâtres extérieurs.

Source : Environmental Studies Board, 1971.

La planification de l'utilisation du sol aux environs des aéroports est un élément essentiel à toute stratégie pour le contrôle du bruit en zone aéroportuaire. L'objectif consiste à élaborer des conditions viables pour répondre autant aux besoins de l'aéroport, de la communauté voisine que de l'environnement (Koppert, 1996).

Le Bureau d'Aménagement du nouvel aéroport international de Montréal a élaboré une autre méthode basée sur quatre secteurs qui se distinguent par leur mesure NEF et par le nombre de plaintes à propos du bruit susceptible d'être formulées. La première zone est celle de 40 NEF et plus où les plaintes sont énergiques et répétées et, où on peut s'attendre à une action concertée et à des poursuites judiciaires. La seconde division, soit celle comprise entre 35 et 39 NEF, est celle où on peut s'attendre à des plaintes isolées et énergiques et où il existe une possibilité d'action commune et de recours à la justice. Dans un troisième temps on retrouve la zone où les mesures NEF sont comprises entre 30 et 34 ; dans celles-ci les plaintes sont sporadiques ou répétées et il y a possibilité d'action collective. Finalement le dernier secteur est celui où la mesure NEF est de 29 ou moins. C'est là que les plaintes sont les moins vives et où le bruit peut nuire de façon occasionnelle à certaines activités (Bureau d'Aménagement du nouvel aéroport international de Montréal, 1974).

TABLEAU IV
SUPERFICIES DES DIFFÉRENTS NIVEAUX PBP* (KM²)
À DORVAL DE 1981 A 1995

PBP*	1981	1992	1995	95 vs 81
40 et +	13.3	13	9.1	-32 %
35-39	32.2	26	18.5	-43 %
30-34	68.8	57	41.5	-40 %
29 et -	152.4	99	81	-47 %

* Projection de bruit perçu

Source: A.D.M., 1998 <http://www.admtl.com/dorval/yul-sect-8/bruit.html>.

Il est clair que les populations riveraines des aéroports internationaux, en Amérique du Nord et en Europe, enchâssée dans une zone urbaine, sont de plus en plus mécontentes face aux nombreux problèmes liés aux aéroports. La tolérance de ces populations face aux nuisances sonores est généralement à la baisse (A.D.M., 1993). Même si les avions sont de moins en moins bruyants, le trafic, de son côté, ne cesse d'augmenter et les gens de se plaindre (Koppert, 1996).

TABLEAU V

DISTRIBUTION ET PROVENANCE DES PLAINTES AU SUJET DU BRUIT

Provenance	1997	1996	1995	1994	1993	1992
Dorval	106	71	44	24	40	26
Ouest ²	246	508	33	16	22	22
St-Laurent	116	42	11	7	6	5
Autres ³	201	63	9	10	21	18
Total	669	684	97	57	89	71

Source: Aéroport de Montréal, Direction environnement, 1998.

2 - Inclus : Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Sainte-Geneviève, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfée, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Roxboro, Ile Perrot.
 3 - Inclus : Montréal, Outremont, Ville Mont-Royal, Lachine, Laval, etc.

Gillen et Levesque (1994) mentionnent que les enquêtes futures au sujet des plaintes dues au bruit, spécialement celles concernant les raisons, l'heure exacte, la saison des plaintes et la propension individuelle à se plaindre vont mener à des informations très utiles pour la gestion des sites aéroportuaires. Ceci est particulièrement vrai dans le contexte où les terminaux aéroportuaires font face à d'importants changements.

1.4 LES MODÈLES DE J. CHARLIER ET DE C.COMTOIS ET J. MARCADON

Quelques analyses ont été effectuées au sujet de l'évolution des terminaux de transport. Il s'agit entre autre des études de Charlier (1994) qui propose un modèle pour l'évolution des installations portuaires. Ce modèle se penche principalement sur l'évolution spatiale des infrastructures de transport maritime. Plus précisément, le modèle de Charlier approfondit le lien entre les deux espaces qui composent les villes portuaires maritimes : l'espace portuaire comprenant les bassins, terre-pleins, infrastructures et, l'espace urbain, avec toutes les activités qu'il comporte. Ce modèle s'inspire du modèle de J. Bird. Ce dernier a distingué six étapes dans l'évolution des installations portuaires plurifonctionnels :

- Étape 1 : le port primitif ;
- Étape 2 : extension marginale des quais ;
- Étape 3 : élaboration marginale des quais ;
- Étape 4 : élaboration initiale des bassins ;
- Étape 5 : extension linéaire des quais ;
- Étape 6 : quais spécialisés.

Le modèle de J.Charlier se déroule comme suit :

- T1 : croissance ;
- T2 : maturité ;
- T3 : obsolescence ;
- T4 : abandon ;
- T5 : redéveloppement.

FIGURE 2

Le concept de cycle de vie portuaire selon Jacques Charlier

	Site 1	Site 2	Site 3	Site 4	Site 5
Stade 1	Croissance				
Stade 2	Maturité	Croissance			
Stade 3	Obsolescence	Maturité	Croissance		
Stade 4	Abandon	Obsolescence	Maturité	Croissance	
Stade 5	Redéveloppement	Abandon	Obsolescence	Maturité	Croissance

Charlier (1994) intègre le facteur spatial en considérant les sites 1 à 5 qui sont de plus en plus éloignés de la ville et tient également compte des cinq étapes distinguées dans la vie d'une installation portuaire donnée (figure 2). La croissance est la phase de construction des quais et des terminaux avec l'augmentation induite des trafics. La maturité suppose des terminaux qui travaillent en pleine capacité, qui n'ont plus d'espace pour s'étendre, mais qui répondent parfaitement aux besoins des chargeurs. L'obsolescence suppose que les équipements ne répondent plus aux besoins, notamment vis-à-vis de la concurrence des autres ports situés sur le même littoral. L'abandon signifie que l'activité portuaire a disparu, la friche s'étend. Le redéveloppement peut s'effectuer sous la forme d'une activité portuaire de type nouveau (par exemple

l'accueil des navires de croisières en centre-ville) ou sous forme de réaménagement urbain "(marina)".

Le modèle de Bird ne prévoit que la modernisation continue des installations les plus anciennes. Le modèle de Charlier est différent car il prévoit à T5 une bifurcation de destinée. La période de redéveloppement peut se faire au niveau des installations portuaires proprement dites mais aussi au niveau du déclassement urbain. On peut prendre l'exemple des installations des Royal Docks de Londres qui furent cédées à la London Docklands Development Corporation où elles perdirent leur vocation maritime. Le modèle de Charlier nous fait voir que la ville et le port sont soumis à des échelles temporelles différentes. La ville qui s'est approprié ces espaces portuaires est guidée par des intérêts fonciers et immobiliers plutôt que par des intérêts globalement urbains. La ville a négligé les potentialités portuaires résiduelles. Dans le cas des réaffectations à usage portuaire des ports du Bénélux, Charlier s'interroge sur la nécessité de promouvoir les capacités résiduelles dans le domaine portuaire au lieu de sacrifier les intérêts des ports à ceux des villes (Charlier, 1994).

La méthodologie de Comtois et Marcadon se place au croisement d'une approche macro-temporelle jalonnant le développement portuaire durant plusieurs décennies et d'une approche micro-spatiale portant sur les quais et terminaux portuaires. Les auteurs interprètent le modèle de Charlier et mettent en valeur un certain nombre de relations de causalité qui lui donne une nouvelle dimension. Ainsi Comtois et Marcadon précisent et complètent le modèle de Charlier. Ils démontrent que les phases définies par Charlier ne sont pas aussi nettes, et un même espace sans connaître une obsolescence profonde, verra diminuer ses trafics sans atteindre le stade de l'abandon. Après des travaux d'adaptation et de modernisation, l'activité reprendra. Pour Comtois et Marcadon, il convient donc d'affiner l'universalité du modèle de Charlier en introdui-

sant une dimension régionale qui prendrait en compte les spécificités locales ; en montrant la permanence de la localisation du tertiaire portuaire ; en introduisant la notion d'espace adaptable à la variabilité des trafics ; et en dégagant les niveaux de lecture du modèle de Charlier selon les emboîtements d'échelles (micro/méso/macro) (voir figure 3).

Marcadon et Comtois (1996) précisent que le modèle de Charlier ne s'applique pas toujours aux ports moyens et secondaires de la France et de la Chine car il présente certaines rigidités et ne rend pas compte de toute la complexité des phénomènes. Par exemple, il faudrait tenir compte des implications politiques, de la technologie, des contextes économique et social, de la concurrence, des coûts du transport. De plus, il faut également tenir compte que ces paramètres vont influencer l'évolution de certains espaces portuaires de sorte qu'un port ne sera pas nécessairement frappé d'obsolescence après une phase de maturité ou un port peut connaître une évolution linéaire marquée par la variation des trafics.

Nous désirons nous inspirer du modèle de Charlier (1994) pour démontrer que les terminaux de transports passent par différentes phases de développement et que nous pouvons ajouter la notion de changement aux aspects politiques, sociaux et économiques.

Nous souhaitons poursuivre le développement de ces modèles en les appliquant à l'analyse des aéroports et en introduisant la notion de changement. Une simple application du modèle de Charlier permet d'identifier quelques étapes du cycle de vie de l'aéroport de Dorval. Le stade de croissance de l'aéroport de Dorval correspond à l'époque 1956-1960. En effet, c'est à ce moment que l'aéroport de Dorval subit des travaux d'agrandissement, notamment la construction d'une nouvelle aérogare (Bigras et Roy, 1993). Ensuite, dans sa

phase de maturité (1960-1970), l'aéroport de Dorval fonctionne à pleine capacité. Avec la construction de Mirabel et par la suite le transfert des vols internationaux vers ce nouvel aéroport, Dorval a connu une phase d'obsolescence. Dorval connaît aujourd'hui une phase de redéveloppement. En effet, il a été réaménagé pour accueillir les vols internationaux. On se rend déjà compte que le modèle de Charlier ne peut s'appliquer car l'aéroport de Dorval n'a pas connu de phase d'abandon. Certes sa vocation a changé, mais cet aéroport a toujours été fonctionnel. Il faut déjà penser que le modèle de Marcadon et de Comtois est de mise dans cette étude.

FIGURE 3

Schéma chrono-spatial de l'évolution portuaire

		MACRO				
		S1	S2	S3	S4	S5
T1						
		MÉSO				
		S1	S2	S3	S4	S5
T2						
T3						
T4	T1					
		MICRO				
		S1	S2	S3	S4	S5
T5	T2					
T3						
T4	T1	Croissance				
T5	T2	Maturité	Croissance			
	T3	Obsolescence	Maturité	croissance		
	T4	Abandon	Obsolescence	Maturité	croissance	
	T5	Redéveloppement	Abandon	Obsolescence	Maturité	croissance

1.5 LE PROBLÈME

Le changement est devenu une réalité incontournable des sociétés industrialisées. Celui-ci atteint des niveaux d'imprévisibilité inégalés. Les sites aéroportuaires, ainsi que tous les terminaux de transport connaîtront à un moment ou un autre de leur existence, d'importants changements. Tout changement entraîne obligatoirement un stress dysfonctionnel qu'il est impératif de connaître (Ouimet et Dufour, 1995). Dans notre étude, ce stress correspond à la perception qu'ont les résidants face au bruit. Cette perception du bruit autour de l'aéroport de Dorval continue de faire l'objet de discussion (voir annexe 5 pour la carte du niveau de bruit perçu). Gillen et Levesque (1994) affirment que le changement dans les opérations aéroportuaires expose les résidants à de nouveaux niveaux et à de nouvelles fréquences de bruit. Nous désirons donc approfondir sur les impacts du bruit des avions auprès de la population locale de Dorval en période de changement à l'aéroport. Le modèle de Marcadon et Comtois offrira un cadre conceptuel permettant de mieux comprendre les périodes de changements qu'a connu l'aéroport de Dorval.

1.6 L'OBJECTIF

L'objectif du présent mémoire est de contribuer à offrir une nouvelle perspective empirique sur le bruit ressenti par la population riveraine des aéroports en périodes de changement pour faciliter l'élaboration de politiques d'aménagement de sites aéroportuaires. Plus précisément, il s'agit de voir si le modèle de Marcadon et Comtois, développé pour les installations portuaires, peut s'appliquer aux autres terminaux de transport, et dans le cas qui nous intéresse celui des aéroports, en y intégrant les notions de changement et de perception du bruit.

1.7 LES HYPOTHÈSES

La première hypothèse que nous présumons est que les inquiétudes face aux nuisances sonores sont davantage ressenties en période de changements dans l'organisation, la structure, les fonctions ou la gestion de l'aéroport. L'aéroport de Dorval a connu, depuis sa création, de nombreux changements. Les plus récents ont été fortement médiatisés. Nous tenterons de voir si le bruit transparait dans cette médiatisation importante des changements à l'aéroport de Dorval. Dans un deuxième temps, nous croyons qu'il existe des liens entre les plaintes au sujet du bruit et l'âge des répondants et que les propriétaires se plaignent davantage que les locataires en raison d'un enjeu monétaire plus important. Cet enjeu concerne les taxes que les propriétaires doivent payer, les montants investis dans la propriété, etc. À l'inverse, il est plus facile pour un locataire mécontent de changer de domicile. Nous pensons que les personnes plus âgées seront plus intolérantes face au bruit que les plus jeunes. Donc, nous croyons que l'âge et la notion de propriété sont des enjeux qui risquent d'altérer la perception des gens face au bruit. Cette hypothèse sera examinée à travers les questionnaires administrés à un échantillon de la population de Dorval.

1.8 LA MÉTHODOLOGIE

Les principaux outils méthodologiques utilisés seront la classification thématique, l'enquête par questionnaire et les entrevues en profondeur. La classification thématique consiste à dépouiller des journaux préalablement sélectionnés et à réaliser un recensement des articles traitant du sujet choisi. Dans le cas présent, il s'agit de l'aéroport de Dorval. Les questionnaires seront distribués à un échantillon de notre population cible, c'est-à-dire la population

de Dorval. Finalement, les entrevues en profondeur seront menées auprès des personnes impliquées de près dans la gestion de l'aéroport de Dorval.

1.8.1 LA CLASSIFICATION THÉMATIQUE

La classification thématique est un outil d'analyse qui décrit objectivement, systématiquement qualitativement et quantitativement le contenu des communications (Gauthier, 1984).

La démarche se déroulera en trois étapes. Dans un premier temps, il y aura un dépouillement de deux quotidiens : La Presse et Le Devoir et deux hebdomadaires distribués à Dorval, Le Messenger de Lachine et The Chronicle. Nous avons choisi ces journaux pour la masse d'informations qu'ils peuvent fournir et pour la facilité de recueillir cette information. De plus, ces journaux sont susceptibles d'avoir été lus par les résidents de Dorval. Or, ces journaux peuvent avoir eu une influence sur cette population.

Seulement les articles ayant pour sujet l'aéroport de Dorval seront retenus. Étant donné que la gestion des aéroports montréalais a été cédée à A.D.M. (Aéroports de Montréal) en 1992, la période 1987 – 1997 constitue un laps de temps approprié pour notre étude. Au total, plus de 1000 articles seront répertoriés selon les sujets qu'ils abordent. Ces mêmes sujets seront divisés sous neuf thèmes qui sont rattachés aux opérations de l'aéroport de Dorval. Ces thèmes proviennent d'une étude réalisée par un groupe de recherche sur les terminaux de transport au Canada sous la direction des professeurs Comtois, Slack et Mc Calla pour la période de 1996-2000. Ce groupe s'est intéressé aux terminaux de Vancouver, Toronto, Halifax et Montréal. Pour une uniformité des résultats, nous avons donc décidé d'utiliser les mêmes thèmes qu'ils ont utilisés, à savoir :

- 1- Le trafic de surface qui représente les automobiles, camions, transport en commun, etc.
- 2- L'aménagement du terminal qui correspond aux nouvelles pistes, aux nouveaux quais, à la reconfiguration de ces mêmes pistes et quais, aux boutiques de l'aéroport.
- 3- La sécurité qui concerne la police, les agences de sécurité, les pompiers, les douaniers, etc.
- 4- Les taxes, impôts qui représentent tous les types d'impôts ou de taxes investis ou prélevés pour ou par les aéroports ainsi que les frais d'amélioration des aéroports.
- 5- Les implications politiques qui s'adressent aux politiques fédérales, provinciales ou municipales ou qui souligne la privatisation des aéroports.
- 6- Les opérations et les statistiques qui concernent la concurrence entre les aéroports, les transferts, les compagnies aériennes, le trafic aérien, les opérations de l'aéroport, le nombre de passagers ou le tonnage.
- 7- L'environnement qui a trait à l'écologie en région aéroportuaire (aires de reproduction des oiseaux, qualité des eaux, études d'impact, audiences publiques, etc.) et le bruit (avions, trafic routier, opérations aéroportuaires, etc.).
- 8- Les impacts économiques qui concernent les emplois, les revenus, l'implantation d'industries, etc. et les changements d'occupation du sol autour des terminaux qui impliquent les fermes, les industries, la gentrification, les routes, etc.
- 9- Les autres sujets qui englobent les contestations, les manifestations, les mobilisations, et les faits divers.

Par la suite nous effectuerons des associations de thèmes. Ces associations nous aideront à identifier les moments où le bruit est une préoccupation majeure. Les relations entre les dates où se produisent les principaux changements organisationnels de l'aéroport de Dorval et les communications écrites seront décrites. Grâce à la classification thématique, nous tenterons de souligner l'importance donnée au sujet du bruit dans les journaux montréalais dans les périodes de changements importants.

1.8.2 L'ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE

Pour certains auteurs (Gauthier, 1984), le questionnaire est associé au sondage qu'on définit comme un instrument de mise en forme de l'information en se basant sur l'observation de réponses à un ensemble de questions. Pour d'autres (Quivy et Van Campenhoudt, 1988) l'enquête par questionnaire se distingue du sondage. Ces derniers sont beaucoup moins élaborés et consistants que les enquêtes par questionnaire.

Pour connaître les perceptions ressenties par la population limitrophes de l'aéroport de Dorval face aux gênes causées par le bruit des avions à proximité de l'aéroport, une enquête par questionnaire s'avère essentielle. Nous nous limiterons à la population de Dorval parce que nous désirons nous limiter à une analyse plus locale et que nos moyens financiers et nos ressources en temps ne nous permettent pas un terrain d'étude plus élaboré. Cela explique pourquoi la population de Dorval sera la seule à être questionnée.

Cette méthode de collecte de données permet d'obtenir rapidement de l'information sur les concepts à l'étude; de quantifier de nombreuses données, de procéder à plusieurs analyses de corrélations qui peuvent être représentatives ou non de la population totale.

Lorsqu'on effectue une enquête par questionnaire, on peut également choisir une technique d'échantillonnage. Concrètement l'échantillon de la population de Dorval sera composé de personnes résidant à Dorval. Pour des raisons de temps et d'argent, le questionnaire sera administré à un échantillon de 100 répondants. Il sera divisé selon les thèmes suivants :

- le profil démographique ;
- la profession et le lieu de travail ;
- le lieu de résidence ;
- le bruit ;
- le bruit depuis le transfert des vols internationaux à Dorval ;
- autres problèmes rencontrés à l'aéroport ;
- groupes de pressions ;

Le thème du bruit servira à cerner les moments où le bruit est perçu comme étant le plus important. Sous le thème du "bruit depuis le transfert", il sera utile de vérifier si la perception de la population face au bruit s'est modifiée.

Le questionnaire sera composé principalement de questions fermées, comprenant une liste préétablie de réponses, facilement analysables, et, de quelques questions ouvertes qui laissent plus de liberté aux répondants dans le choix de leurs réponses mais qui sont plus difficiles à interpréter (Gauthier, 1984).

Les enquêtes par questionnaires comportent quelques points négatifs. Par exemple, le questionnaire est administré à des individus considérés individuellement alors que les problèmes sociaux sont essentiellement des problèmes collectifs. C'est un processus ardu et habituellement assez coûteux et il est difficile d'en arriver à une fiabilité absolue dans l'analyse des résultats. Afin de contrer ces effets négatifs nous emploierons la technique de l'entrevue directe.

