

Saint-Jean-sur-Richelieu, 15 mars 2017

CONSULTATION SUR L'AÉROPORT DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

Mémoire présenté par Louis-Philippe Richard

Je suis résident du quartier Saint-Edmond et je me sens particulièrement concerné par les impacts éventuels liés au projet de développement du site aéroportuaire de Saint-Jean-sur-Richelieu tel que proposé. Afin d'établir les conditions de base d'une cohabitation harmonieuse de l'aéroport avec les résidents du quartier, je développerai mon argumentaire principalement autour de la problématique du bruit.

L'inauguration de l'aéroport a lieu en 1940 afin d'accueillir un centre d'entraînement militaire. C'est également à cette année que débute la construction du bâtiment destiné à relocaliser le Séminaire St-Jean, aujourd'hui le CEGEP, voisin immédiat de l'aéroport. La paroisse Saint-Edmond quant à elle fut érigée en 1930. Et dès le début des années 60, avec l'avènement de l'usine suisse Brown Boveri sur la rue Vanier, les constructions domiciliaires lancent résolument la vocation résidentielle d'une zone importante de notre quartier située tout près de l'aéroport. Malgré de nombreuses mises en garde passées, ce choix de développement de proximité voulu par notre municipalité ne s'est pas démenti et se poursuit toujours aujourd'hui en bordure du boulevard du Séminaire.

On ne peut minimiser le droit à la protection de l'environnement pour les centaines de familles qui habitent notre quartier et fréquentent ses institutions depuis toutes ces années et dont l'apport économique et social est très important pour l'ensemble de la population Johannaise. C'est pourquoi le projet de développement aéroportuaire qui nous est soumis ne doit pas reposer sur l'augmentation d'activités impliquant des survols d'aéronefs répétitifs et intensifs. Ce serait une décision irresponsable et tout à fait incompatible avec une vie de quartier saine et normale en phase avec les standards modernes d'une société qui a évolué. Mentionnons à ce sujet que la firme d'experts Abscisse Recherche mandatée par notre municipalité fait d'ailleurs le constat que le site aéroportuaire est défavorablement localisé en raison de la proximité des zones résidentielles.

La venue d'écoles de pilotage (avions, hélicoptères) représenterait la menace la plus sérieuse pour mon quartier. Ce type d'activité a le potentiel de véritablement gâcher la période estivale des familles riveraines. Le niveau sonore important généré sur de longues heures a des conséquences néfastes sur la santé. En ce sens et en concordance avec d'autres institutions faisant autorité en la matière (OMS, Santé Montérégie, etc.), un recensement d'études scientifiques effectués par l'Institut national de santé du Québec (INSPQ), conclut que l'exposition chronique au bruit du trafic aérien peut avoir des conséquences multiples; stress, perturbation du sommeil, hypertension artérielle, difficultés d'apprentissage en milieu scolaire, etc.

Les hélicoptères qui effectuent à l'occasion des vols d'entraînement en sont d'ailleurs une démonstration éloquente. Ces engins sont extrêmement bruyants et pour ceux et celles qui doivent subir cette pollution, il est aisé de constater les effets très incommodants et immédiats du bruit excessif. Le caractère intolérable de ces activités est accentué par le sentiment d'impuissance à arrêter la source du bruit et par l'impossibilité de faire abstraction d'une nuisance sonore si forte qu'elle fait trembler les vitres des maisons. Ce type aberrant d'activités en milieu urbain a été autorisé par des instances visiblement insensibles et inconscientes du désagrément majeur causé aux personnes. Et les autorités locales sont incapables de faire cesser ce vacarme malgré les plaintes de citoyens. **C'est pourquoi, et afin de nous prémunir à l'avenir contre ce genre de dérangement, notre municipalité doit absolument établir une politique claire qui exclue les écoles de pilotage comme moyen de développer son aéroport.**

Sur ce thème des nuisances sonores, permettez-moi de faire un court lien avec le projet d'île flottante du [Beach Club](#) qui devait s'installer sur la rivière Richelieu pendant 10 semaines dans le cadre des festivités du 350^{ième} de notre ville. Le promoteur était fiable et sérieux. Le potentiel de retombées économiques et de visibilité était important. Des mesures d'atténuation sonore étaient également prévues pour les riverains. Pourtant, à cause de sa problématique principale liée aux bruits, ce projet a été [rapidement écarté](#). Heureusement et avec raison, les membres du conseil de ville avaient à ce moment bien saisi les enjeux environnementaux sérieux liés aux impacts du bruit sur les riverains. **Cette prise de décision en faveur de la protection de l'environnement doit aussi s'appliquer dans le cas des écoles de pilotage. D'autant plus qu'on parle ici d'activités très bruyantes qui se dérouleraient sur des plages horaires beaucoup plus importantes en terme d'heures et de semaines.**

