

Saint-Jean-sur-Richelieu, 17 mars 2017

Consultation sur l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu

MÉMOIRE D'UN CITOYEN

Pierre Dupuis

INTRODUCTION

Dans son souhait de développer l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, le conseil de ville assisté de ses gestionnaires, a lancé une grande campagne de promotion de cette infrastructure et a demandé aux acteurs économiques de présenter leurs réflexions sous forme de mémoire.

Les gestionnaires de la ville disposent du rapport de la Firme de consultant Abscisse depuis plusieurs mois et certains acteurs économiques ont présentement ce document en main. Ils ont eu amplement le temps pour analyser, modifier et orienter les données et avis des consultants. Les citoyens ont reçu ce rapport il y a quelques jours. Malgré cela, beaucoup de données importantes à une analyse pertinente ne nous ont toujours pas été remises.

Depuis plus de 30 ans plusieurs mémoires ont été déposés par différents groupes de citoyens. Ces mémoires touchaient tant l'aspect développement économique que le volet environnemental. Ces mémoires sont encore disponibles pour votre consultation. Ces mémoires quoique basés sur les faits et porteurs d'une vision n'ont jamais été respectés ni considérés par la classe politique et administrative. Espérons que cette fois les analyses et les réflexions seront jugées adéquatement et plus objectivement dans le souci d'un développement économique respectueux de l'environnement et des citoyens directement concernés.

BRUIT

De nombreuses études ont été financées et produites relativement à l'aéroport de Saint-Jean. Bon nombre d'entre elles ont souligné le rapport problématique qui existe entre les résidents de la ville de Saint-Jean et l'aéroport. À notre connaissance, le rapport Pluram (1975) a été le premier à le faire clairement. Il est intéressant d'y revenir parce que les experts de l'époque évaluaient ainsi la situation en page 17 : «L'association aéroport-développement urbain n'offre généralement pas de conditions de voisinage physique faciles à moins que, dès le début, ne soit effectuée conjointement la planification de ces deux entités afin d'offrir des conditions

optimales d'intégration du développement. C'est là une prémisse fondamentale pour maximiser la présence d'un aéroport au sein de la communauté locale.»

Un peu plus loin, le rapport devient plus précis, en page 43 : « Dès maintenant certains ajustements au zonage municipal devront être effectués, particulièrement dans l'axe de la piste 11-29 aux environs de boulevard du Séminaire. Dans ce secteur, les zones de bruit engendrées excluent tout nouveau développement à usage résidentiel d'autant plus que cette piste est la plus utilisée, et par surcroît, par les plus gros appareils et les plus bruyants.» .Les signataires de l'étude rappelleront cette problématique à quatre autres reprises.

Les élus, plus de revenus en taxes, n'ont porté aucun intérêt à ces recommandations d'une grande réalité. Ces recommandations basées sur le gros bon sens sont encore, 43 ans plus tard, au cœur de notre questionnement actuel. Ces recommandations seront-elles enfin comprises ?

Les citoyens se sont toujours regroupés depuis 1985 pour revendiquer leur droit légitime pour le respect de leur qualité de vie et de leur environnement.

Un autre fait qui est incontournable : la fin de la piste 11-29 est située à 1235 pieds des résidences de la rue Lebel et le survol des aéronefs se fait la majorité du temps à très basse altitude et souvent sans respect pour les résidents.

Nous déplorons les touchés-décollés à cause de la répétition aux 3 minutes de ses vols. Nous déplorons le manque de jugement de l'activité du pilote acrobate qui non seulement cause énormément de bruit mais aussi fait craindre pour la sécurité des résidents. Pourquoi ne fait-il pas ses exercices d'acrobatie là ou il demeure et loin des résidences même celles en zone agricole ? De toute façon, ceci ne rapporte rien à la municipalité et est un irritant majeur.

De plus, l'activité récréative de Vol à voile de la Défense Nationale est une autre source de bruit qui génère énormément d'inconfort ne respectant pas l'environnement des citoyens et nuisant à la santé publique.