1.8.3 L'ENTREVUE DIRECTE

"Cette méthode convient particulièrement lorsqu'on veut faire l'analyse d'un problème précis : ses données, les points de vue en présence, ses enjeux, les systèmes de relations, le fonctionnement d'une organisation, etc. (Quivy et Van Campenhoudt, 1988, p. 186).

Ces propos expliquent clairement pourquoi il est nécessaire d'effectuer une telle analyse. Il est clair que cet outil permet d'analyser l'impact d'un événement ou une expérience précise sur ceux qui y ont assisté ou participé. Les questions qui sont posées lors de l'entrevue directe sont généralement des questions ouvertes qui laissent beaucoup de souplesse au répondant (Quivy et Van Campenhoudt, 1988).

L'entrevue est une méthode de cueillette d'information fort complexe et elle sera exécutée, dans la présente recherche, avec un nombre limité de répondants, c'est-à-dire le représentant municipal de Dorval et quelques journalistes des journaux couverts dans la classification thématique. Nous nous entretiendrons avec les journalistes afin de connaître leurs connaissances du dossier du bruit autour de l'aéroport de Dorval et comment leur journal respectif aborde toutes les questions relatives au sujet du transport. De plus, nous voulons savoir comment ils obtiennent leurs informations et la nature de leurs relations avec les autorités responsables du dossier de l'aéroport. Les thèmes abordés lors des entrevues seront le bruit à l'aéroport, les impacts de l'aéroport auprès de la communauté locale et le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval.

La classification thématique nous aidera à analyser l'importance donnée au sujet du bruit dans les périodes de changement. Il sera peut-être possible de faire un lien entre le nombre d'articles et le nombre de plaintes au sujet du bruit

pour une période de changement donnée. Les questionnaires permettront d'acquérir une meilleure connaissance de l'opinion de la population au sujet du bruit à l'aéroport de Dorval. Finalement, les entretiens auprès des autorités publiques et des journalistes compléteront l'analyse et feront ressortir les moyens qui ont été pris pour consolider l'acceptation sociale des nouveaux niveaux de bruit correspondant à une période de changement à l'aéroport de Dorval.

Le chapitre suivant portera sur la classification thématique. Les changements survenus à l'aéroport de Dorval entre les années 1987 et 1997 y seront également décrits. La troisième partie sera consacrée à l'enquête par questionnaires. Le but des questionnaires sera d'approfondir la perception de la population locale face au bruit de l'aéroport. La quatrième étape portera sur les entretiens directs. Nous pourrons alors approfondir sur la perception des riverains de l'aéroport sur le sujet du bruit. Finalement, la conclusion sera l'outil qui permettra d'établir les liens entre ces différents outils méthodologiques.

CHAPITRE 2 : LA PERCEPTION DU BRUIT DANS LES JOURNAUX LOCAUX

2.1 LA CLASSIFICATION THÉMATIQUE DE 1987 À 1997

Comme il a été mentionné au chapitre 1, un des outils méthodologiques que nous utilisons pour cette recherche est la classification par thèmes. Nous avons dépouillé les journaux suivants : La Presse et Le Devoir ainsi que Le Messenger de Lachine et The Chronicle. Les journaux The Chronicle et Le Messenger de Lachine n'ont pas de politique directement liée au sujet des transports. Le Messenger de Lachine est un hebdomadaire sans mission particulière si ce n'est qu'il aborde des sujets à dominante communautaire. Par contre, le journal Le Devoir couvre plusieurs aspects reliés au transport : transport urbain, aviation civile et industrie aéronautique et les impacts environnementaux liés aux transports. Ce journal effectue également des suivis de l'actualité comme par exemple, le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Le journal La Presse est distribué à 200 000 exemplaires le dimanche et les jours de semaine et à 300 000 exemplaires le samedi. Le tirage moyen du journal Le Devoir est de 33 827 exemplaires en semaine et de 48 639 copies la fin de semaine.

Du côté du journal The Chronicle, les journalistes ont affirmé avoir couvert avec plus d'importance le sujet du bruit, suivi du trafic autoroutier. Par la suite, on note les impacts économiques et l'opinion favorable des résidents de l'Ouest de l'Île qui souhaitent que tous les vols demeurent à Dorval.

Au journal Le Devoir, les journalistes ont précisé avoir été intéressés davantage par les impacts économiques liés aux transports : création ou perte d'emploi, croissance économique, etc. Les impacts sociaux sont également importants. Par exemple, dans le dossier du transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval, il faut comprendre que les gens des Basses-Laurentides ont vécu cet événement comme un drame, voire une catastrophe. Après avoir exproprié des centaines de personnes il y a 25 ans, on vient maintenant dire aux

gens de Mirabel que c'était une mauvaise décision. Bref, on s'est trompé. On retourne à Dorval. Les impacts économiques et sociaux sont énormes. Maintenant que les vols internationaux sont transférés, la région de Mirabel doit repenser son développement économique qui était axé notamment sur un aéroport international.

Nous avons retenu tous les articles ayant pour sujet l'aéroport de Dorval pendant la période 1987 – 1997. Au total, plus de 1000 articles ont été analysés et répertoriés selon les thèmes définis au chapitre 1.

Nous avons pu identifier les moments où le bruit est une préoccupation majeure. Ensuite nous avons mis en relation les dates où se produisent les principaux changements organisationnels de l'aéroport de Dorval et les communications écrites. Finalement, nous présenterons les statistiques des plaintes par année et les résultats de la classification par thèmes⁵.

5- Il est à noter que les statistiques des plaintes sont disponibles pour les années 1992 à 1997. Ces mêmes statistiques ne sont pas disponibles pour les années 1987 à 1991.

TABLEAU VI
DISTRIBUTION ET PROVENANCE DES PLAINTES AU SUJET DU BRUIT

Provenance	1997	1996	1995	1994	1993	1992
Dorval	106	71	44	24	40	26
Ouest ⁶	246	508	33	16	22	22
Saint-Laurent	116	42	11	7	6	5
Autres ⁷	201	63	9	10	21	18
Total	669	684	97	57	89	71

Pour les trois premières années de cette classification par thèmes, soit 1987, 1988 et 1989, un nombre assez restreint d'articles portant sur l'aéroport de Dorval ont pu être étudié (voir tableaux VII, VIII et IX et figures 4, 5 et 6). On peut penser que peu de changements se sont produits pendant ce laps de temps et les journalistes se sont peu intéressés à l'aéroport de Dorval.

6 - Inclus: Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Sainte-Geneviève, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfée, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Roxboro, Ile Perrot.

7- Inclus: Montréal, Outremont, Ville Mont-Royal, Lachine, Laval, etc

TABLEAU VII
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1987

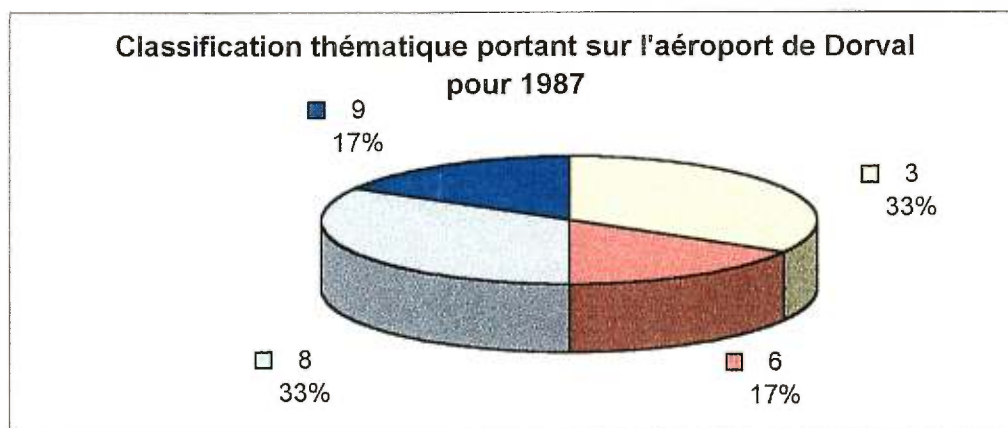
SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	0	0	0
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	0	0	0
SÉCURITÉ	2	0	2
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	0	0	0
IMPLICATIONS POLITIQUES	1	0	1
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	0	0	0
IMPACTS ÉCONOMIQUES	2	0	2
AUTRES SUJETS	1	0	1
TOTAL	6	0	6

TABLEAU VIII
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1988

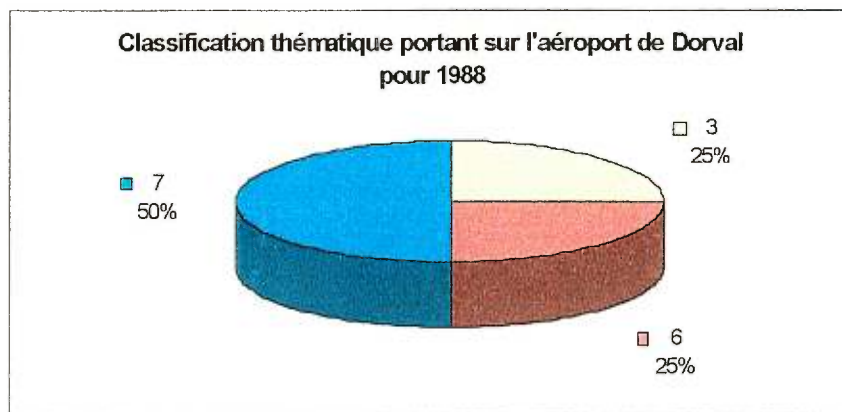
SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	0	0	0
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	0	0	0
SÉCURITÉ	1	0	1
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	0	0	0
IMPLICATIONS POLITIQUES	1	0	1
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	2	0	2
IMPACTS ÉCONOMIQUES	0	0	0
AUTRES SUJETS	0	0	0
TOTAL	4	0	4

TABLEAU IX
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1989

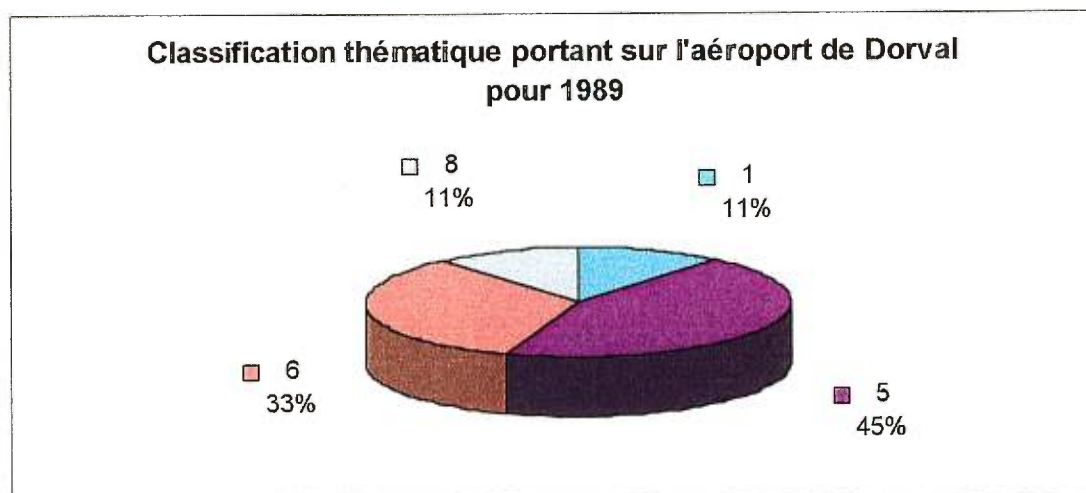
SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	1	0	1
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	0	0	0
SÉCURITÉ	0	0	0
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	4	0	4
IMPLICATIONS POLITIQUES	3	0	3
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	0	0	0
IMPACTS ÉCONOMIQUES	1	0	1
AUTRES SUJETS	0	0	0
TOTAL	9	0	9

FIGURE 4

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

FIGURE 5

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

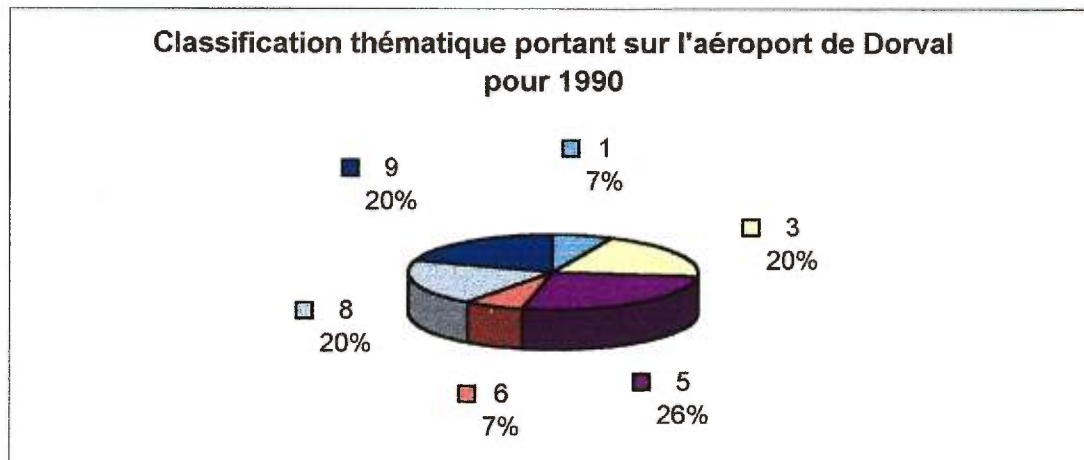
FIGURE 6

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

Pour l'année 1990, c'est encore le sujet "opérations et statistiques" qui remporte la palme (26 %), (tableau X et figure 7). Le sujet d'actualité de cette période a été le retard dans la privatisation des deux aéroports de Montréal. En effet, cette privatisation, promise pour l'été 1990, a été remise à l'été 1991.

TABLEAU X
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1990

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	1	0	1
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	0	0	0
SÉCURITÉ	3	0	3
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	4	0	4
IMPLICATIONS POLITIQUES	1	0	1
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	0	0	0
IMPACTS ÉCONOMIQUES	3	0	3
AUTRES SUJETS	3	0	3
TOTAL	15	0	15

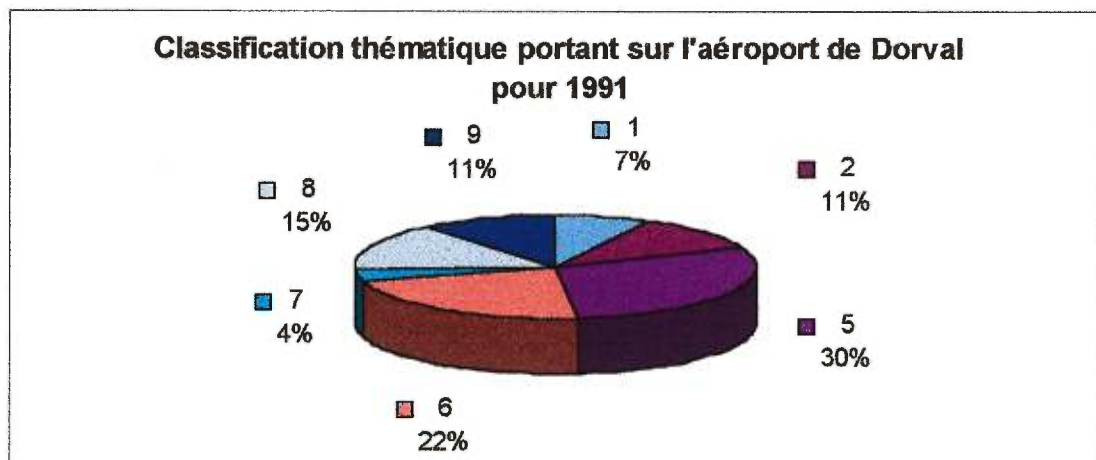
FIGURE 7

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

L'année 1991 fût une période assez stable; peu d'événements sont intervenus dans la situation de l'aéroport de Dorval. De tous les sujets, c'est encore une fois celui des "opérations et statistiques" qui fût le plus souvent abordé (tableau XI et figure 8). Si tel est le cas, c'est que pendant cette année, on a annoncé la prise de contrôle des aéroports de Dorval et de Mirabel par A.D.M. Peu d'articles ont été répertoriés.

TABLEAU XI
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1991

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	2	0	2
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	3	0	3
SÉCURITÉ	0	0	0
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	8	0	8
IMPLICATIONS POLITIQUES	6	0	6
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	1	0	1
IMPACTS ÉCONOMIQUES	4	0	4
AUTRES SUJETS	3	0	3
TOTAL	27	0	27

FIGURE 8

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

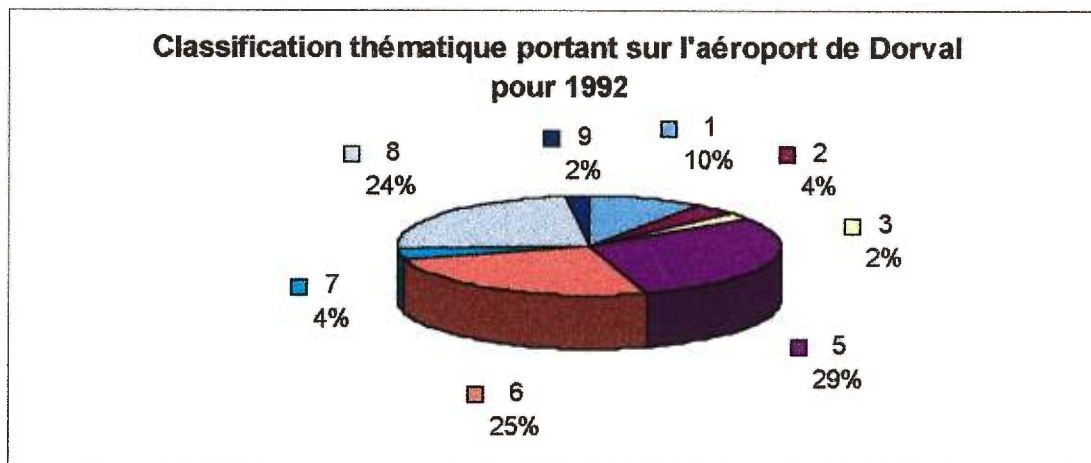
L'année 1992 est une année importante à analyser (tableau XII et figure 9). Pour cette année, il n'y a que La Presse et Le Devoir qui ont fait paraître des articles au sujet de l'aéroport de Dorval. C'est pendant cette année que l'on a transféré à A.D.M. la gestion des aéroports de Montréal.

On remarque qu'il y a une bonne quantité de sujets abordés dans ces articles de journaux. De plus, l'aéroport de Dorval a été beaucoup plus souvent le sujet de ces articles que pendant les années précédentes. Le sujet le plus souvent mentionné pour 1992 est "opérations et statistiques", suivi de près par "implications politiques". Encore une fois, si le sujet "opérations et statistiques" a été au cœur des articles de journaux étudiés, c'est que le débat sur le maintien des deux aéroports a été relancé. À ce moment, la question portait sur la nécessité de maintenir l'aéroport de Dorval en fonction. Le sujet "bruit et environnement" est assez loin derrière avec seulement deux mentions pour toute l'année. De plus, c'est pendant cette année que la gestion des deux aéroports de Montréal, Mirabel et Dorval, a été donnée à A.D.M. On s'aperçoit également qu'il y a une bonne part d'articles portant sur le trafic de surface (10 %); c'est qu'en 1992, on avait annoncé qu'il y aurait une voie réservée sur l'autoroute 13. Il est à noter que seulement 71 plaintes ont été émises à l'endroit de l'aéroport de Dorval en 1992 (voir Tableau VI). Malgré le fait qu'il y ait eu d'importants changements au sein de la gestion de l'aéroport de Dorval, les plaintes sont demeurées peu nombreuses.