L'autre aspect à mon avis très important à considérer, c'est l'effet nocif, sur le développement des enfants, des retombées des carburants avec additifs au plomb (avgaz) utilisés dans les

appareils qui survolent nos quartiers, écoles et garderies. Une étude américaine de 2011 conclue que vivre dans un rayon de 1000 mètres autour d'un aéroport utilisant ce type de carburant peut avoir un effet significatif sur la hausse du taux de plomb dans le sang des enfants (voir [étude](#) de Marie Lynn Miranda). **On peut supposer que l'impact de la pollution au plomb serait aggravé par la nature des activités des écoles de pilotage, dont les aéronefs volent à basse altitude en circuit fermé au dessus des communautés.**

Les riverains comprennent qu'il soit normal que l'activité aéroportuaire génère du bruit. Depuis plusieurs années, ils démontrent d'ailleurs une relative tolérance à l'égard des inconvénients liés aux 40 000 mouvements annuels des aéronefs de notre aéroport. On ne peut certainement pas les qualifier d'intransigeants surtout quand on fait la comparaison avec d'autres aéroports régionaux (Bromont, Sherbrooke, Drummondville, Victoriaville : 10 000 mouvements et moins) et que l'on tient compte du fait que la piste principale (11-29) est située exceptionnellement près de zones fortement habitées. **Mais la capacité d'adaptation au bruit a ses limites. C'est pourquoi, même en mettant en place un comité de gestion du bruit et des mesures d'atténuation, dépasser ce seuil de mouvements (40 000) a toutes les chances de compromettre l'acceptabilité sociale fragile mais réelle démontrée par les résidents de mon quartier.**

J'ajoute que l'éventuelle concentration de l'ensemble des mouvements sur la piste 11-29 telle que proposée dans la consultation aurait comme conséquence d'accentuer les principales nuisances sonores sur le seul quartier Saint-Edmond au détriment d'une répartition actuellement plus équitable sur un plus grand nombre de secteurs de la ville.

Je reconnais que la proposition d'établir un pôle d'excellence en aéronautique ou domaines connexes est une stratégie qui peut s'avérer prometteuse car elle a le potentiel de mettre en valeur le site de notre aéroport et de maximiser les retombées économiques **sans nécessairement augmenter le trafic aérien**. Aussi, on ne doit pas se limiter au seul secteur de l'aéronautique, en profitant par exemple de l'essor sans conteste des avancées et de la recherche dans le domaine des énergies alternatives renouvelables.

À des fins de transparence et de réflexions, il aurait toutefois été important d'avoir certaines garanties ou à tout le moins une idée de l'envergure de l'effort financier requis pour réaliser le projet qui nous est soumis. Cette information est nécessaire afin que les contribuables

Johannais n'aient pas l'impression de signer un chèque en blanc. Faut-il rappeler que notre municipalité n'en est vraiment pas à ses premières tentatives de revitalisation de son aéroport. Des sommes importantes en deniers publics y ont été consacrées depuis nombre d'années. Est-ce encore la bonne solution?

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a raison d'être fière de s'être approprié la signature promotionnelle [Ma ville, mon environnement](#). Elle lui permet d'affirmer sa volonté d'intégrer dans sa planification et ses actions la protection de l'environnement, qui est d'ailleurs une de ses missions intrinsèques. **Ne pas prendre la voie de l'augmentation des activités de vols d'entraînements comme moyen de développer son aéroport serait une occasion pour notre municipalité de démontrer une vision forte et responsable en faveur de la protection du droit de la population de vivre dans un environnement sain.**

À l'opposé, à cause des plaintes légitimes et répétitives que les citoyens et citoyennes touchés par la pollution sonore ne manqueraient pas d'exprimer, la venue d'écoles de pilotage a tout le potentiel de ternir cette image de marque que la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu veut se donner.

Conclusion :

Au fil des années le développement résidentiel soutenu a fait en sorte que le quartier Saint-Edmond et l'aéroport, deux entités municipales, sont devenus de véritables voisins. À titre d'entreprise citoyenne, l'aéroport doit elle aussi composer avec ses responsabilités et participer à l'effort du vivre-ensemble. N'en doutons pas, l'acceptation sociale et la pérennité de notre aéroport ne seront assurées que seulement si les activités futures de développements économiques s'y rattachant ne contribuent pas à l'augmentation des nuisances sonores.