Contrairement à la déclaration de Monsieur Côté, Directeur de l'aéroport, à la télévision, il y a eu au moins 4 études commandées par la Défense Nationales dans les années 90. La Défense Nationale a effectué 4 études sur le bruit : une première exécutée par Transports Canada, la deuxième réalisée par les employés de la Défense Nationale et les deux autres par des firmes privées employées par la Défense Nationale. Elles ont toutes été fortement critiquées non seulement par les citoyens mais aussi par le Ministère de l'environnement du Québec. Nous vous invitons à lire l'article du journal le Devoir écrit par Louis-Gilles Francoeur qui décrit très bien comment l'autorisation et l'implantation de cette activité ne respectait pas la loi environnementale fédérale de l'époque. Il souligne très clairement que les études effectuées comportaient des erreurs et omissions (28 février 2001).

L'implantation de cette activité récréative est à toute fin pratique non légitime. Cette implantation n'a pas respecté ni l'esprit, ni la lettre de la loi sur l'environnement de l'époque.

Elle a été rendue possible grâce à la complicité des dirigeants de la ville. Tout cela dans le but de sauver la tour de contrôle. Cette activité dure depuis plus de vingt ans. Elle devrait être revue et de nouvelles mesures d'atténuation plus crédibles et efficaces devraient être implantées.

Les gestionnaires de la ville prévoient commander une autre étude sur le bruit. Comme citoyens, nous demandons que cette étude soit réalisée par le Ministère de l'environnement du Québec sous la supervision de la Santé Publique afin de s'assurer d'un minimum de crédibilité. Si la ville commande et contrôle l'étude c'est l'équivalent de nommer l'incendiaire du village comme chef pompier.

Des institutions importantes sont à la frontière Est de l'aéroport : CÉGEP, garderies, CPE. Ces institutions, comme les citoyens, ont un droit inaliénable au respect, à une qualité de vie et à la sécurité. Le bruit souvent élevé perturbe le climat sonore de ces endroits.

SÉCURITÉ

Une donnée importante manque à l'étude sur ce chapitre. Il serait important pour le Comité aviseur d'avoir un relevé complet des accidents et incidents depuis au moins 20 ans afin de mieux évaluer l'activité en regard de la sécurité.

Il ne s'agit pas de faire peur, mais il y a régulièrement, comme dans tout aéroport, des incidents et accidents à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. Certains sont divulgués, d'autres pas. À l'automne 2015 un petit avion s'est écrasé dans le boisé au bout de la piste 11-29. Imaginons ... si ce même avion avait décollé vers le quartier résidentiel...La conséquence n'aurait pas été la même. Un autre accident est survenu vers les années 1991, soit l'écrasement d'un avion sur le toit d'une maison sur la rue Lebel. À l'été 2014, un autre planeur s'écrasait dans un boisé à l'arrière de la rue Lebel. Ce n'était pas le premier !

En tant que citoyens, nous nous posons de sérieuses questions quand nous voyons le comportement de certains pilotes :

Hélicoptère à très basse altitude : on évalue à moins 80 pieds du sol les approches faites sur la 11-29. Le son et la vibration sont vraiment un manque de savoir vivre et de respect.

Des pilotes, lors de l'atterrissage ou de décollage, semblent souhaiter toucher le toit de nos maisons. Les pilotes d'avion à deux moteurs qui sont en approche à très basse altitude « poussent » souvent les gaz au-dessus de la rue Lebel.

Les planeurs qui s'écrasent dans le boisés et les incidents semblent gardés secrets.

Le pilote acrobate qui fait des vrilles et tonneaux au-dessus de Grand-Bernier, qui vient d'ailleurs et que personne ne semble en mesure de contrôler pour carrément lui interdire le survol du territoire.

Compte tenu de la proximité du milieu urbain tout accroissement du nombre de vols est aussi un risque pour notre sécurité d'autant plus si ce sont des vols d'entraînement ou vols d'essai.

Il ne faut pas oublier que l'aéroport est maintenant situé dans un milieu urbain ce qui encadre les activités actuelles et futures.

On aura beau dire aux citoyens que nous savions qu'il y avait un aéroport, en insinuant un certain manque de jugement de notre part, nous devons rappeler qu'il est du devoir et de la responsabilité des gestionnaires et des élus de s'assurer du bien-être et de la sécurité de tous les citoyens. Il serait pour le moins irresponsable d'aggraver la situation actuelle. Nous sommes confrontés, vous et nous, à des décisions questionnables prises par des urbanistes et des politiciens.