TABLEAU XII
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1992⁸

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	4	1	5
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	2	0	2
SÉCURITÉ	1	0	1
TAXES ET IMPOTS	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	12	3	15
IMPLICATIONS POLITIQUES	10	3	13
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	2	0	2
IMPACTS ÉCONOMIQUES	9	3	12
AUTRES SUJETS	1	0	1
TOTAL	41	10	51

⁸ - Pour les années 1987-1992, le journal *the Chronicle* n'a pas eu d'article sur l'aéroport de Dorval. Pour le *Messenger de Lachine*, cette période est de 1987-1993.

FIGURE 9

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets

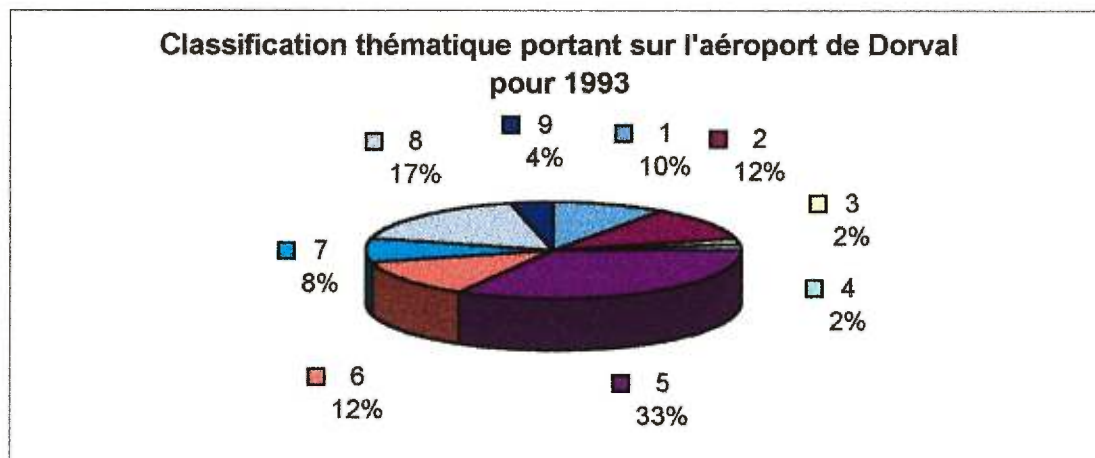
L'année 1993 (tableau XIII et figure 10) est une année intéressante. En effet tous les sujets ont été abordés dans les articles de journaux sélectionnés. Le sujet le plus souvent traité a été "opérations et statistiques" (33 %). Cela est vrai pour tous les journaux⁹. C'est qu'en 1993, A.D.M. a décidé du sort des deux aéroports; les vols transfrontaliers sont réservés à Dorval et les vols internationaux à Mirabel.

La portion "bruit et environnement" arrive seulement en sixième position (8 %). Il n'y a que "sécurité", "taxes et impôts" et "autres sujets" qui sont de moindre importance. Pour l'année 1993, on remarque que le sujet "trafic de surface" est souvent mentionné dans les articles. C'est qu'en 1993, il y a eu l'annonce de l'ajout d'une voie à l'autoroute 13. En analysant le nombre de plaintes pour 1993, on remarque qu'il y a une légère augmentation par rapport à 1992 (voir Tableau VI). Il n'y a pas eu de bouleversement à l'aéroport de Dorval ; on lui réserve encore le même rôle pour les vols transfrontaliers. Sa vocation, sa gestion et ses opérations sont demeurées les mêmes.

9- Il est à noter que le Messenger de Lachine n'a plus d'article concernant l'aéroport de Dorval de 87 à 93.

TABLEAU XIII
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1993

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	THE CHRONICLE	LE MESSENGER LACHINE DORVAL	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	7	4	0	0	11
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	7	3	3	0	13
SÉCURITÉ	1	0	1	0	2
TAXES ET IMPOTS	2	0	0	0	2
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	21	11	6	0	38
IMPLICATIONS POLITIQUES	10	4	0	0	14
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	5	3	1	0	9
IMPACTS ÉCONOMIQUES	10	6	4	0	20
AUTRES SUJETS	2	1	1	0	4
TOTAL	65	32	16	0	113

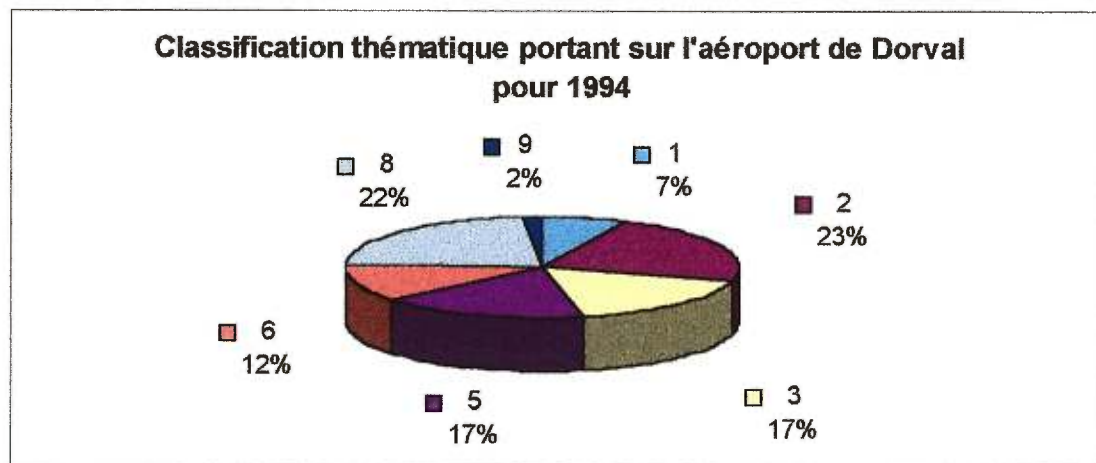
FIGURE 10

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

L'année 1994 a été une année assez tranquille en ce qui a trait l'aéroport de Dorval dans les journaux (tableau XIV et figure 11). Très peu d'articles ont été recensés à ce sujet. Ce sont les sujets "aménagement du terminal et impacts économiques" qui ont été le plus souvent mentionnés dans les articles portant sur l'aéroport de Dorval. Encore une fois, c'est La Presse qui a fait paraître le plus d'articles sur ces sujets. Cela est sûrement relié au fait que plusieurs investissements ont été réalisés à Dorval. Encore pour cette année, on remarque une hausse pour le sujet "sécurité". C'est qu'en 1994 les pompiers ont encore menacé de faire une grève. Pour ce qui est des plaintes, l'année 1994 est celle où il y a eu le moins de plaintes. Aucun chambardement n'a été ressenti à l'aéroport de Dorval en cette année tranquille.

TABLEAU XIV
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1994

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	THE CHRONICLE	LE MESSENGER LACHINE DORVAL	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	2	2	0	0	4
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	6	3	4	0	13
SÉCURITÉ	4	0	6	0	10
TAXES ET IMPOTS	0	0	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	4	3	3	0	10
IMPLICATIONS POLITIQUES	5	0	0	2	7
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	0	0	0	0	0
IMPACTS ÉCONOMIQUES	4	4	3	2	13
AUTRES SUJETS	1	0	0	0	1
TOTAL	26	12	16	4	58

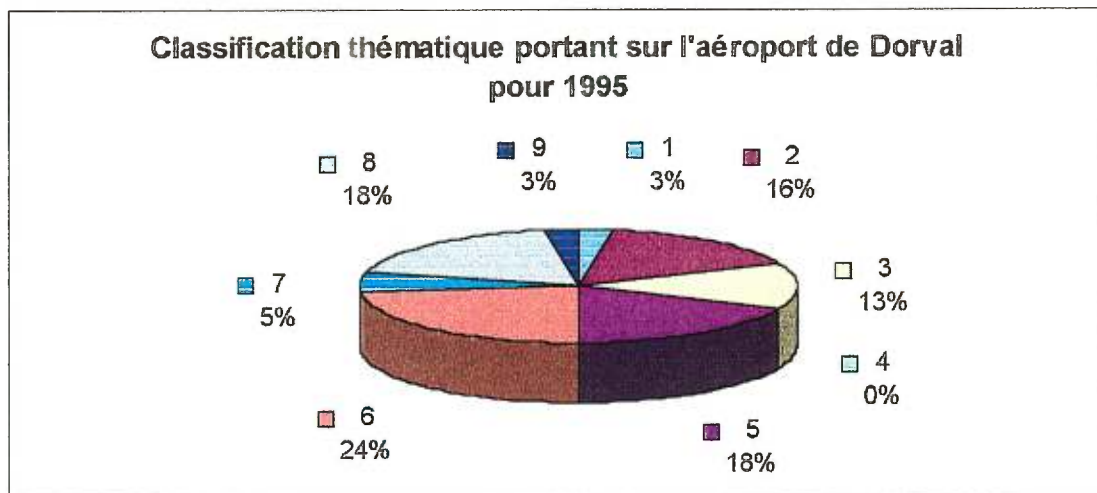
FIGURE 11

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

Pour l'année 1995 (tableau XV et figure 12) c'est le sujet "implications politiques" qui domine (24 % de la couverture médiatique). On peut sans doute relier cette situation avec le fait que c'est pendant cette même année qu'il y a eu l'accord "Ciel ouvert". Les implications politiques se sont donc succédées. On remarque également une importance significative du sujet "sécurité" (13 %) par rapport aux deux années suivantes (1 % en 1996 et en 1997). En effet, en 1995 les pompiers des aéroports de Dorval et Mirabel ont menacé de faire une grève. Par la suite, viennent à égalité les sujets "impacts économiques" et "opérations et statistiques" (18 % chacun). Pour ce qui est du sujet "bruit et environnement", c'est une année assez tranquille (5 %). Le fait important de l'année 1995 est qu'il y a très peu d'articles comparativement à 1996. Au total, seulement 38 sujets ont été discutés dans les articles de tous les journaux analysés. C'est La Presse qui en a le plus avec 23. Eu égard aux plaintes recensées à l'aéroport de Dorval, 1995 est encore une année assez tranquille. Il n'y a eu que 97 plaintes émises (voir tableau VI). Il est à noter que pour les années 1992 à 1995 inclusivement, ce sont les résidents de Dorval qui ont porté plaintes le plus souvent.

TABLEAU XV
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1995

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	THE CHRONICLE	LE MESSENGER LACHINE DORVAL	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	0	0	1	0	1
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	3	2	1	0	6
SÉCURITÉ	5	0	0	0	5
TAXES ET IMPOTS	0	0	0	0	0
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	6	1	0	0	7
IMPLICATIONS POLITIQUES	6	1	1	1	9
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	0	0	2	0	2
IMPACTS ÉCONOMIQUES	3	3	0	1	7
AUTRES SUJETS	0	1	0	0	1
TOTAL	23	8	5	2	38

FIGURE 12

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

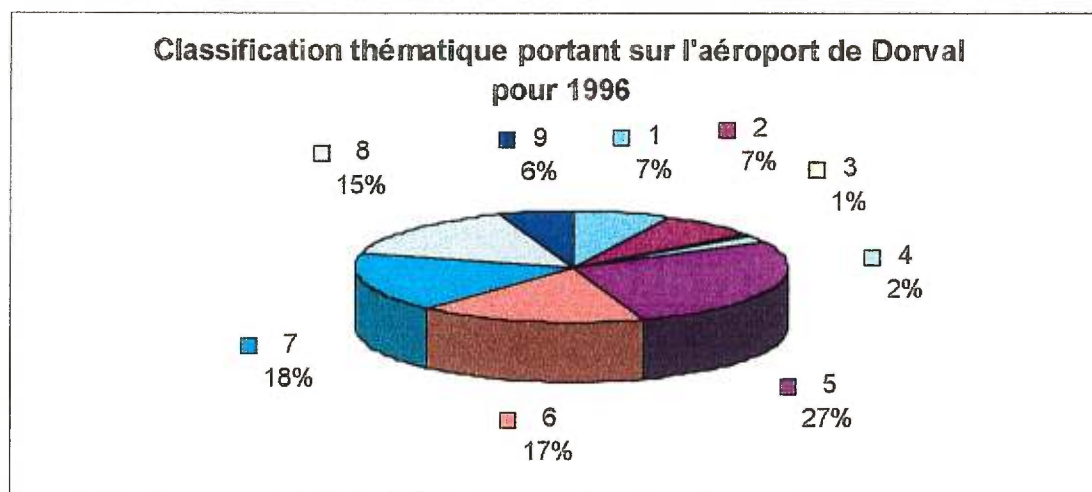
Pour l'année 1996 (tableau XVI et figure 13) c'est encore le sujet "opérations et statistiques" qui domine (35 % de la couverture médiatique). En effet, c'est pendant cette année, qu'il a été annoncé qu'il y aurait un transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Cependant cette année, le sujet "environnement et bruit" arrive en seconde place (18 %). En analysant les journaux un à un, on remarque que cet énoncé est vrai pour le journal anglophone. Le sujet du bruit arrive en première place pour Le Messenger de Lachine, en troisième place pour La Presse et en quatrième pour Le Devoir. On peut penser que l'annonce du transfert a suscité d'importantes inquiétudes quant aux bruits qui pourraient se produire à Dorval suite à un tel événement. De plus, la part des articles des journaux hebdomadaires (Le Messenger de Lachine et The Chronicle) était plus importante. Pour 1996, Le Messenger de Lachine a fait paraître des articles comptant 29 sujets en comparaison de 15 pour 1997. Pour le journal The Chronicle, cette part est de 72 en 1996 contre 11 en 1997. La Presse et Le Devoir sont demeurés stables dans leur couverture médiatique.

En analysant les statistiques des plaintes émises en 1996, on remarque qu'il y a eu une hausse phénoménale dans leur quantité. En effet, 684 plaintes ont été répertoriées tout au long de l'année 1996 (voir tableau VI). C'est en 1996 qu'il y a eu le plus de plaintes. Contrairement aux années précédentes, c'est l'Ouest de l'Île de Montréal qui a enregistré le plus de plaintes : 508 plaintes contre seulement 71 pour la municipalité de Dorval. Il est cependant à noter qu'un même citoyen de Pointe-Claire a émis à lui seul pour cette année 274 plaintes. En ne tenant pas compte de ces plaintes du même citoyen, on en arrive quand même à une importante hausse par rapport aux années précédentes. Nous pouvons associer ce constat avec l'annonce du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval.

Le sujet de "l'environnement et du bruit" est suivi de près par les sujets "implications politiques" (17 %) et par "impacts économiques" (15 %). Il ne fait aucun doute que ces sujets sont tous reliés de près à l'annonce du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval.

TABLEAU XVI
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1996

SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	THE CHRONICLE	LE MESSAGER LACHINE DORVAL	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	17	10	3	4	34
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	22	9	4	0	35
SÉCURITÉ	2	0	2	0	4
TAXES ET IMPOTS	7	3	0	0	10
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	65	41	18	6	130
IMPLICATIONS POLITIQUES	44	24	8	5	81
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	39	20	17	8	84
IMPACTS ÉCONOMIQUES	32	22	12	6	72
AUTRES SUJETS	13	6	8	0	27
TOTAL	241	135	72	29	477

FIGURE 13

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

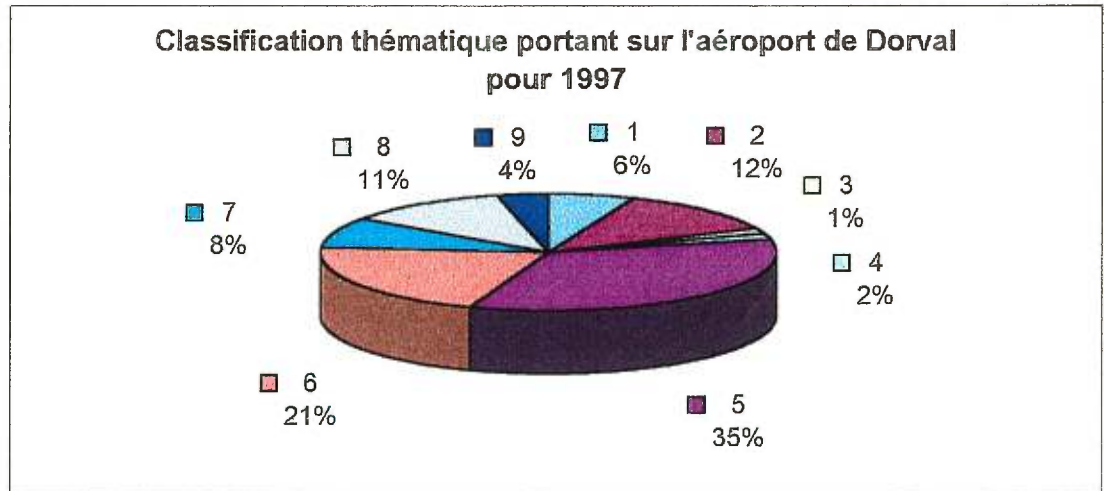
Pour l'année 1997, le sujet dominant a été "les opérations et les statistiques" avec 119 articles qui représentent 35 % de tous les articles dépouillés pour cette année (tableau XVII et figure 14). Pour tous les journaux de cette classification thématique, les opérations et les statistiques ont été le sujet dominant. Cette domination découle du fait que c'est pendant cette année que s'est réalisé le transfert des vols internationaux de l'aéroport de Mirabel vers l'aéroport de Dorval. Presque la totalité des articles analysés pendant cette année traitait du transfert. C'est le journal La Presse qui a paru le plus d'articles sur l'aéroport de Dorval (195 articles comparativement à 128 pour Le Devoir). De plus, cette année a été marquée par de nombreux recours devant les tribunaux afin de conserver les vols internationaux à Mirabel. En regard aux plaintes émises, on note une légère baisse par rapport à l'année précédente (669 par rapport à 684) (Tableau VI). Il n'en demeure pas moins que le nombre est considérable. C'est à partir d'octobre de cette année qu'A.D.M. a commencé à tenir des statistiques concernant le nombre de plaignants. On peut, comme en 1996, faire le lien entre les plaintes et les changements apportés à l'aéroport (transfert des vols internationaux).

Pour sa part le sujet du "bruit" ne vient qu'en cinquième position. Cela est vrai pour les journaux Le Devoir et La Presse. Il est devancé par "les opérations et statistiques", "implications politiques", "aménagement du terminal" et "les impacts économiques". Le sujet des implications politiques a été un sujet d'actualité parce que les politiciens ont été amenés à se prononcer et à s'impliquer dans le transfert des vols internationaux vers Dorval. Il allait de soi que le sujet de "l'aménagement du terminal soit couvert avec importance puisque certaines pistes et l'aérogare de Dorval ont dû être réaménagés afin de recevoir ces vols internationaux. Finalement le sujet de l'environnement et du bruit a été au cœur d'un certain nombre de communications. En effet, des inquié-

des à ce sujet étaient ressenties par la population et certains élus politiques. Cependant, ce sujet a été peu couvert par les journaux à caractère plus local comme The Chronicle et Le Messenger de Lachine.

TABLEAU XVII
CLASSIFICATION THÉMATIQUE SUR L'AÉROPORT DE DORVAL 1997

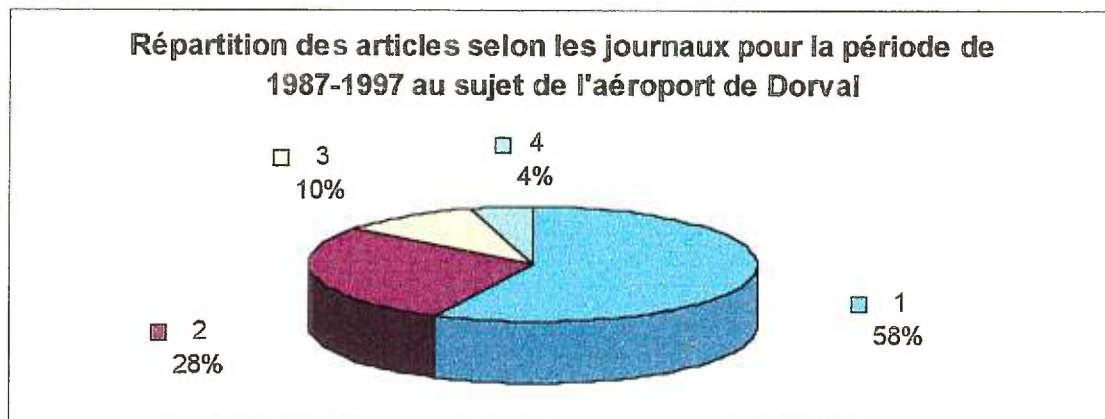
SUJETS	LA PRESSE	LE DEVOIR	THE CHRONICLE	LE MESSENGER LACHINE DORVAL	TOTAL
TRAFIC DE SURFACE	11	8	0	2	21
AMÉNAGEMENT DU TERMINAL	26	13	2	2	43
SÉCURITÉ	5	0	0	0	5
TAXES ET IMPOTS	5	1	0	0	6
OPÉRATIONS ET STATISTIQUES	65	47	3	4	119
IMPLICATIONS POLITIQUES	38	31	2	2	73
ENVIRONNEMENT ET BRUIT	17	8	2	2	29
IMPACTS ÉCONOMIQUES	20	15	2	3	40
AUTRES SUJETS	8	5	0	0	13
TOTAL	195	128	11	15	349

FIGURE 14

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
 4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
 6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
 8- impacts économiques 9- autres sujets.

TABLEAU XVIII
RÉPARTITION DES SUJETS PAR JOURNAL 1987-1997

SUJETS/JOURNAUX	La Presse	Le Devoir	The Chronicle	Le Messenger de Lachine	Total
Trafic de surface	45	25	4	6	80
Aménagement du terminal	69	30	14	2	115
Sécurité	24	0	9	0	33
Taxes et Impôts	14	4	0	0	18
Opérations et Statistiques	199	106	30	10	335
Implications politiques	125	63	11	10	209
Environnement et bruit	66	31	22	10	129
Impacts économiques	88	53	21	12	174
Autres sujets	32	13	9	0	54
Total	662	325	120	50	1147

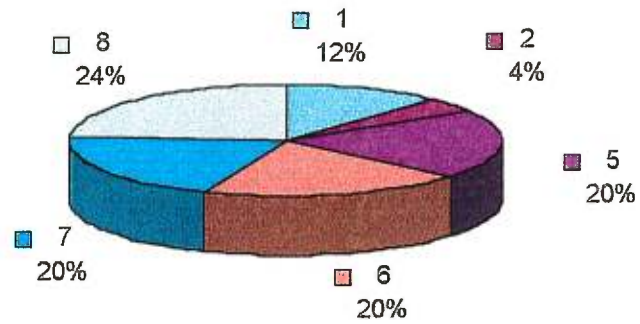
FIGURE 15

Légende : 1- La Presse 2- Le Devoir 3- The Chronicle 4- Le Messenger

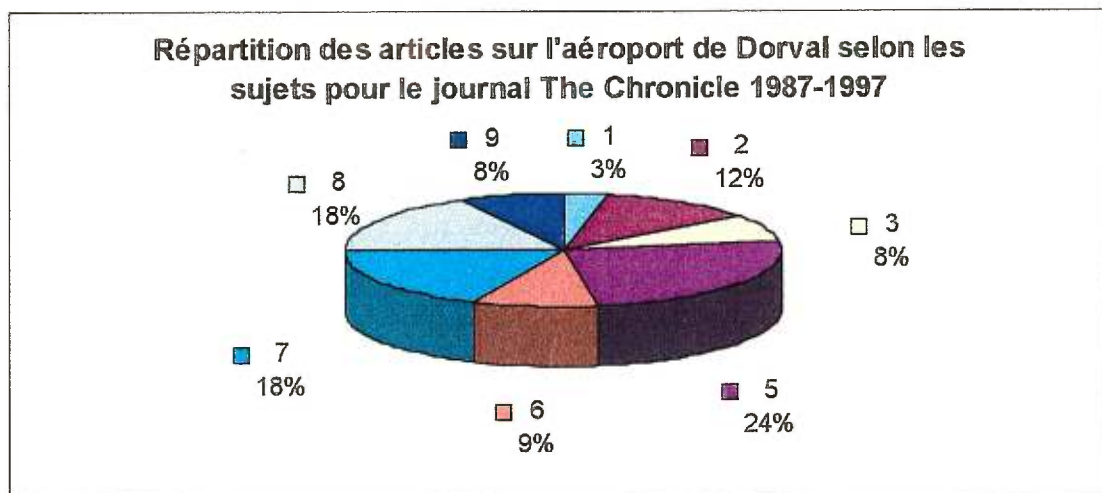
Comme on peut le constater au tableau XVIII et à la figure 15, c'est le journal La Presse qui a fait paraître le plus grand nombre d'articles pour la période de 1987-1997. Toujours pour cette période, c'est le sujet "opérations et statistiques qui a été le plus souvent abordé. Cette observation est vraie pour tous les journaux sauf pour Le Messenger de Lachine. Le sujet "environnement et bruit" n'arrive qu'en quatrième position pour les dix ans étudiés. Ce résultat est identique pour le journal Le Devoir. Ce même sujet arrive en cinquième position pour La Presse et en deuxième position pour The Chronicle et Le Messenger de Lachine. On peut penser que ces deux journaux ont été plus près des préoccupations de la population voisine de l'aéroport. Les figures 16 à 20 montrent la part de chacun de sujets pour chacun des journaux pour les dix années à l'étude.

FIGURE 16

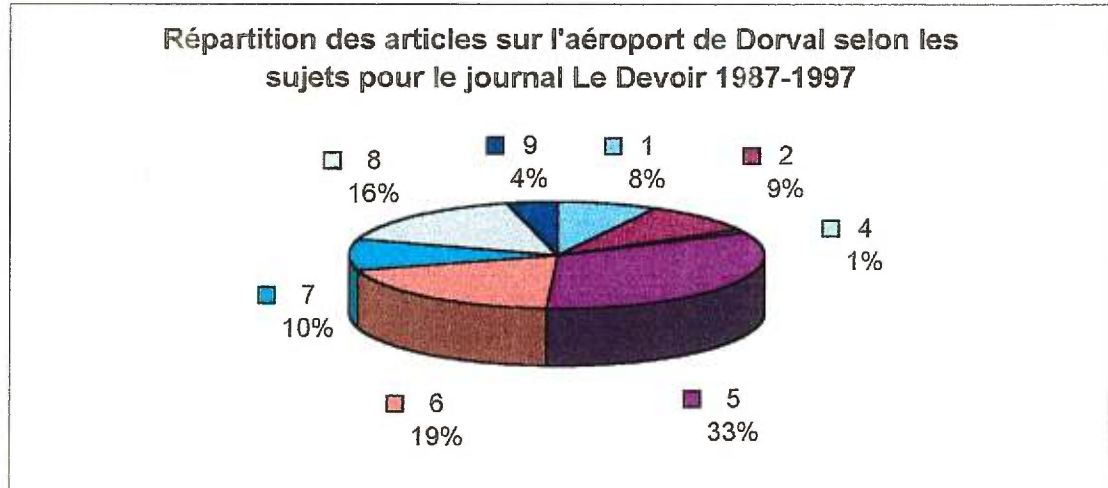
Répartition des articles sur l'aéroport de Dorval selon les sujets pour le journal Le Messager de Lachine 1987-1997



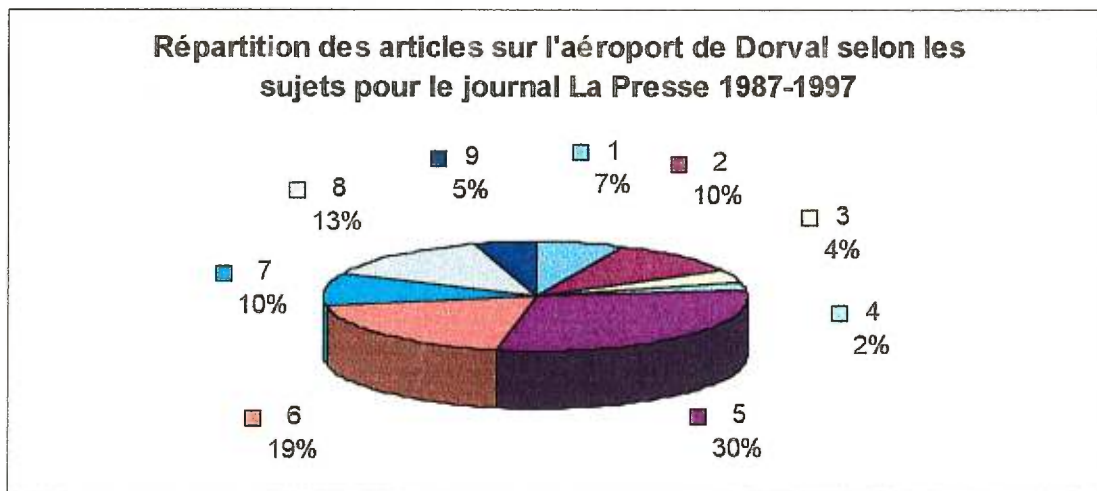
Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
 4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
 6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
 8- impacts économiques 9- autres sujets.

FIGURE 17

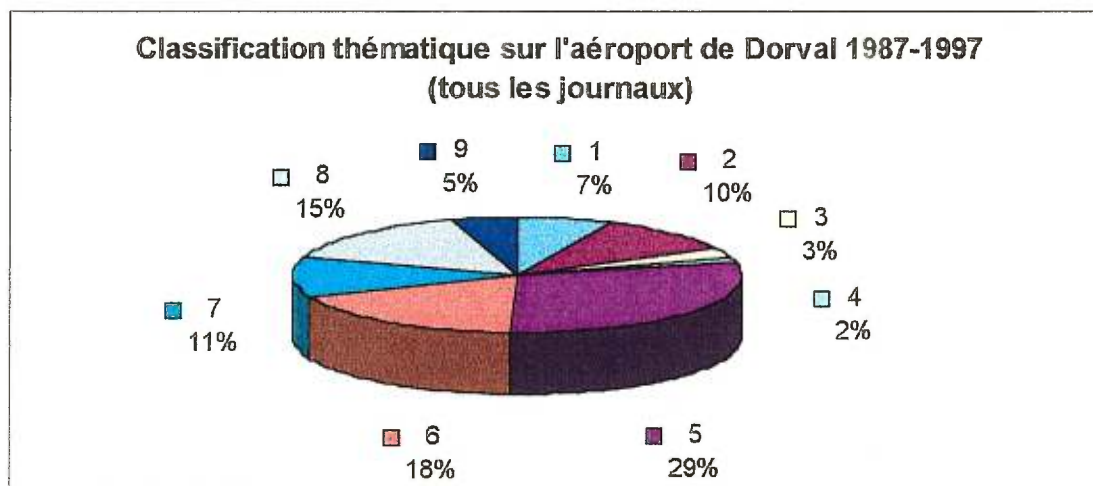
Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

FIGURE 18

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

FIGURE 19

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

FIGURE 20

Légende : 1- Trafic de surface 2- aménagement du terminal 3- sécurité
4- taxes et impôts 5- Opérations et statistiques
6- Implications politiques 7- Environnement et bruit
8- impacts économiques 9- autres sujets.

La figure 16 montre la répartition des articles selon les sujets qu'ils abordent pour le Messenger de Lachine durant la période de dix ans que couvre la classification thématique. On voit que certains sujets n'ont pas été abordés du tout par ce journal. Il s'agit des sujets traitant de la sécurité et celui des taxes et impôts. Le même exercice est illustré à la figure 17 mais, cette fois-ci, c'est pour le journal The Chronicle. Seul le sujet des taxes et impôts n'est pas mentionné. La figure 18 représente la répartition des articles selon les sujets respectifs du Devoir pour la période de dix ans. Tous les sujets sont mentionnés. La figure 19 montre les résultats pour La Presse. Finalement la figure 20 trace le portrait global de la classification thématique pour les dix années de l'étude tous sujets confondus.

2.2 LES AUTRES SUJETS

Afin de compléter notre classification thématique, nous désirons élaborer sur les autres sujets à part celui du bruit. Celui du "trafic de surface" est mentionné à tous les ans sauf en 1988 et en 1987. Il est à noter qu'il y a eu très peu d'articles recensés ces deux dernières années : quatre en 1988 et six en 1987. C'est en 1993 que ce sujet prend toute son importance pour l'aéroport de Dorval. C'est pendant cette année qu'on a fait l'annonce d'un ajout d'une voie sur l'autoroute 13. Cette autoroute est supposée relier les aéroports de Dorval et Mirabel.

Le sujet "aménagement du terminal" est d'actualité pour 1997 et 1996. Il est toutefois ignoré pour la période de 1987 à 1990. Il allait de soi que le sujet de "l'aménagement du terminal" soit couvert avec importance pendant les années 1997 et 1996 puisque certaines pistes et l'aérogare de Dorval ont dû être réaménagées afin de recevoir les vols internationaux.

Au cours des dix années de l'étude, le sujet "opérations et statistiques" a été dominant en raison des nombreux bouleversements. En 1992, la gestion des deux aéroports a été cédée à A.D.M. (Aéroports de Montréal). En 1996, il a été annoncé qu'il y aurait un transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Les années 1992, 1996 et 1997 furent donc les années marquantes pour le sujet "opérations et statistiques".

Les années 1996 et 1997 furent les deux principales années au sujet des implications politiques. Ce fût alors les années de grands changements pour les deux aéroports et de nombreux représentants politiques se sont prononcés sur l'avenir des aéroports de Mirabel et de Dorval. Pour l'année 1995, c'est le sujet "implications politiques" qui domine. On peut sans doute relier cette situation

avec le fait que c'est pendant cette même année qu'il y a eu l'accord "Ciel Ouvert" et la mise sur pieds de nouvelles politiques fédérales pour le transport aérien en provenance et à destination du Canada. Les implications politiques se sont donc succédées.

Les années les plus importantes pour la couverture médiatique du sujet "impacts économiques" furent 1996 et 1997. Tout ça est une fois de plus relié au transfert des vols internationaux de Mirabel et de Dorval.

2.3 SYNTHÈSE

Le but de la classification par thème est d'examiner si le bruit est devenu un sujet d'actualité pour les périodes de changements dans l'organisation, la structure ou la gestion de l'aéroport de Dorval. Or, il apparaît que le sujet du bruit n'est jamais arrivé comme sujet principal dans les nombreuses publications dépouillées et ce, malgré le fait d'importants changements dans la gestion et les opérations de l'aéroport de Dorval. Les années d'importants changements ont été 1992 (privatisation), 1995 (accord Ciel Ouvert) et 1997 (transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval). En aucun temps lors de ces trois importantes années en termes de changements, le sujet du bruit n'a été un sujet prioritaire pour les journaux à l'étude. C'est en 1996 que le sujet du bruit est le plus souvent apparu dans les articles dépouillés; deux ans auparavant, soit en 1994 le sujet du bruit n'a pas été abordé du tout de la part des journalistes. On peut donc affirmer que l'annonce du transfert a suscité d'importantes inquiétudes quant aux bruits qui pourraient se produire à Dorval suite à un tel événement. Cette période de changement fonctionnel a donc suscité une hausse dans la perception du bruit. En effet, c'est en 1996 et 1997, que l'on dénombre le plus grand nombre de plaintes à propos du bruit à l'aéroport de Dorval (voir tableau VI). Notons que ces années correspondent à la période de redévelop-

pement (voir le cadre théorique du chapitre 1). Il est important de mentionner que les gens se plaignent surtout pendant l'été (voir Historique des plaintes de bruit à l'aéroport de Dorval à l'annexe 7). Cependant les deux autres périodes de changements, soit 1992 (gestion à A.D.M.) et 1995 (accord Ciel Ouvert), n'ont pas suscité les mêmes inquiétudes. Ces périodes correspondent à des changements dans la gestion de l'aéroport. Dans le contexte du modèle de Charlier, la classification thématique suggère que les nuisances sonores soient davantage ressenties en période de changements fonctionnels (nombre et type de vols) ou période de redéveloppement qu'en période de changement dans la gestion ou la structure de l'aéroport. Dans notre cas, cette période correspond au moment où l'aéroport de Mirabel est entré en fonction. Nous sommes d'avis que la phase de redéveloppement, c'est-à-dire la période pendant laquelle l'aéroport de Dorval a reçu un nouveau mandat, soit celui d'accueillir les vols internationaux (1996-1997), représente le moment où le bruit a été le plus présent dans l'opinion publique. Nous croyons donc qu'en plus de facteurs exprimés dans le cadre théorique proposé par Comtois et Marcadon (1996), il est souhaitable d'ajouter la notion de changement dans l'environnement économique, social et politique.

CHAPITRE 3 : LA PERCEPTION DU BRUIT AUPRÈS D'UN ÉCHANTILLON DE LA POPULATION DE DORVAL

3.1 LE QUESTIONNAIRE

L'objectif du questionnaire consiste à analyser la perception d'un échantillon de population face au bruit causé par les avions. Nous voulons évaluer s'il existe un lien entre l'âge des répondants et les plaintes au sujet du bruit. De plus, nous voulons également analyser si les propriétaires sont plus enclins à se plaindre que les locataires. Le questionnaire est composé de 29 questions fermées.

Nous avons administré le questionnaire à 102 répondants qui se sont tous portés volontaires pour y répondre. Chacun des répondants a été informé qu'il s'agissait d'un questionnaire qui servirait à un mémoire de maîtrise donc indépendant de toute implication politique. Pour rejoindre le plus de résidents de Dorval avec le moins de déplacement possible, nous nous sommes installés à la bibliothèque municipale de Dorval pendant deux journées et au centre d'achat "Les Jardins de Dorval" pour une journée. Les répondants se sont tous portés volontaires mais il faut préciser que ceux qui étaient très dérangés par le bruit étaient plus enclins à répondre.

Les dix premières questions de l'enquête ont pour objet de dresser un profil démographique des gens interrogés. Plus précisément, il consiste à recueillir des informations sur la famille, l'âge des personnes composant la famille, le type et le lieu d'emploi, le moment d'arrivée au domicile actuel et s'il s'agit de propriétaire ou de locataire.

La deuxième partie de l'enquête portent directement sur la perception de l'échantillon de la population face au bruit. Entre autre, nous voulons savoir quelles sont les activités pratiquées à l'extérieur du domicile ? Ces activités sont-elles interrompues à cause du bruit ? Quel est le niveau de bruit ressenti ? À quelle fréquence et à quel moment de la journée se produisent ces bruits, et finalement quelles sont les réactions engendrées par le bruit de l'aéroport ?

En dernière partie, nous voulons connaître les journaux qui sont lus par l'échantillon; l'opinion des personnes questionnées à propos du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval ; leur connaissance de l'existence d'un couvre-feu entre minuit et 7H00 AM ainsi que de l'existence d'une ligne téléphonique par laquelle il est possible de loger une plainte à propos du bruit; et finalement nous voulons savoir si ces personnes appartiennent à des groupes de pression s'opposant à tout genre d'activités reliées à l'aéroport.

3.2 LES RÉSULTATS

Des 102 répondants au questionnaire, 4.90 % se situent dans le groupe d'âge 18-30 ans, 48.04 % dans le groupe d'âge 31-50 ans et 47.06 % dans le groupe 51 ans et plus. La majorité des répondants (64.61 %) occupent un emploi et 32.35 % sont retraités. Pour la plupart des répondants, aucun des deux conjoints n'est natif de Dorval (75.49 %) et pour 24 répondants (23.53 %) au moins un des deux conjoints est natif de cette même ville. La grande majorité des personnes interrogées ont élu domicile avant 1995, c'est-à-dire 48.04 % avant 1987, 21.57 % entre 1987 et 1992 et 16.67 % entre 1992 et 1995; seulement 12.75 % sont arrivés après 1995. Une dernière caractéristique ressort du groupe questionné, soit le grand nombre de propriétaires. En effet, ces derniers représentent 68.63 % de l'échantillon tandis que 30.39 % sont des locataires.