Vous comprendrez aussi que les quartiers voisins de l'aéroport sont fortement taxés par le bruit et cela surtout en période estivale :

- Touchés-décollés
- Entraînement de vol à voile
- Entraînement d'hélicoptères
- Avion acrobate
- Festival des montgolfières

Il faudrait faire des priorités ...

SANTÉ

Le bureau de la Santé publique a déposé, lors d'audience publique sur les activités à l'aéroport de Saint-Hubert une série de recommandations quant au bruit des avions lors de l'entraînement. Les mêmes principes et mises en garde s'appliquent aussi à l'aéroport de Saint-Jean. D'autant plus que nous sommes situés à 1235 pieds du bout de la piste 11-29, faut-il le rappeler. Le bout de piste de l'aéroport est-il le plus près d'un milieu résidentiel au Canada? Les consultants ou Transports Canada devrait être en mesure de répondre à cette question.

Un bruit qui vient d'en haut et à répétition est très agressant et fort désagréable.

Imaginez- vous l'été par une belle journée ou vous souhaitez vous détendre et jouir de votre cours arrière et que vous entendez au-dessus de vous un avion passer aux trois ou cinq minutes à peine 100 pieds au dessus de votre tête... Vous êtes incapable de vous concentrer de lire ou de vous détendre. Vous devez inévitablement entrer dans la maison, fermer les fenêtres et espérer qu'il termine son entraînement. Pensez au stress que cela occasionne... Des études démontrent sans équivoque les problèmes que le bruit cause à la santé.

Lors d'entraînement de vol à voile, les remorqueurs partent au 3 minutes et cela toute la journée. Aussitôt que le bruit disparaît aussitôt le bruit réapparaît. Les responsables de ce programme affirmeront que cela est juste 10% des vols... 10% de trop quand nous connaissons

le sérieux de leurs études. Mme Blain responsable de l'étude avait même écrit, dans son rapport, qu'il serait préférable de ne pas faire décoller les remorqueurs en direction EST.

Pire encore est le milieu rural, Petit Bernier, 100% du bruit des remorqueurs. L'été c'est inacceptable. C'est le bruit des remorqueurs en continue. Impossible d'avoir la paix. Les citoyens vivent en pleine campagne et plusieurs maisons ont été construites au XVII et XIX sc. Donc, un peu avant l'aéroport.

Une réglementation pour tout avion circulant autour de l'aéroport serait d'obliger les pilotes à installer un silencieux sur les avions.

RENTABILITÉ DE L'AÉROPORT

Combien d'aéroports municipaux sont rentables ? Voici une autre donnée que l'étude aurait dû nous fournir. Mais on peut sans doute affirmer que c'est l'exception qui est rentable. Il est difficile d'accroître les revenus sans augmenter les activités ou en réduisant les frais d'exploitation.

Augmenter les revenus :

- En augmentant les frais d'entreposage et de location des terrains
- En imposant un frais pour chaque vol ou touché-décollé. Ces frais devraient être plus élevés à l'aéroport de Saint-Jean compte tenu de la nuisance qu'un vol procure et de la proximité des résidences. Ces frais ne seraient en aucune façon une reconnaissance du droit de polluer.
- Mettre à contribution les utilisateurs pour défrayer les coûts de déneigement des pistes. Après tout, seuls les pilotes peuvent utiliser cette infrastructure l'hiver. Personne d'autre. Ou fermer l'aéroport entre novembre et avril. Une économie de près de 100 000\$
- Demander à la Défense Nationale de payer pour l'entretien des pistes gazonnées et verser à la ville une somme importante pour l'utilisation de l'aéroport.
- Déjà demander aux utilisateurs un frais pour payer éventuellement la réfection de la piste 11-29. Cette piste devra être à nouveau ré-asphaltée. Nous parlons ici de millions de dollars.
- L'aéroport dans son état actuel ne sera jamais rentable et il est clair que les citoyens payeurs de taxes, subventionnent l'activité récréative des pilotes.
- Augmenter le nombre de vols, selon une étude commandé par la ville en 2001, il faudrait plus de 680 000 pour rentabiliser l'aéroport par cette activité. Il est donc évident que ce n'est pas l'accroissement de quelques dizaines de milliers de vols qui vont réduire les déficits.