Plus de la moitié des personnes interrogées ont répondu parfois, souvent ou très souvent à la pratique des activités suivantes : prendre un repas, étendre le linge, se repose ou prendre du soleil, lire ou écrire, recevoir des amis, jardiner ou travailler, bavarder ou discuter et jouer ou pratiquer un sport. Seule l'activité - se baigner- n'a pas atteint cette popularité et cela résulte du fait que ce ne sont pas tous les gens qui possèdent une piscine. Dans plus de 70 % des cas (très

souvent, souvent, parfois), les gens doivent interrompre leurs activités en raison du bruit engendré par les avions.

Le bruit des avions circulant à l'aéroport de Dorval est considéré comme très fort (40.2 %), fort (32.35 %) et léger (26.47 %). Plus de la moitié des gens sont assez, très ou extrêmement incommodés. Les répondants sont incommodés par ce bruit plus de cinq fois par jour (27.45 %), une à cinq fois par jour (24.51 %) et quelques fois par semaine (30.39 %). En raison du bruit des avions, les personnes interrogées doivent fermer les fenêtres (49.02 %), faire répéter les gens (56.86 %), parler plus fort (61.77 %), changer de pièce (19.61 %), quitter leur domicile (0.98 %). De plus, 29.41 % des personnes éprouvent des difficultés à dormir, 31.37 % se réveillent la nuit, 23.54 % ont déjà songé à déménager, 27.45 % doivent interrompre leurs loisirs, 10.78 % ont des problèmes auditifs et 22.55 % ont déjà sursauté au passage d'un avion.

Seulement 36.27 % des gens étaient en faveur du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval; 42.16 % étaient contre et 20.29 % n'avaient pas d'opinion. De ceux qui étaient contre, 41.86 % auraient préservé le statu quo, c'est-à-dire les vols internationaux à Mirabel et les vols nolisés et ceux à destination des États-Unis à Dorval. Finalement 53.49 % des personnes contre le transfert des vols internationaux auraient opté pour que tous les vols soient transférés à Mirabel. Depuis le transfert des vols internationaux à l'aéroport de Dorval, 63.73 % trouvent que le bruit des avions a augmenté, 3.92 % qu'il a diminué et 27.45 % qu'il est demeuré similaire. Des 63.73 % qui trouvent que le bruit a augmenté, 23.08 % sont d'avis qu'il a augmenté énormément, 47.69 % pensent qu'il a augmenté beaucoup et 29.23 % trouvent qu'il a peu augmenté.

La moitié des personnes composant l'échantillon sont d'avis que le couvre-feu imposé aux avions entre 23:00 et 7:00 n'est pas respecté; 35.30 % pen-

sent que oui et le reste soit 14.70% ne savent pas ou n'ont pas répondu. Pour ce qui est du service téléphonique par lequel il est possible de porter plainte contre le bruit des avions, seulement 36.27 % des gens questionnés connaissent ce service; de ceux-ci, 27.03 % l'avaient déjà utilisé et 62.16 % ne l'avaient jamais utilisé. Une quantité assez importante de répondants (46.08 %) ne croient pas qu'ADM tienne compte des plaintes émises au sujet du bruit, alors que 27.45 % pensent au contraire qu'ADM prend en considération les plaintes à propos du bruit.

Dans le cas du problème majeur autre que le bruit, les répondants identifient le problème de trafic routier aux heures de pointes (45.10 %) et la pollution autre que sonore (43.14 %). Pour les autres choix de réponses ont recueilli les proportions suivantes : incapacité des infrastructures (20.59 %), sécurité de l'aérogare (3.92 %) et gestion inadéquate (9.80 %)¹⁰. Finalement, 2.94 % ont coché toutes les réponses soit, l'incapacité des infrastructures, le problème de trafic routier aux heures de pointe, la sécurité de l'aérogare, la pollution (autre que sonore) et la gestion inadéquate.

Seulement trois des répondants ne lisent aucun des journaux suivants: La Presse, Le Devoir, *The Gazette*, le Journal de Montréal, le *Globe and Mail*, *The Chronicle*, Le Messenger Lachine, Dorval. Le journal qui est le plus lu est *The Gazette* (59.80 %) suivi par Le Messenger Lachine, Dorval (40.20 %). Les opinions sont assez partagées quant à savoir si ces journaux ont suffisamment traité du sujet du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval et de ses conséquences; en effet 41.18 % de l'échantillon pensent que les journaux ont suffisamment abordé cet aspect et 39.21 % pensent le contraire (19.61 % n'ont pas répondu à cette question).

¹⁰ - Les pourcentages dépassent 100 % parce que plusieurs réponses sont possibles.

Quant à savoir si la population de Dorval a été suffisamment informée sur les impacts que pourraient avoir le transfert des vols internationaux vers Dorval, 40.20 % de l'échantillon croient que oui et 53.92 % pensent que non. Très peu de gens ont participé à des mouvements de protestation contre le bruit (5.88 %) ou à des séances du conseil municipal afin de faire connaître ses opinions ou ses réactions face aux bruits des avions (7.84 %).

Pour confirmer les deux hypothèses, soit qu'il existe des liens entre les facteurs démographiques et le fait de se plaindre et que les propriétaires se plaignent davantage que les locataires, il est nécessaire d'analyser les réponses au questionnaire en utilisant des combinaisons de critères. Ces combinaisons se feront à partir des facteurs démographiques suivants : groupes d'âge, lieu de naissance et selon que les répondants sont propriétaires ou locataires.

Nous avons préétabli trois groupes d'âge auxquels les répondants devaient s'identifier soit le groupe 18-30 ans, celui des 31-50 ans et enfin, celui des 51 ans et plus. Le premier groupe, soit celui des 18-30 ans ne représente que 4.90 % (5 répondants) de l'échantillon. Les deux autres groupes, pour lesquels les répondants sont assez nombreux ont permis de faire ressortir des liens entre l'âge et les différentes questions de l'enquête. En effet, le groupe des 31-50 ans représente 48.04 % de l'échantillon (49 répondants) et celui des 51 ans et plus fournit 47.06 % de ce même échantillon (48 répondants).

TABLEAU XIX

Distribution des répondants en fonction du lieu de naissance par groupe d'âge (%)

Groupes d'âge	Dorval	Autres	Sans réponse	Total
18-30 ans	0	100	0	100
31-50 ans	26.53	73.47	0	100
51 ans et plus	22.92	75.00	2.08	100

Il ressort du tableau XIX qu'une faible proportion des répondants sont des personnes natives de Dorval. Il sera établi plus tard dans l'analyse que le fait d'être natif ou non de Dorval a un lien avec le bruit.

TABLEAU XX

Proportion des propriétaires et des locataires selon le groupe d'âge (%)

Groupes d'âge	Propriétaires	Locataires	Sans réponse	Total
18-30 ans	0	100	0	100
31-50 ans	71.43	28.57	0	100
51 ans et plus	72.92	25.00	2.08	100

TABLEAU XXI

Année d'arrivée au domicile actuel par groupe d'âge (%)

Groupes d'âge	Avant 1987	Entre 1987 et 1992	Entre 1992 et 1995	Après 1995	Sans réponse	Total
18-30 ans	0	40	0	60	0	100
31-50 ans	26.53	30.61	24.50	14.28	4.08	100
51 ans et plus	72.91	10.42	10.42	6.25	0	100

Le tableau XXI illustre que le groupe 51 ans et plus est établi à Dorval depuis au moins dix ans. Très peu de répondants de ce groupe ont élu domicile après 1987; en effet seulement 27.09 % sont arrivés à Dorval depuis 1987. L'année d'arrivée à l'adresse actuelle est beaucoup plus variée pour le groupe des 31-50 ans. Seule la période comprise entre 1987 et 1992 semble se démarquer des trois autres périodes. La majorité des répondants ont décidé de s'établir à Dorval en tant que propriétaires il y a plus de dix ans.

TABLEAU XXII

Fréquence des interruptions des activités en raison du bruit selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou selon que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Très souvent	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais	Sans réponse	Total
18-30 ans	20.00	0	20.00	20.00	40.00	0	100
31-50 ans	26.53	18.37	22.45	14.28	18.37	0	100
51 ans et plus	14.58	20.83	20.83	12.50	27.09	4.17	100
Né à Dorval	20.84	25.00	12.50	8.33	33.33	0	100
Né ailleurs	20.51	16.67	24.36	15.38	20.51	2.57	100
Propriétaires	21.43	24.28	24.28	8.58	21.43	0	100
Locataires	19.35	6.45	16.13	25.81	29.03	3.23	100

C'est dans le groupe d'âge 31-50 ans que l'on retrouve la plus grande proportion de personnes qui doivent interrompre leurs activités ou loisirs en raison du bruit (tableau XXII). Il est aussi intéressant de constater que dans les groupes d'âge 31-50 ans et 51 ans et plus, plus de la moitié des gens interrogés ont répondu parfois, souvent ou très souvent. Ces variations sont beaucoup plus évidentes au niveau des propriétaires et locataires (tableau XXII). En effet, les réponses très souvent, souvent et parfois obtiennent un taux de réponse de plus de 70 % pour les propriétaires. Dans tous les cas (âge, lieu de naissance ou propriétaire/ locataire) les répondants doivent interrompre leurs activités assez régulièrement au passage d'un avion au-dessus de leur domicile.

TABLEAU XXIII A

Perception du niveau de bruit des avions selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Très fort	Fort	Léger	Sans réponse	Total
18-30 ans	20.00	0	80.00	0	100
31-50 ans	46.94	28.57	24.49	0	100
51 ans et plus	37.50	37.50	16.67	8.33	100
Né à Dorval	50.00	29.17	16.67	4.16	100
Né ailleurs	38.46	32.05	26.92	2.57	100
Propriétaires	47.14	35.71	14.29	2.86	100
Locataires	25.81	25.81	48.38	0	100

TABLEAU XXIII B

Perception du niveau de bruit des avions selon la fréquence d'interruption des activités (%)

Fréquence/ Niveau de bruit	Très fort	Fort	Léger	Sans réponse	Total
Très souvent	95.24	4.76	0	0	100
Souvent	73.68	26.32	0	0	100
Parfois	22.73	63.64	13.63	0	100
Rarement	6.25	31.25	56.25	6.25	100
Jamais	4.55	36.35	54.55	4.55	100

Les tableaux XXIII A-B révèlent que le bruit des avions est assez important. Pour les personnes appartenant au groupe des 31-50 ans et pour ceux âgés de 51 ans et plus, la proportion atteint les trois quarts des répondants. Cette proportion atteint un peu plus de 80 % pour les personnes qui sont natives de Dorval et celles qui sont propriétaires. Les différences les plus importantes se situent entre les propriétaires et les locataires. En effet, ces derniers sont pour la plupart d'avis (près de 50 % de l'échantillon) que le bruit est léger. On dénote également un lien direct entre le fait de devoir interrompre ses activités et le niveau de bruit. Plus la fréquence d'interruption est grande, plus la perception du niveau de bruit est élevée. Tous les critères d'analyse (âge, lieu de naissance ou propriétaire/ locataire) permettent d'affirmer que tous les répondants perçoivent l'importance du bruit.

TABLEAU XXIV A

Niveau de dérangement en raison du bruit selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaires ou locataires	Extrêmement	Très	Assez	Peu	Pas du tout	Sans réponse	Total
18-30 ans	20.00	0	20.00	20.00	40.00	0	100
31-50 ans	16.33	24.49	18.36	16.33	24.49	0	100
51 ans et plus	20.83	12.50	29.17	4.17	33.33	0	100
Né à Dorval	20.83	12.50	29.17	4.17	33.33	0	100
Né ailleurs	11.54	19.23	21.79	23.08	23.08	1.28	100
Propriétaires	14.28	21.43	24.29	18.57	21.43	0	100
Locataires	12.91	9.68	22.58	19.35	35.48	0	100

TABLEAU XXIV B

Niveau de dérangement en raison du bruit selon la fréquence
d'interruption des activités (%)

Fréquence/ Niveau de dérangement	Extrêmement	Très	Assez	Peu	Pas du tout	Total
Très souvent	61.91	33.33	4.76	0	0	100
Souvent	5.26	57.90	15.79	15.79	5.26	100
Parfois	0	0	68.18	27.27	4.55	100
Rarement	0	0	31.25	43.75	25.00	100
Jamais	0	0	0	13.64	86.36	100

Les tableaux XXIV A-B indiquent que l'échantillon de 51 ans et plus est à la fois celui qui est le plus et le moins incommodé par le bruit. En effet, le pourcentage le plus élevé des répondants qui sont extrêmement incommodés par le bruit se retrouve dans ce groupe d'âge. La proportion la plus forte des personnes interrogées qui ne sont pas du tout dérangées par le bruit est également recensée dans ce groupe d'âge. Les personnes qui sont nées à l'extérieur de Dorval ainsi que les propriétaires sont ceux qui sont le plus incommodés par le bruit. Il y a aussi une différence appréciable pour les personnes qui ne sont pas du tout dérangées. Les ratios sont plus élevés chez les locataires et les natifs de Dorval. Près de la moitié du groupe des 31-50 ans, des natifs ou non de Dorval sont incommodés à un niveau d'assez à extrêmement. Les 51 ans et plus et les propriétaires atteignent une proportion d'un peu plus de 60 % pour ces mêmes niveaux. Finalement, le tableau XXIV B souligne qu'il y a un lien entre le niveau de dérangement et la fréquence d'interruption des activités. En effet, plus les gens sont fortement incommodés, plus la fréquence d'interruption des activités en raison du bruit est élevée.

TABLEAU XXV

Fréquence des dérangements causés par le bruit des avions
selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou
locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Plus de 5 fois par jour	1-5 fois par jour	Quelques fois par semaines	Pas du tout	Sans réponse	Total
18-30 ans	20.00	40.00	0	40.00	0	100
31-50 ans	26.53	24.49	38.78	10.20	0	100
51 ans et plus	29.17	20.83	25.00	25.00	0	100
Né à Dorval	29.17	20.83	29.17	20.83	0	100
Né ailleurs	26.92	24.36	30.77	17.95	0	100
Propriétaires	31.43	25.71	28.57	8.57	5.72	100
Locataires	16.14	22.58	35.48	19.35	6.45	100

Ce sont les groupes des 31-50 ans, des locataires et des natifs de Dorval qui semblent être les moins souvent dérangés par le bruit des avions. Ce sont le groupe des 51 ans et plus et des propriétaires, qui sont le plus souvent incommodés. Tous, sauf les locataires sont dérangés dans une proportion de 50 % par le bruit quotidiennement.

TABLEAU XXVI A

Changement du niveau de bruit depuis le transfert des vols internationaux à Dorval selon les groupes d'âges, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Augmentation	Diminution	Sans changement	Sans réponse	Total
18-30 ans	40.00	0	40.00	20.00	100
31-50 ans	79.59	2.04	18.37	0	100
51 ans et plus	50.00	6.25	35.42	8.33	100
Né à Dorval	62.50	4.17	33.33	0	100
Né ailleurs	64.10	3.85	25.64	6.41	100
Propriétaires	67.14	4.29	24.28	4.29	100
Locataires	54.84	3.23	35.48	6.45	100

TABLEAU XXVI B

Changement du niveau de bruit depuis le transfert des vols internationaux à Dorval selon la fréquence des interruptions des activités (%)

Fréquence/ Changement niveau de bruit	Augmentation	Diminution	Sans changement	Sans réponse	Total
Très souvent	100	0	0	0	100
Souvent	78.95	0	21.05	0	100
Parfois	63.63	4.55	27.27	4.55	100
Rarement	50.00	6.25	31.25	12.50	100
Jamais	27.27	9.09	54.55	9.09	100

TABLEAU XXVII

Niveau d'augmentation du bruit par groupe d'âge (%)

Groupes d'âge	Énormément	Beaucoup	Peu	Total
18-30 ans	50.00	0	50.00	100
31-50 ans	20.51	46.16	33.33	100
51 ans et plus	20.83	58.34	20.83	100

La grande majorité de l'échantillon est d'accord pour affirmer que le bruit engendré par les avions a augmenté depuis le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Cette proportion est encore plus forte dans le groupe d'âge 31-50 ans (79.59 %) et pour les propriétaires (67.14%) (Tableaux XXVI A et B). De plus, pour les groupes d'âge 31-50 ans et 51 ans et plus, une importante portion de l'échantillon est d'avis que le bruit a beaucoup augmenté. Il est aussi important de souligner qu'il reste une bonne partie de l'échantillon qui n'a pas constaté de différence; cela est vrai pour les trois groupes étudiés. Il existe un lien étroit entre le changement dans la perception du bruit depuis le transfert des vols internationaux et la fréquence des interruptions des activités.

TABLEAU XXVIII A

Opinion face au transfert des vols internationaux vers Dorval selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou selon que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	En faveur	Contre	Sans opinion	Sans réponse	Total
18-30 ans	80.00	0	20.00	0	100
31-50 ans	24.49	51.02	24.49	0	100
51 ans et plus	41.67	37.50	18.75	2.08	100
Né à Dorval	41.67	41.67	16.66	0	100
Né ailleurs	34.62	42.31	21.79	1.28	100
Propriétaires	28.57	52.86	18.57	0	100
Locataires	54.84	19.35	25.81	0	100

TABLEAU XXVIII B

Opinion sur le transfert des vols internationaux vers Dorval selon la fréquence d'interruption des activités (%)

Fréquence/ Opinion	En faveur	Contre	Sans opinion	Total
Très souvent	19.05	71.43	9.52	100
Souvent	15.79	63.16	21.05	100
Parfois	31.82	45.45	22.73	100
Rarement	43.75	18.75	37.50	100
Jamais	68.18	13.64	18.18	100

La seule constante qui ressort des tableaux XXVIII A et B vient de la partie de l'échantillon qui n'avait pas d'opinion. En effet, on retrouve dans chaque groupe d'âge environ la même proportion. De plus, il est clair que plus on doit interrompre ses activités plus on est en désaccord avec le transfert des vols internationaux. Cette affirmation est également vraie pour les natifs ou non-natifs et pour l'autre échantillon propriétaires ou locataires. On se rend également compte que la plus forte concentration des gens qui étaient contre vient du groupe des 31-50 ans (51.02 %) et du groupe des propriétaires (52.83 %). On retrouve environ la même proportion de propriétaire dans les groupes 31-50 ans et 51 ans et plus et pourtant ce dernier groupe semble être beaucoup plus en faveur du transfert des vols internationaux vers Dorval. Pour le groupe des 51 ans et plus les réponses se sont divisées également entre les deux solutions suivantes : le *statu quo* ou tous les vols à Mirabel. Les 31-50 ans et les propriétaires ont démontré un faible avantage pour que tous les vols se dirigent vers Mirabel. Pour les personnes natives de Dorval, une grande majorité (70 %) aurait souhaité que tous les vols soient transférés à Mirabel.

TABLEAU XXIX A

Opinion sur le respect du couvre-feu entre 23:00 et 7:00 selon le groupe d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Couvre-feu respecté	Couvre-feu non-respecté	Ne sait pas	Total
18-30 ans	60.00	20.00	20.00	100
31-50 ans	26.53	63.27	10.20	100
51 ans et plus	43.75	45.83	10.42	100
Né à Dorval	50.00	37.50	12.50	100
Né ailleurs	32.05	56.41	11.54	100
Propriétaires	34.29	60.00	5.71	100
Locataires	45.16	35.48	19.36	100

TABLEAU XXIX B

Opinion sur le respect du couvre-feu entre 23:00 et 7:00 selon
la fréquence d'interruption des activités(%)

Fréquence/ Opinion	Couvre-feu respecté	Couvre-feu non-respecté	Ne sait pas	Total
Très souvent	14.29	80.95	4.76	100
Souvent	15.79	78.95	5.26	100
Parfois	22.73	63.64	13.63	100
Rarement	56.25	37.50	6.25	100
Jamais	72.73	4.54	22.73	100

La majorité des répondants ont répondu avec une plus forte majorité que le couvre-feu n'était pas respecté. Cette proportion est très importante dans le groupe 31-50 ans (63.27 %), celui des natifs de l'extérieur de Dorval (56.41 %) et chez les propriétaires (60.00 %). Ce même groupe (31-50 ans) croit que le niveau de bruit des avions est très fort (voir le tableau XXIX A). Le couvre-feu semble être un aspect important pour l'échantillon car plusieurs des répondants ont laissé des commentaires à cet effet. Plus on interrompt ses activités, plus on pense que le couvre-feu n'est pas respecté.

TABLEAU XXX A

Connaissance du service téléphonique pour loger des plaintes au sujet du bruit selon les groupes d'âge, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Connaissance	Ignorance	Ne sait pas	Total
18-30 ans	60.00	40.00	0	100
31-50 ans	40.82	59.18	0	100
51 ans et plus	29.17	62.50	8.33	100
Né à Dorval	25.00	62.50	12.50	100
Né ailleurs	38.46	60.26	1.28	100
Propriétaires	40.00	58.57	1.43	100
Locataires	25.81	67.74	6.45	100

TABLEAU XXX B

Connaissance du service téléphonique pour loger des plaintes au sujet du bruit selon la fréquence d'interruption des activités (%)

Fréquence	Connaissance	Ignorance	Sans réponse	Total
Très souvent	47.62	47.62	4.76	100
Souvent	36.84	63.16	0	100
Parfois	36.36	63.64	0	100
Rarement	31.25	68.75	0	100
Jamais	36.36	59.09	4.55	100

Une importante proportion de l'échantillon ignore qu'il existe un service téléphonique pour loger des plaintes au sujet du bruit. Environ 60 % des 30 ans et plus ne le connaissent pas. Cette proportion est la même que l'on soit natif ou non de Dorval ou propriétaire. Une partie de notre échantillon ignore qu'un tel service est en fonction. De plus, ceux qui connaissent ce service, l'ont très peu utilisé. En effet, 50 % du groupe 31-50 ans ne l'a jamais employé et cette proportion est encore plus forte pour le groupe plus âgé (78.57 %). La part de l'échantillon des personnes natives de Dorval qui ne l'a jamais utilisé est de 67 %. Chez les propriétaires connaissant ce service, 64.28 % l'ont déjà utilisé. Finalement, il n'y a pas de lien entre la fréquence des interruptions des activités et la connaissance du service téléphonique. Ceux qui sont très dérangés ne sont pas plus au courant que ceux qui ne sont pas dérangés du tout.

TABLEAU XXXI A

Opinion sur le fait que la population de Dorval soit suffisamment informée au sujet des impacts du transfert des vols internationaux selon les groupes d'âges, le lieu de naissance ou que l'on soit propriétaire ou locataire (%)

Groupes d'âge Lieu de naissance Propriétaire ou locataire	Assez informée	Pas assez informée	Ne sait pas	Total
18-30 ans	60.00	20.00	20.00	100
31-50 ans	32.65	63.27	4.08	100
51 ans et plus	45.83	47.92	6.25	100
Né à Dorval	41.67	54.17	4.16	100
Né ailleurs	39.74	53.85	6.41	100
Propriétaires	37.14	57.14	5.72	100
Locataires	51.61	41.94	6.45	100

TABLEAU XXXI B

Opinion sur le fait que la population de Dorval soit suffisamment informée au sujet des impacts du transfert des vols internationaux selon la fréquence des interruptions des activités (%)

Fréquence/ Opinion	Assez informée	Pas assez informée	Ne sait pas	Total
Très souvent	19.05	80.95	0	100
Souvent	15.79	84.21	0	100
Parfois	31.82	54.54	13.64	100
Rarement	62.50	31.25	6.25	100
Jamais	68.18	22.73	9.09	100

En tenant compte des groupes d'âge, on voit qu'une bonne partie de l'échantillon (sauf les 18-30 ans) juge que la population n'est pas suffisamment informée. Cette proportion est encore plus grande pour le groupe 31-50 ans (63.27 %) et l'opinion est un peu plus mitigée du côté des 51 ans et plus. Du côté des propriétaires et des locataires, ce sont ces premiers qui jugent que la population n'est pas suffisamment informée (57.14%). Plus on doit arrêter momentanément ses activités très souvent et plus on juge que la population n'a pas été suffisamment informée.

3.3 SYNTHÈSE

Avec le questionnaire nous voulions examiner : 1) les liens entre les plaintes au sujet du bruit et le poids des facteurs démographiques; 2) si les propriétaires de résidences se plaignent davantage que les locataires. Peu de tendances nettes sont ressorties quant aux facteurs démographiques. Il est clair que depuis le transfert des vols internationaux à Dorval, la majorité des répondants trouvent que le bruit causé par les avions a augmenté. Le groupe 31-50 ans est d'avis que le niveau de bruit est très fort dans une proportion de 46.94 %. Les deux autres groupes d'âge ont des proportions beaucoup plus basses (tableau XXIII A). De plus, ce même groupe ne croit pas que le couvre-feu soit respecté à un niveau de 63.27% (tableau XXIX A). L'enquête par questionnaire révèle que l'échantillon est divisé sur plusieurs aspects des impacts du bruit des avions. Par exemple, il y a seulement un écart de plus ou moins 6 % qui sépare les personnes en faveur du transfert de celles qui étaient contre. Finalement, il est ressorti clairement que la majorité des répondants ne croient pas que le couvre-feu imposé aux avions entre 23:00 et 7 :00 soit respecté.

Pour ce qui est de la seconde hypothèse, à savoir si les propriétaires se plaignent davantage du bruit que les locataires, la tendance est plus nette. À 47.14 %, les propriétaires de l'échantillon sont d'avis que le bruit est très fort. Environ la même proportion de locataires de l'échantillon sont d'opinion que le bruit est léger (tableau XXIII A). La majorité des propriétaires formant l'échantillon sont d'avis que le couvre-feu n'est pas respecté, alors que la majorité des locataires du même groupe est d'opinion contraire (tableau XXIX A). La majorité des propriétaires de l'échantillon étaient contre le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval alors que les locataires étaient en faveur. Comme on peut le constater les tendances entre les propriétaires et les locatai-

res formant l'échantillon sont plus claires, les propriétaires ayant un enjeu monétaire beaucoup plus grand que les locataires. Le bruit n'est pas ressenti, comme nous le croyions, comme étant une nuisance qui soit perçue de façon uniforme par notre échantillon. En terminant, il est important de mentionner que les résidants de Dorval ne sont pas ceux qui se plaignent le plus. Ce sont les résidants de Pointe-Claire qui émettent le plus de plaintes au sujet du bruit produit à l'aéroport de Dorval (voir la liste des plaintes par municipalité à l'annexe 9).

CHAPITRE 4 LA PERCEPTION DU BRUIT AUPRÈS DES AUTORITÉS PUBLIQUES ET DES JOURNALISTES

4.1 INTRODUCTION

Afin d'approfondir et de compléter cette recherche, nous avons effectué des entretiens directs auprès de journalistes ayant abordé le sujet de l'aéroport de Dorval dans leurs articles. Plus particulièrement, il s'agit de journalistes des journaux Le Devoir, The Chronicle et du Messenger de Lachine. Les sujets abordés étaient la politique du journal en matières de transport, les différents sujets relevant des transports et de leur évolution dans le temps, les impacts de l'aéroport de Dorval, les plaintes publiques concernant l'aéroport de Dorval et les impacts de la couverture médiatique des journaux face aux opérations de l'aéroport.

Les entretiens directs auprès des journalistes nous ont permis d'analyser si les articles au sujet de l'aéroport de Dorval ont un lien entre la population voisine de l'aéroport et les autorités aéroportuaires. Grâce à ces articles, la population peut être informée des changements à l'aéroport de Dorval. Les journalistes interrogés croient que leurs articles ont un impact sur les opérations du terminal. Les journalistes sont d'avis qu'A.D.M. utilise les journaux pour informer les résidents de tous changements ou de toutes informations qui leurs seraient utiles. Souvent A.D.M. contacte les journalistes pour leur faire part de nouvelles informations. Cette situation doit être placée dans la perspective de l'opinion du public qui était très partagé à propos du transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. En effet, 41.18 % de notre échantillon était d'avis que les journaux avaient suffisamment abordé le transfert alors que 39.21 % était d'avis contraire.

Les politiques des trois journaux en matière de transport sont très différentes. Le Devoir couvre plusieurs aspects reliés aux transports. Il traite principalement de questions relatives au transport urbain, à l'aviation civile (Air

Canada et Canadien), et à l'industrie aéronautique (Bombardier, etc.). Le Devoir a également une préoccupation pour les questions environnementales ayant trait aux transports. Cependant, lors de l'analyse thématique, le sujet du bruit dans le journal Le Devoir n'est apparu que dans 10 % des articles recensés (voir figure 16, chapitre 2). Ce journal effectue également des suivis en fonction de l'actualité, tel que le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Le journal Le Messenger de Lachine a une mission plutôt axée vers le communautaire et ne possède pas de politique précise en matière de transport. Finalement, le journal The Chronicle est davantage orienté vers les informations locales. Il n'a pas de politique particulière en matière de transport mais il informe l'Ouest de l'Île de Montréal de toute information concernant les transports dans cette région. Ce journal ainsi que Le Messenger de Lachine ont un intérêt plus marqué pour l'environnement puisque respectivement 18 % et 20 % des articles portaient sur le sujet environnement et bruit.

Nous avons complété nos entretiens auprès d'acteurs publics affectés par les impacts de l'aéroport de Dorval. Nous avons interrogé des représentants municipaux des villes voisines de Dorval (Pointe-Claire, Saint-Laurent et Montréal), des intervenants agissant au niveau de la gestion du climat sonore ainsi que des personnes d'A.D.M. (Aéroports de Montréal) (Voir annexe 1). Il est à noter qu'aucun représentant de la ville de Dorval n'a voulu répondre à nos questions malgré de nombreuses représentations.

4.2 LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Il existe plusieurs lois et réglementations en matière d'environnement. Plusieurs niveaux gouvernementaux interviennent et A.D.M. utilise les règles les plus sévères. Les entretiens menés témoignent que la Communauté Urbaine de Montréal (C.U.M.), secteur environnement, est responsable de l'application de deux règlements sur le site de l'aéroport de Dorval. Il s'agit des règlements qui touchent les rejets dans les eaux et celui des émissions atmosphériques. Ce département est en rapport constant avec A.D.M., cependant il n'est pas

impliqué au niveau du bruit. Le transfert de vols internationaux de Mirabel vers Dorval n'a pas donné naissance à de nouvelles juridictions concernant l'aménagement urbain, routier ou environnemental.

4.3 LE BRUIT

Pour ce qui est du bruit, A.D.M. est tenu de respecter les normes de Transport Canada. Concernant cette dimension de l'environnement, les entretiens démontrent qu'il existe un comité consultatif en matière de gestion du climat sonore. Ce comité regroupe des représentants des villes de Dorval, Pointe-Claire, Saint-Laurent et Montréal ainsi que des représentants de Navigation Canada (organisme responsable du contrôle aérien), Transports Canada, de différentes compagnies aériennes, d'A.D.M. et du gouvernement du Québec. Ce comité a pour mandat l'échange d'informations entre les différents représentants, la mise en place de recommandations ainsi que leur évaluation dans le but de limiter les nuisances sonores. De l'avis des autorités publiques il s'agirait plutôt de négociations que de consultations.

Cependant, A.D.M. demeure en contact avec les municipalités limitrophes de l'aéroport et informe régulièrement ces dernières de l'évolution des courbes de projection du bruit perçu. Ces courbes sont calculées à partir des données d'achalandage de corridors aériens, des procédures de décollage et d'atterrissage, des types d'avions, de l'orientation des pistes, des conditions météorologiques et de la période d'exploitation (jour ou nuit). Ces courbes sont utiles pour établir les plans d'occupation du sol au voisinage des aéroports et pour informer le public résidant dans les secteurs qui sont le plus exposés au bruit.

Dans ce contexte, on précise que ce sont les avions de chapitre 2 (Boeing 727, Boeing 737-200 et DC-9) qui font le plus de bruit. Or, 80 % des avions utilisant l'aéroport de Dorval sont des avions de chapitre 3 (Boeing 747, Airbus 320 et MD-80), donc moins bruyants. Certaines des personnes interrogées, affirment que d'ici la fin de l'an 2000, il n'y aura que des avions de

chapitre 3. Or, il importe de rappeler que le transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval n'a apporté que 22 mouvements d'avions supplémentaires par jour.

En raison d'un système informatique très performant, A.D.M. peut avoir un suivi des plaintes émises au sujet du bruit. Grâce à des capteurs sonores répartis dans les quartiers résidentiels de Ville Saint-Laurent, Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux et Montréal (près de Côte-Saint-Luc), ainsi qu'un capteur sur le territoire de l'aéroport de Dorval, on peut localiser le plaignant, savoir quel avion le dérange, pour quelle(s) raison(s) (trajectoires utilisées, altitude, mouvements de nuit, etc.) et, à quelle distance se situe l'avion en question par rapport au plaignant (voir le graphique des catégories de plaintes pour 1998 à l'annexe 8). Le choix de ces emplacements s'est fait en fonction des corridors aériens empruntés par les avions.

De l'avis des personnes interviewées, ceux qui se plaignent sont ceux qui n'étaient pas d'accord avec le transfert des vols internationaux à Dorval. Il y a aussi ceux qui vivent près de l'aéroport. Ce sont les résidents de Pointe-Claire qui remportent la palme en matière de plaintes (voir graphique des plaintes par municipalité à l'annexe 9). Il faut préciser que cette municipalité est située dans la zone où il y a le plus de décollages. C'est après l'annonce du transfert des vols internationaux vers Dorval que les gens se plaignaient le plus. En règle générale, les décollages se font en direction du Lac Saint-Louis quand les conditions météorologiques le permettent car les décollages et les atterrissages doivent se faire face au vent. C'est au moment du décollage que les avions nécessitent le plus d'énergie et conséquemment, ils font plus de bruit. À Saint-Laurent, on précise que les plaintes énoncées en raison du bruit sont marginales. Les citoyens s'adaptent.

La circulation aérienne n'est pas la seule à être responsable de la pollution par le bruit. En effet, en milieu urbain, l'une des principales formes de pollution sonore est due au transport routier. Le bruit en bordure des routes et

des autoroutes a augmenté en raison du nombre grandissant des débits de circulation et du nombre de camions lourds qui ne sont pas reliés au transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval. Par exemple, sur la presque totalité de l'autoroute 20 de Baie d'Urfé (Ouest de l'Île) à Saint-Pierre, le niveau sonore en Leq (niveau équivalent évalué sur une période de 24 heures) atteint plus de 65 dBA, alors que la norme acceptable est de 55 dBA.

En milieu urbain, la seule mesure de diminution du bruit en bordure des axes routiers est l'écran antibruit. Pour contrer les effets néfastes du bruit dans les zones problématiques montréalaises, il en coûterait 175 \$ millions. Les entrevues nous ont appris que les mesures d'atténuation du bruit lié au transport aérien sont à toute fin pratique inexistante. Or, dans le cas du bruit lié au transport routier comme dans celui du transport aérien, il faut porter une attention spéciale à l'aménagement du territoire en bordure des autoroutes et des sites aéroportuaires sans oublier que ces infrastructures sont des éléments importants de la vitalité économique de Montréal (Ministère des Transports, 1995). Force est de reconnaître que les autorités publiques et A.D.M. évacuent la responsabilité des mesures d'atténuation du bruit sous prétexte qu'elle ne relève pas de leur juridiction.

4.4 SYNTHÈSE

Les problèmes environnementaux sont de plus en plus au cœur des préoccupations dans le domaine des transports. Les nuisances sonores en font partie. Ces nuisances peuvent être causées par les modes de transport suivants: le trafic routier, ferré ou aérien. Dans cette étude nous nous sommes intéressés au transport aérien à Dorval.

Le bruit est une notion subjective qui varie d'un individu à l'autre. Il en va de même pour la perception. Il existe plusieurs moyens de mesurer le bruit : P.N.L., E.P.N.L. et N.E.F. Il n'en demeure pas moins que même si le niveau de bruit est faible techniquement parlant, les gens se plaignent quand même. En zone aéroportuaire, le bruit est la nuisance la plus importante.

À Dorval, les nuisances sonores ressenties par la population riveraine de l'aéroport sont très présentes, surtout depuis le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval. Ceci est illustré dans les statistiques des plaintes (tableau VI). Les années 1996 et 1997 qui correspondent aux années du transfert des vols internationaux, ont connu des records de plaintes par rapport aux années précédentes. Même si les progrès techniques n'ont cessé d'évoluer (avions de chapitre 3 moins bruyants, angle de décollage, hauteur des virements, etc.), les riverains continuent de ressentir un préjudice. Conscientes des conséquences négatives du bruit, les autorités responsables de l'aéroport de Dorval ont, depuis longtemps, mis en place des mesures restrictives d'atterrissages et de décollages. En effet, il y a des heures restreintes d'utilisation pour certains types d'avions.

Un autre outil, fort utile pour l'évaluation géographique du bruit, est l'utilisation des courbes de bruit perçu. Cet outil, utilisé à Dorval, a permis de démontrer que depuis 1981, les zones ayant les plus forts niveaux de bruit ne cessent de diminuer en terme de superficie.

Afin de mieux cerner la perception d'un certain nombre de résidents de Dorval face aux nuisances sonores, nous avons effectué un questionnaire afin de connaître leurs opinions au sujet du bruit autour de l'aéroport. Le groupe de répondants est très partagé sur ce sujet. Aucune tendance nette n'est ressortie. Nous avons remarqué que les personnes qui étaient très ennuyées par le bruit étaient beaucoup plus enclines à répondre au questionnaire que celles qui ne l'étaient pas. Plusieurs personnes croyaient que le couvre-feu était appliqué à tous les types d'avions. Or ce n'est pas le cas. Dans ce sens les résidents pensent qu'A.D.M. les a bernés. Il y a, de toute évidence un manque flagrant d'information.

De façon davantage marquée, nous voulions évaluer si, en périodes de changement, les citoyens étaient davantage affectés par le bruit. La classification thématique, nous a permis de vérifier qu'en aucun temps, durant

les dix années que couvrent l'étude, le sujet du bruit n'est arrivé en tête de liste des sujets recensés. Les années d'importants changements ont été 1992 (privatisation), 1995 (accord Ciel Ouvert) et 1997 (transfert des vols internationaux de Mirabel vers Dorval). Le sujet du bruit n'est jamais arrivé comme sujet principal lors de ces trois années de changement.

C'est en 1996 que le sujet du bruit est le plus souvent apparu dans les articles dépouillés. Cette période correspond à la période de redéveloppement de l'aéroport de Dorval. On peut donc affirmer que l'annonce du transfert a suscité d'importantes inquiétudes quant aux bruits qui pourraient se produire à Dorval suite à un tel événement. Cette période de changement fonctionnel a donc suscité une hausse dans la perception du bruit. En effet, c'est en 1996 et 1997, que l'on dénombre le plus grand nombre de plaintes à propos du bruit à l'aéroport de Dorval (voir tableau VI). Il importe toutefois de rappeler que le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval n'a engendré que 22 mouvements supplémentaires. Cependant, les deux autres périodes de changement, soit 1992 (gestion à A.D.M.) et 1995 (accord Ciel Ouvert), n'ont pas suscité les mêmes inquiétudes. Ces périodes correspondent à des changements dans la gestion de l'aéroport.

L'étape ultime de cette étude était la réalisation d'entrevues auprès d'acteurs publics reliés à l'aéroport de Dorval et de journalistes. Les résultats de ces entrevues ont permis de mettre en lumière les efforts réalisés par A.D.M. pour gérer l'aéroport de Dorval dans les meilleures conditions. Tous les acteurs publics rencontrés sont unanimes: il faut garder l'aéroport de Dorval parce que celui-ci est responsable de nombreux avantages économiques. Ces mêmes acteurs affirment que les impacts environnementaux sont contrôlés adéquatement. Pour une gestion efficace des plaintes en raison du bruit, il faut tenir un registre des raisons, de l'heure exacte, de la saison et du lieu de résidence du plaignant. A.D.M. a déjà en sa possession un équipement informatique très sophistiqué pour gérer les plaintes.