Combien de pistes faut-il conserver :

Ne garder une seule piste soit la 11-29. Cette solution avait été proposée dans le rapport Lavalin mais aussi fortement critiquée par les riverains. Elle aurait pour effet de tout centraliser les vols sur une même piste et accroître ainsi l'impact du bruit au détriment de la population et n'aurait peu d'effet sur les coûts d'entretien de l'aéroport. Si cette proposition était retenue, il faudrait réduire les touché-décollés en direction EST. Par vent sud ou nord la 02-20 est très utilisée. Les contrôleurs semblent affirmer que si vous réduisez le nombre de pistes, vous risquez de perdre la tour de contrôle.

Mais qui paiera pour la réfection des pistes 02-20 ou 06-24 ? Ces mêmes contribuables qui doivent subir les inconvénients de l'aéroport ? On parle ici de millions et les conseillers, secteur Iberville, souhaitent que des routes soient asphaltées depuis plusieurs années et il est impossible de trouver les fonds!!

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

En tant que citoyen je suis d'accord avec le développement économique de la région et les terrains de l'aéroport offrent un grand potentiel pour recevoir l'industrie créatrice d'emplois et de richesse.

Par contre, depuis toujours et surtout depuis les 35 dernières années les gestionnaires et les élus de Saint-Jean-sur-Richelieu ont eu pour objectif de développer l'aéroport de Saint-Jean. Poursuivant cet objectif on a même voulu agrandir la piste 11-29 et la porter à 6 000 pieds de longueur. Un long débat a suivi jusqu'à ce que le comité des citoyens riverains opposés à ce projet obtienne en vertu de loi sur l'environnement fédérale des audiences publiques sérieuses menées conjointement avec des représentants de BAPE, du Ministère des Transports fédéral et un représentant du Ministère de l'environnement fédéral. Tous les élus et les personnes d'affaires supportaient ce prolongement. Plusieurs campagnes de promotion ont été faites et le discours de développement économique était à son maximum. Il y eut même des voyages au Bourget en France et on affirmait que plein d'industries étaient intéressées à investir. Lors de l'audience les commissaires ont posé une question : Qu'elle est la justification économique? Environ deux en plus tard la réponse est venue par l'étude de Lavalin. Une seule soirée d'audience devant des commissaires indépendants et sérieux a suffi pour clore le débat. Aucun projet en vue.

Mme Latour, lors d'une entrevue télévisée, semble vouloir ressusciter le débat nous pouvons lui faire le récit de cette saga promotionnelle d'un projet sans fondement. L'histoire semble se répéter.

Les conclusions de l'étude de Lavalin étaient importantes. L'aéroport n'a jamais été, sauf pour une courte période, un outil de développement économique. Les auteurs parlaient même de relocaliser cette infrastructure afin d'éviter le perpétuel combat avec les riverains.

Par la suite, malgré le questionnement des riverains, la ville a obtenu le dézonage de terres agricoles au sud de l'aéroport pour un parc de haute technologie argumentant encore une fois sur le potentiel voir l'arrivée éventuelle d'entreprises. Résultats- RIEN n'est venu dans ce parc.

Toute cette grosse promotion a accouché de maringouins. Soit l'école de vol à voile dans le but de sauver la tour de contrôle. Cette dernière semble être en soins palliatifs.

Après tout ce temps, il serait important de comprendre les vrais problèmes concernant l'aéroport. Il serait temps de comprendre les limites de son développement. Il serait important de passer au XXI siècle, d'évaluer le potentiel de ces terrains, se donner un plan de développement en changeant de paradigmes économiques, en cherchant dans des secteurs autres que l'industrie aéronautique.

Les élus et les gestionnaires ont dépensé de fortes sommes d'argent des contribuables pour des voyages de promotion et ont perdu beaucoup de temps à chercher dans l'univers industriel aéronautique. Les résultats parlent d'eux même.