Les entretiens ont également fait ressortir le manque de concertation entre les différentes juridictions présentes dans le réseau de l'aéroport de Dorval. Il y a les gouvernements fédéral et provincial qui ont la responsabilité de certaines routes et autoroutes, A.D.M. qui est responsable du site de l'aéroport de Dorval, les municipalités qui s'occupent de l'aménagement du territoire et l'Agence métropolitaine de transport qui voit au développement et à la promotion du transport en commun. Chacun de ces intervenants ont un mandat et des projets distincts. Il y a absence de concertation.

Il faut également souligner que l'aéroport de Dorval est intégré au sein d'un réseau de transport qui compte également des routes, un système de transport en commun, des voies ferrées. Tous les membres de ce réseau ne sont pas régis par le même palier gouvernemental. De plus, l'environnement, dont chacun de ces acteurs doit tenir compte, est de juridiction différente. Il est impératif que tous ces secteurs se concertent afin d'en arriver à un développement intégré qui soit le plus efficace possible pour la métropole qui constitue un noyau économique important.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Une des conclusions de ce mémoire est le manque d'informations pour les citoyens voisins de l'aéroport de Dorval. Plusieurs ne savent pas les heures exactes du couvre-feu; certains ignorent le numéro de téléphone pour loger une plainte. Lors des entrevues, un intervenant a souligné que si on menait une campagne massive d'informations, il y aurait une augmentation des plaintes. Est-ce là, l'attitude à adopter? Il faut se rapprocher des gens et les informer autant des bienfaits que des désavantages. En les informant des points négatifs, on a l'occasion de mentionner ce qui est fait pour les contrer. Il s'agit ici d'adopter une stratégie proactive de résolution de problèmes. C'est une mesure qui permet aux individus d'enrayer les problèmes plutôt que de les subir et d'en souffrir. Il peut s'agir de diffusion d'informations, de formation ou d'acculturation progressive. Peu importe lequel de ces trois moyens sera utilisé, ce sont tous des facteurs de réussite du changement (Ouimet et Dufour, 1995).

Cette recherche a ouvert une brèche dans l'étude du transport en période de changement. Par changement, nous entendons les modifications qui affectent tous les modes de transport tels les changements dans la gestion, la structure ou les fonctions des transports. Depuis longtemps, le bruit est considéré comme une des principales nuisances dans le voisinage des aéroports. Nous présumons que les populations voisines de l'aéroport de Dorval ressentent avec plus d'ampleur le bruit dans les périodes de changements dans l'organisation, la structure, les fonctions ou la gestion du site aéroportuaire. La période couverte par cette étude a connu trois périodes de changements importants : la cession de la gestion de l'aéroport à A.D.M. en 1992 ; l'accord Open Skies en 1995 ; et l'annonce du transfert des vols internationaux en 1996. Les deux premiers changements ont davantage trait à la gestion de l'aéroport. Le troisième changement touche principalement les opérations et les fonctions de l'aéroport. C'est d'ailleurs ce changement qui a eu un impact important dans le nombre de plaintes au sujet du bruit à l'aéroport de Dorval. Notre hypothèse est

vérifiée puisque ce n'est que dans la période de changement fonctionnel que les plaintes au sujet du bruit augmentent de façon significative.

Le transfert des vols de Mirabel à Dorval ne s'est pas effectué dans le contexte plus large d'un aménagement intégré du système de transport de la région montréalaise alors que le contexte aurait permis de rationaliser et de justifier auprès du public la mise en œuvre d'une politique d'aménagement régional et de réduction du bruit.

Selon notre modèle théorique (Marcadon et Comtois, 1996), l'aéroport de Dorval se trouvait en 1997, dans une phase de redéveloppement. Cette période aurait pu se faire sous forme de réaménagement urbain, mais, elle s'est plutôt déroulée sous la forme de nouvelles activités aéroportuaires. Pour bien saisir toute l'importance de cette période, il faut sortir du cadre chronologique du développement aéroportuaire de Dorval. Il faut faire l'analyse à l'échelle de Montréal, voire même de l'agglomération montréalaise.

"Le déclin économique de Montréal a été l'un des principaux facteurs à jouer dans l'érosion du trafic d'origine et de destination au profit d'autres villes canadiennes comme Toronto et Calgary" (A.D.M., 1996).

L'analyse de l'évolution des terminaux de transport doit se faire, également à un niveau économique et non seulement à un niveau chrono-spatial comme le mentionne Charlier (1994). Le bruit n'est pas vraiment un facteur déterminant à analyser dans la phase de développement de Dorval. Certes, il faut en tenir compte et c'est la politique qu'a adopté A.D.M. en se dotant d'un système sophistiqué de mesure du bruit. En contrepartie, l'aéroport de Mirabel est un facteur étroitement lié aux différentes étapes par lesquelles l'aéroport de Dorval est passé. L'aéroport de Mirabel a été construit parce qu'on croyait que Dorval ne pourrait suffire à la demande du trafic aérien des années 1970. C'était sans compter sur la politique d'ouverture du trafic aérien aux transporteurs européens vers Toronto et sur une nouvelle technologie (Boeing 747). Désormais il n'était plus nécessaire de faire escale à Montréal.

Comme le précise Marcadon et Comtois (1996), le modèle de Charlier (1994) doit être raffiné. Aux paramètres temporels et spatiaux doivent être ajoutés, les facteurs économiques, concurrentiels, technologiques et politiques.

Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval s'est avéré être la période de changement qui a eu le plus d'impact au niveau du bruit auprès de la population de Dorval. L'avenir réserve sans doute d'autres périodes de ce genre. On peut penser au projet une île une ville. Si un tel projet se réalise, les changements engendrés vont certainement avoir un impact important auprès des populations et des infrastructures urbaines. Cette recherche démontre que des projets d'une telle envergure ont tendance à réveiller des scénarios souvent négatifs dans l'esprit des populations locales. Il serait important d'impliquer ces populations dans les processus décisionnels comme cela arrive souvent dans les communautés rurales, car les populations urbaines sont souvent mises devant le fait accompli.

Plusieurs facettes de ce mémoire restent à être approfondies. Le sujet du changement est un aspect qui est très souvent abordé en administration. Or dans le domaine des transports, de l'environnement ou de l'aménagement du territoire, ce n'est pas le cas. Le modèle de Charlier, tout comme celui de Marcadon et Comtois, axés sur les phases de développement d'un port pourraient être utilisés pour l'étude du développement des autres types de terminaux de transport (aéroports, gares de triages, terminal de transport en commun, etc.) et des infrastructures urbaines.

Notre étude a souligné davantage l'aspect environnemental des transports en période de changement. Or, l'étude des périodes de changement pourrait se faire en fonction des communautés locales et de l'aménagement des infrastructures urbaines. On pourrait également s'intéresser à une façon d'intégrer les populations locales dans les processus décisionnels ayant trait aux transports, à l'environnement et à l'aménagement du territoire en milieu urbain. Finalement, le manque de concertation entre les différents intervenant du

domaine des transports est un sujet sur lequel il faut se pencher. Les juridictions sont beaucoup trop nombreuses et la mise en chantier de nombreux projets est souvent retardée voire même abandonnée.

BIBLIOGRAPHIE

AÉROPORTS DE MONTRÉAL, "L'avenir du système aéroportuaire montréalais", 1993, 33 pages.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL, "Libéralisation de l'assignation des vols réguliers internationaux entre Dorval et Mirabel – Validation de l'évaluation des incidences environnementales", 1996, 17 pages.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL, "*Destination : Green Airport*", 1995, 24 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, "Plan stratégique de développement du transport urbain", Montréal, 1997, 115 pages.

ATIYAH, Assad Mohammed, "*The perception of noise : a survey study around Jeddah International airport, Saudi Arabia*", Michigan State University, Thesis, Master of Arts, 1980, 119 pages.

BANAİM (Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal), "Affectation des sols, cahier 6 : Établissement des politiques et des priorités en matières d'aménagement et de gestion résidentielle, 1974, 41 pages.

BERNIER, Mélanie, DALLAIRE, Agathe, LAROCHE-BOUTIN, Stéphanie et MILEWSKA, Magdallena, "Scénarios concernant les aéroports de Dorval et Mirabel, UQAM, 1996, 57 pages.

BIGRAS, Yvon et ROY, Jacques, "L'histoire merveilleuse- et finalement désastreuse- de Dorval et de Mirabel", La Presse, Montréal, 21 août 1993, page B-4.

BEAUCHET, Pierre, "Les aéroports", Chap. in "Le transport international dans l'économie mondiale", Paris : Économica, 1988, pages : 348-363.

BRUNET, Jean-Marc, "Le bruit et la santé", Montréal : Les éditions du jour, 1976, 176 pages.

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, Division des transports et des services d'utilité publique, "Statistiques d'activité aéroportuaire 1968", catalogue 51-203, 1969, non paginé.

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, Division des transports et des services d'utilité publique, "Statistiques d'activité aéroportuaire 1969", catalogue 51-203, 1970, non paginé.

BUREAU FÉDÉRAL, DE LA STATISTIQUE, Division des transports et des services d'utilité publique, "Statistiques d'activité aéroportuaire 1970", catalogue 51-203, 1971, non paginé.

CANADA, Ministère des Transports, "L'aéroport International de Montréal", 1968, 40 pages.

CHARLIER, Jacques, "Anvers et le syndrome des Docklands", "Acta Geographica Lovaniensia", vol. 34, 1944, pages 311-319.

CHOCHOLLE, René, "Le bruit", 2^e édition, Colle. "Que sais-je?", no 855, Paris : Presses Universitaires de France, 1964, 128 pages.

COMTOIS, Claude et SLACK, Brian, "Les transports à Montréal : en quête d'internationalisation", Chap. in "Montréal au 21^e siècle", Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 1998.

COMTOIS, Claude et MARCADON, Jacques, "Le modèle chrono-spatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises", in F. Roudaut (ed) La ville maritime: temps, espaces et représentations, Brest : Université de Bretagne Occidentale, 1996, pages 171-183.

COT, Pierre-D., "Les aéroports", Coll. "Que sais-je?", no 1048, Paris : Presses Universitaires de France, 1963, 128 pages.

DACCHARY, Monique, "Les aéroports", Chap. in "Géographie du transport aérien, Paris : Litec, 1981, pages 283-317.

DORVAL, "Résumé du plan d'urbanisme de la cité de Dorval", 1990.

ENVIRONMENTAL STUDIES BOARD, "Jamaica Bay and Kennedy Airport : a multidisciplinary environmental study, Washington, 1971, 150 pages.

GAUTHIER, Benoit, "De la problématique à la collecte de données", Sillery, Presses de l'Université du Québec", 1984, 535 pages.

GILLEN, David W. et LEVESQUE, Terrence J., "A socio-economic assessment of complaints about airport noise", "Transportation Planning and Technology", vol. 18, 1994, pages 45-55.

HORONJEFF, Robert, "Planning and design of airports, 2^e édition, Montréal : Mc Graw Hill, 1975, 460 pages.

KOPPERT, A.J., "New land-use planning guidance material would review possible solutions to problem of noise", ICAO Journal, vol 51, no 2, march 1996, page 21.

LAMURE, Claude et VALLET, Michel, "Transport aérien et Environnement", *Aménagement et Nature*, 25^e année, hiver 1990-1991, pages 9-12.

MALO, Marie, "Guide de la communication écrite au cégep, à l'université et en entreprise", Québec/ Amérique, 1996, 322 pages.

MC GRATH, Dorn C.Jr., "*Environmental considerations/the metropolitan airport system*", Chap. in "*Airport Economic planning*", Cambridge : Howard Editor, 1974, pages 583-595.

MC GRATH, T.M., "*History of Canadian Airports*" *Second Edition*, Lugus Publications, 1992, 333 pages.

MEUNIER, Georges, "Conception, construction et gestion des aérodromes", Éditions Eyrolles, Paris, 1969, 280 pages.

MIGNERON, Jean-Gabriel, "Acoustique Urbaine", Québec : Presses de l'Université Laval, 1980, 427 pages.

O.A.C.I., "Rapport de la réunion spéciale sur le bruit des aéronefs au voisinage des aérodromes", Montréal, 1969, (non paginé).

OUIMET, Gérard et DUFOUR, Yvon, "Le changement en entreprise : ce qu'il faut faire pour le réussir", *Revue Organisation*, automne 1995, pages 59-73.

OUIMET, Gisèle, "Acceptation sociale d'écrans acoustiques en bordure d'autoroutes le cas de Ville de Laval (Québec)", Université de Montréal, Mémoire de Maîtrise en Géographie, 1994, 94 pages.

QUÉBEC, Ministère des Transports, "Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Phase 1 : choisir, diagnostics et orientations", 1995, 458 pages.

QUÉBEC, Ministère des Transports, "Le transport dans la région de Montréal plan d'action 1988-1998", Bibliothèque Nationale du Québec, 1988, 144 pages.

QUÉBEC, Services de la planification routière *et al.*, "Distances routières", Les Publications du Québec, 1991, 147 pages.

QUIVY, Raymond et VAN CAMPENHOUDT, Luc, "Manuel de recherche en sciences sociales", Paris, Dunod, 1988, 271 pages.

RAMAT, Aurel, "Grammaire typographique", 4^e édition, Saint-Lambert, Aurel Ramat éditeur, 1989, 96 pages.

STUTZ, Frederik P., "Environmental Impacts", Chap. in "Geography of Urban transportation", Second Edition, New York : The Guilford Press, 1995, pages 376-406.

THOMAS, Sharon M., "Perception of airport hazards by land users, in the vicinity of Phoenix Sky Harbor international Airport", Arizona State University, Thesis, Doctor of Philosophy, 1980, 231 pages.

TUTUNDJIAN, Dicran, "L'aménagement de Mirabel, Un exemple d'aéroport de "troisième génération", Université de Montréal, Mémoire de Maîtrise en Géographie, 1977, 149 pages.

UNITED STATES, Department of Commerce, National Bureau of Standards, "Design Guide for Reducing Transportation Noise in and around Building, Washington, 1978, 167 pages.

UNITED STATES, Department of Transportation, Office of the Secretary, "Transportation and noise control", Washington, 1972, 27 pages.

VALCIC, Ivan, "Le bruit et ses effets nocifs", Paris : Masson, 1980, 144 pages.

VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT AUTHORITY (NOISE MANAGEMENT), "Annual Report 1996", 1996, 28 pages.

WOLKOWITSCH, Maurice, "Géographie des transports", Paris : Armand Collin, 1973, 381 pages.

ADRESSES INTERNET :

www.admtl.com

www.amt.gc.ca

ANNEXE 1

LISTE DES PERSONNES INTERVIEWÉES

- Christine Fliesen, Conseillère en environnement, A.D.M. ;
- Claude St-Maurice, Directeur Développement, A.D.M. ;
- Ronald Moreau, Membre du Comité exécutif, Ville Saint-Laurent ;
- Anie Samson, Conseillère associée au comité exécutif, Ville de Montréal ;
- Albert Kramberger, Journaliste Sénior, Journal The Chronicle ;
- Richard Leduc, Journaliste, Journal Le Messenger de Lachine ;
- Geoffrey Kelly, Député provincial ;
- François Normand, journaliste, Journal Le Devoir ;
- Bill McMurchie, maire de la ville de Pointe-Claire.

ANNEXE 2

QUESTIONS AUX ACTEURS PUBLICS

- 1- Quelle est la responsabilité de la ville, d'ADM, du gouvernement sur les terminaux aéroportuaires?

- 2- Quelle est la responsabilité de la ville, d'ADM, du gouvernement concernant l'utilisation du sol autour de l'aéroport?

- 3- À votre connaissance, y-a-t-il des problèmes de juridiction?

- 4- Quels sont les impacts économiques des terminaux de transport?

- 5- Quels sont les impacts environnementaux des terminaux de transport?

- 6- Comment les besoins de l'aéroport de Dorval sont-ils intégrés à la planification régionale?

- 7- Y-a-t-il des possibilités d'expansion pour l'aéroport de Dorval? Si oui, les quelles? Si non pourquoi?

ANNEXE 3

QUESTIONS AUX JOURNALISTES

- 1- Quelle est la politique du journal concernant les questions de transport?

- 2- Quel(s) journaliste(s) couvre(nt) les questions de transport?

- 3- Mon analyse de contenu révèle que certains sujets reliés aux transports ont été médiatisés plus que d'autres (opérations reliées au terminal, environnement et bruit, impacts économiques, implications politiques, etc.); quelle est votre opinion en regard de ces sujets?

- 4- Selon vous, comment ces sujets ont-ils évolué dans le temps?

- 5- Quelle est l'échelle des impacts de l'aéroport de Dorval (local, régional, provincial ou national) ?

- 6- Selon vous, qui se plaint des opérations reliées au terminal?

- 7- À votre connaissance, existe-t-il des groupes de pression agissant contre les opérations des terminaux de transport aérien?

- 8- Quel serait les impacts des articles et des journaux sur les opérations des terminaux et sur les politiques de transport?

ANNEXE 4

QUESTIONNAIRE

PROFIL DÉMOGRAPHIQUE DE L'ÉCHANTILLON

- 1- Dans quel groupe d'âge se situe le chef de famille?
- | | | |
|--|------------|--------------------------|
| | 18-30 ans | <input type="checkbox"/> |
| | 31-50 ans | <input type="checkbox"/> |
| | 51 et plus | <input type="checkbox"/> |
- 2- Combien de personnes résident avec vous?
- 3- Dans quel groupe d'âge se situent ces personnes? (Pour chaque catégorie, inscrivez le nombre de personnes correspondant)
- | | | |
|--|-----------------|--------------------------|
| | moins de 18 ans | <input type="checkbox"/> |
| | 18-30 ans | <input type="checkbox"/> |
| | 31-50 ans | <input type="checkbox"/> |
| | 51 ans et plus | <input type="checkbox"/> |
- 4- Quel genre d'emploi occupe le chef de famille?
- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| cadre <input type="checkbox"/> | employé de bureau <input type="checkbox"/> | technicien <input type="checkbox"/> |
| journalier <input type="checkbox"/> | ouvrier spécialisé <input type="checkbox"/> | étudiant <input type="checkbox"/> |
| retraité <input type="checkbox"/> | sans emploi <input type="checkbox"/> | autre <input type="checkbox"/> spécifiez: |

5- Est-ce que le chef de famille est employé par l'Aéroport de Dorval? oui non

 Son conjoint? oui non

Si non, dans quelle municipalité travaillez-vous?

	chef de famille	conjoint
Pointe-Claire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beaconsfield	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roxboro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lachine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kirkland	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dollard-des-Ormeaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ville de Montréal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre municipalité de l'Île de Montréal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

 Précisez:

Extérieur de l'Île de Montréal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------------	--------------------------	--------------------------

 Précisez:

6- Pendant quelle période vous êtes vous établis à cette adresse?

 avant 1987

 entre 1987-1992

 entre 1992-1995

 après 1995

7- Si vous vous êtes établis à cette adresse entre 1987 et aujourd'hui, ou habitez-vous avant?

 Même quartier

 Ailleurs à Dorval

 Ailleurs sur l'Île de Montréal

 Extérieur de l'Île de Montréal

8- Êtes-vous propriétaire ou locataire

9- Quel est votre code postal?