On oublie trop facilement, dans toute cette promotion, l'apport économique des citoyens des quartiers riverains. Par leurs salaires, leurs dépenses, ces personnes contribuent à la vie économique et sociale de Saint-Jean. Leurs taxes servent aussi à payer le déficit de l'aéroport. Ils ont droit à un minimum de respect. La valeur foncière des maisons et autres vaut d'avantage que les investissements dans les hangars. N'oublions pas non plus que les pilotes autant de Saint-Jean que d'ailleurs ont une activité très subventionnée par la population.

PROPOSITIONS

Création d'un immense parc industriel qui répondrait aux besoins des investisseurs en créant des emplois dont notre économie a tant besoin.

Se garder une zone de loisirs au nord pour accueillir le Festival des Montgolfières ou toute autre activité qui exige un grand espace

Il faut chercher des entreprises qui valorisent la qualité de vie de ses employés et qui souhaiteraient s'établir non loin de Montréal.

L'industrialisation devrait se faire en tenant compte des milieux urbains à proximité. Leur implantation se ferait dans le respect des normes du Ministère de l'environnement du Québec de façon à ne pas recréer d'autres problèmes au détriment de la population

Il est temps que nos élus et gestionnaires tournent la page sur le développement miracle de l'industrie aéronautique. Lavalin écrivait, et nous le répétons: l'aéroport n'a jamais été sinon sur une courte période un moteur de développement économique. L'auteur avait raison mais l'entêtement a perduré. Avons-nous compris?

D'ailleurs quelle industrie viendrait s'installer dans un endroit bruyant où les remorqueurs et autres sont une source d'inconfort et de bruit?

Il est temps que les élus et les gestionnaires, de même que les consultants, aient le courage politique de prendre les décisions qui s'imposent et évaluent le vrai potentiel du développement économique de ces terrains.

Sinon on pourra affirmer que l'entêtement à développer l'aéroport est la signature de l'incompétence à développer proprement notre ville.

CONCLUSIONS ET RÉFLEXIONS

Vos recommandations devraient permettre aux décideurs de :

- Redéfinir les objectifs économiques, sociaux, environnementaux, etc. à Saint-Jean
- Réorienter le développement économique, ouvrir nos espaces à de vrais investisseurs créateurs d'emploi et respectueux de l'environnement
- Orienter nos recherches en développement ailleurs que dans le domaine de l'aéronautique.
- Revoir nos objectifs de développement. Arrêter de croire au miracle aéronautique. Pendant ce temps les autres municipalités se développent.
- Changer les paradigmes en matière de développement économiques.
- Chercher des investisseurs qui s'appuient sur nos richesses régionales et découvrir le potentiel économique de cette espace industriel ou agricole.
- Prendre conscience que certaines activités tel que l'école de vol à voile, les touchés-décollés et les formes d'entraînement n'apportent rien de positif et seront toujours nuisibles et contestés.
- Prendre conscience aussi que l'aéroport est situé dans un cul de sac et que le développement sous sa forme actuelle sera toujours problématique et jamais rentable.
- Cessons d'affirmer des faussetés par rapport aux retombées actuelles ou potentielles de cet aéroport toujours très déficitaire.

-Les élus et les gestionnaires ont une chance exceptionnelle de réorienter le développement de la ville et de tourner la page aux anciens mythes qui ne font que retarder notre développement économique.

-Les décideurs ont la chance de mettre fin à une série d'études et de recommandations peu appropriées et de projeter Saint-Jean dans le monde économique du XXI siècle.

-C'est le temps de faire preuve d'imagination et d'oser au lieu de se rabattre sur les vieilles rengaines politiques qui ne cadrent plus avec la réalité économique et environnementale actuelle.

-Saint-Jean vit principalement des taxes payées par les citoyens et les entreprises et non des revenus de l'aéroport.

-La qualité de vie, l'environnement, une meilleure gestion des biens publics sont de critères incontournables lors de l'évaluation de tout projet de développement et toutes décisions économiques

Les citoyens seront toujours présents pour appuyer tout projet de développement économique respectant leur environnement, leur qualité de vie et leur sécurité en accord avec le plan stratégique de la ville qui intègre ces valeurs.

Pierre Dupuis

██████████

████████████████████

██████████