LE BRUIT EN ZONE AÉROPORTUAIRE

10- Pendant l'été, pratiquez-vous l'une des activités suivantes chez-vous, à l'extérieur:

très souvent souvent parfois rarement jamais

- | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Prendre un repas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Étendre du linge | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Vous reposer ou prendre du soleil | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Lire ou écrire | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Recevoir des amis | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) jardiner ou travailler | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| g) Bavarder, discuter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| h) Jouer ou pratiquer un sport | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| i) Vous baigner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

11- Est-ce qu'il vous arrive de devoir interrompre l'une de ces activités en raison du bruit causé par le vol des avions? très souvent souvent parfois
rarement jamais

12- Le bruit des avions qui circulent au-dessus de chez-vous est-il?

très fort fort léger

13- Considérant ce niveau de bruit, êtes-vous:

- Extrêmement incommodé Très incommodé Assez incommodé
 Peu incommodé Pas du tout incommodé

14- Selon vous, à quelles fréquences se produisent les nuisances par le bruit?

- plus de 5 fois par jour de 1 à 5 fois par jour quelques fois par semaine

15- À quel moment de la journée le bruit est-il plus important?

- 7:00 à midi midi à 17:00 17:00 à 23:00 23:00 à 7:00

- Et à quelle saison? été automne hiver printemps

16- En considérant le bruit des avions qui circulent à proximité de chez-vous, vous arrive-t-il de:

- | | 1- oui | 2- non |
|---|--------------------------|--------------------------|
| a) Fermer les fenêtres | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Faire répéter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Parler plus fort | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Changer de pièce | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Partir de chez-vous | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) Avoir de la difficulté
à dormir | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| g) Vous réveillez la nuit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| h) Vouloir déménager | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| i) Interrompre vos loisirs
(télévision, radio, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| j) Avoir des problèmes
d'audition (perte d'ouïe) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| k) Sursauter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

17- Depuis le transfert des vols internationaux à l'Aéroport de Dorval, le bruit causé par les avions a-t-il augmenté , diminué ou resté pareil .

Si augmenté, énormément beaucoup peu

18- Étiez-vous favorable aux transferts des vols internationaux de Mirabel à Dorval?

oui non Ne sais pas

Si non, quelles solutions auraient été souhaitables?

Statu quo Tout à Mirabel

19- Selon vous, le couvre-feu imposé aux avions entre 23:00 et 7:00 est-il respecté?

oui non

20- Êtes-vous au courant qu'il existe un service téléphonique pour exprimer vos plaintes?

oui non

Si oui, l'avez-vous déjà utilisé? oui non

21- Croyez-vous que les gestionnaires de l'aéroport de Dorval ou d'ADM tiennent compte des plaintes émises au sujet du bruit des avions? oui non

22- Selon vous, à part le bruit, quel serait le problème majeur de l'aéroport de Dorval?

- incapacité des infrastructures;
- problèmes de trafic routiers aux heures de pointe;
- sécurité de l'aérogare;
- pollution (autre que sonore);
- gestion inadéquate;

23- Parmi les journaux suivants, lesquels lisez-vous?

La Presse Le Devoir The Gazette Journal de Montréal
Globe and Mail The Chronicle Le Messager Lachine, Dorval
Aucun

24- Croyez-vous que ces journaux ont traité suffisamment du transfert des vols vers Dorval et des impacts qui ont suivi? oui non

25- Croyez-vous que la population de Dorval a été suffisamment informée sur les impacts du transferts des vols internationaux vers Dorval? oui non

26- Avez-vous déjà pris part à un mouvement quelconque pour réagir face aux bruits de l'aéroport? oui non

Si oui, quel est le nom de ce mouvement?

27- Avez-vous déjà pris part aux séances du conseil municipal afin de faire connaître vos opinions ou vos réactions face aux différents bruits causés par les avions de l'Aéroport de Dorval?

oui non

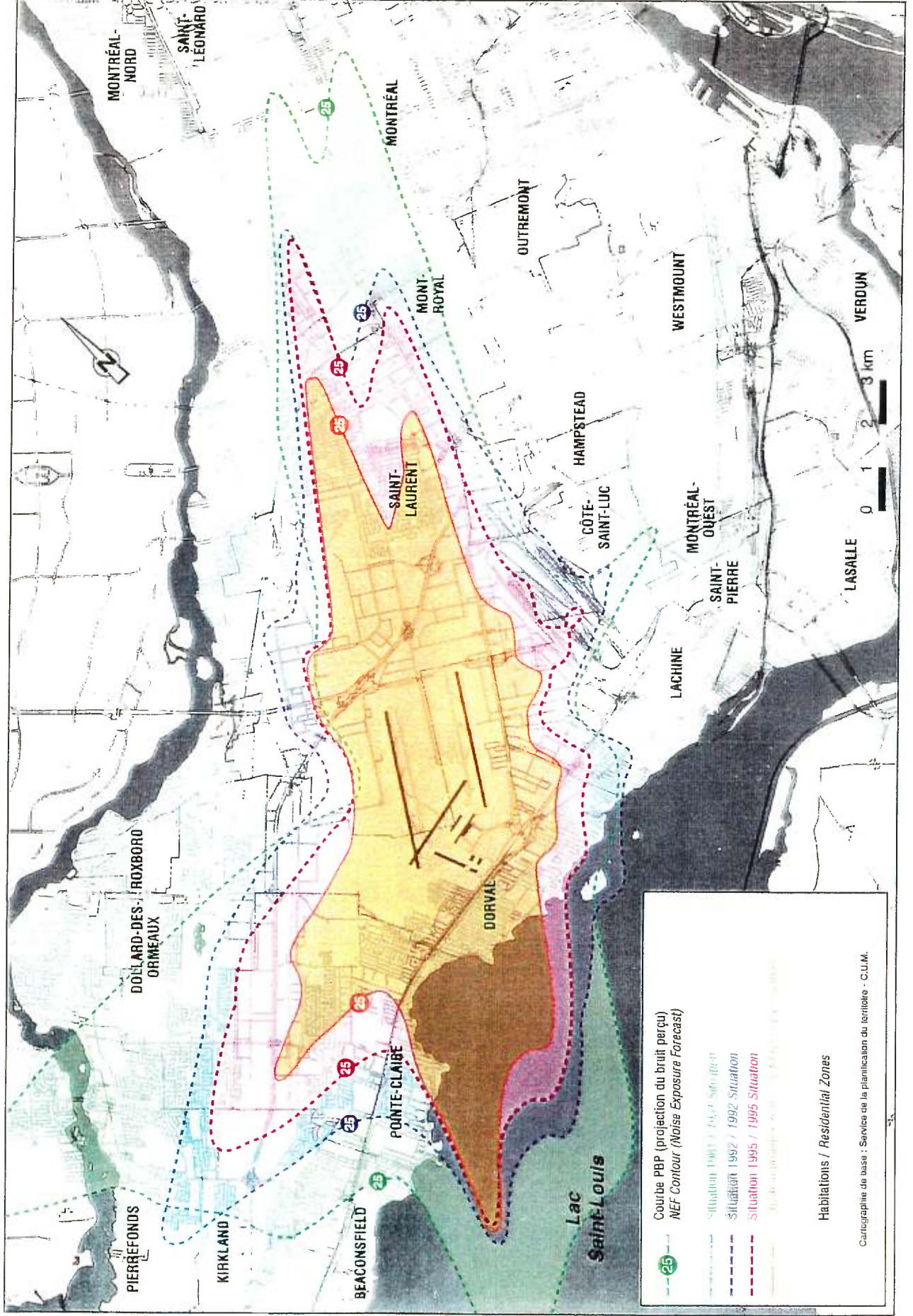
28- Vos commentaires sur l'aéroport de Dorval :

ANNEXE 5

CARTE DU NIVEAU DE BRUIT PERÇU À L'AÉROPORT DE DORVAL

Niveau de bruit perçu / Noise Level Contours

Aéroport international de Montréal / Montreal International Airport - Dorval



--- 25 Courbe PBP (projection du bruit perçu)
--- 25 NEF Contour (Noise Exposure Forecast)

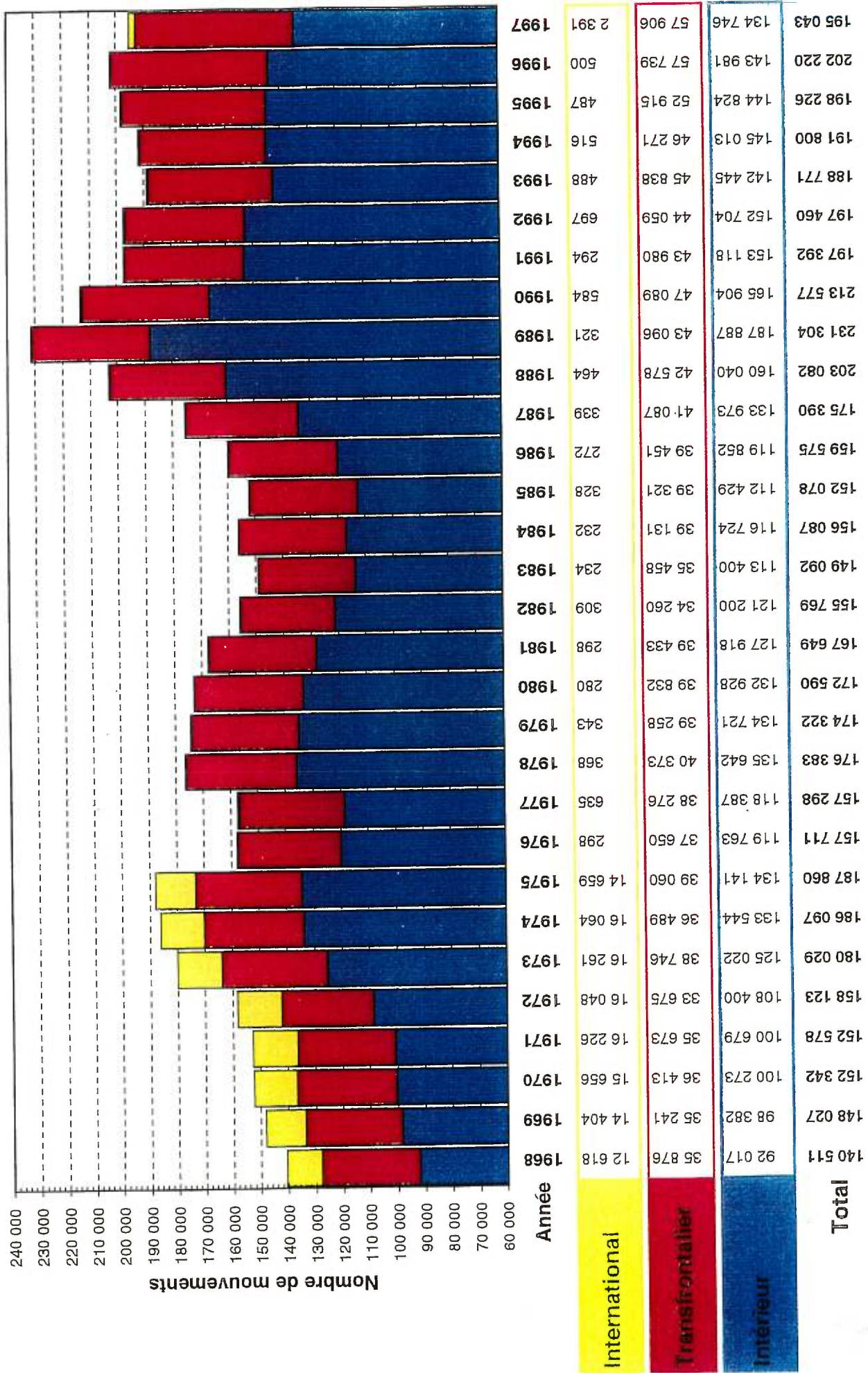
--- Situation 1991 / 1991 Situation
--- Situation 1992 / 1992 Situation
--- Situation 1995 / 1995 Situation
--- Situation 1999 / 1999 Situation

--- Habitations / Residential Zones

Cartographie de base : Service de la planification du territoire - C.U.M.

ANNEXE 6
ÉVOLUTION DU TRAFIC DE L'AÉROPORT DE DORVAL
POUR LA PÉRIODE 1968-1997

Aéroport international de Montréal - Dorval Évolution du trafic sur 30 ans

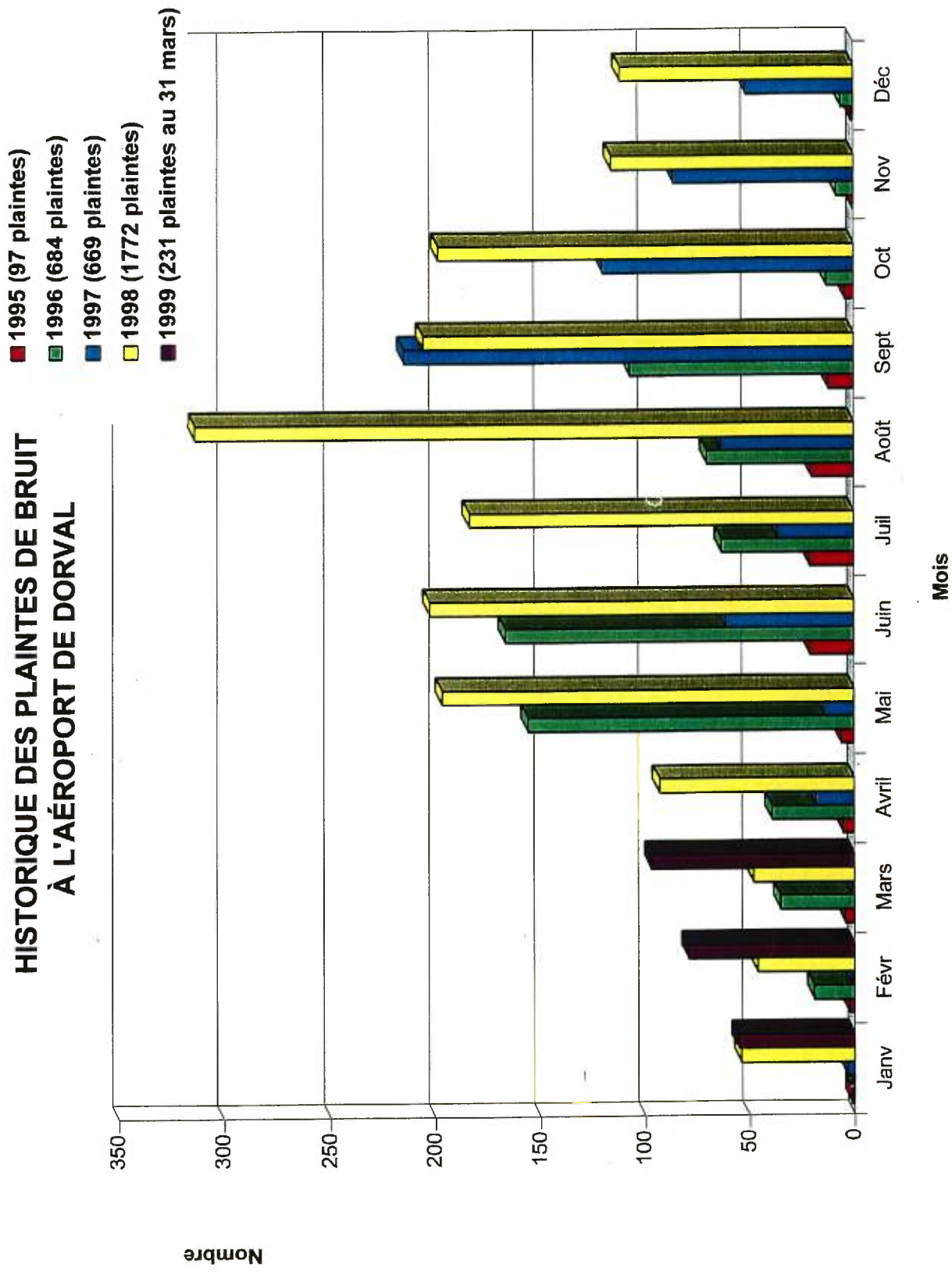


Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada

ANNEXE 7

**HISTORIQUE DES PLAINTES DE BRUIT À
L'AÉROPORT DE DORVAL (1995-1997)**

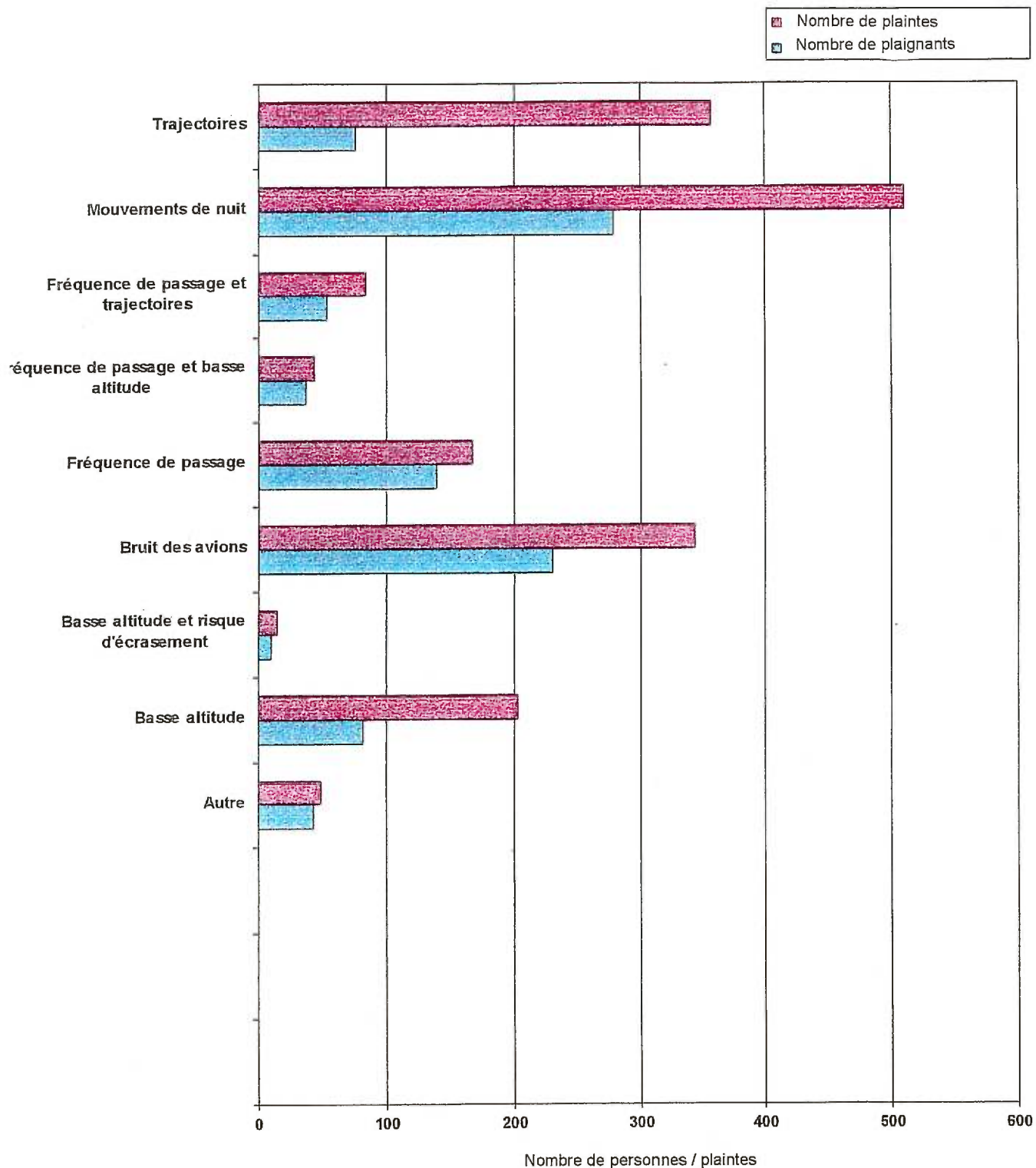
HISTORIQUE DES PLAINTES DE BRUIT À L'AÉROPORT DE DORVAL



ANNEXE 8

GRAPHIQUE DES CATÉGORIES DE PLAINTES POUR 1998

Graphique des catégories de plaintes pour l'année 1998



ANNEXE 9

GRAPHIQUE DES PLAINTES PAR MUNICIPALITÉS POUR 1998

Graphique des plaintes par municipalité pour 1998

