



Beloeil, le 26 octobre 2021

Madame Sophie Latour
Cheffe de la Division Développement Économique
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
188, rue Jacques Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc, J3B 7B2

Objet : Consultation pour l'introduction de nouvelles procédures d'atténuation de bruit (CYJN)

Madame Latour,

Aviateurs.Québec, la plus grande association francophone de pilotes des Amériques, désire soumettre les présents commentaires et représentations en relation avec la consultation citée en objet et pour laquelle nous sommes catégoriquement en opposition.

Premièrement, un bref historique. En février 2021, nous apprenions via une tierce partie que la Ville de Saint-Jean menait une consultation sur un Plan d'action triennal visant la gestion du climat sonore à l'aéroport de Saint-Jean. N'ayant pas été invités à fournir nos commentaires, nous avons néanmoins soumis le 11 février 2021 au bureau du maire de la ville de Saint-Jean une lettre expliquant notre position vis-à-vis ce plan triennal (pièce jointe). Nous sommes encore surpris et déçus que notre lettre soit demeurée sans réponse.

Dans notre lettre nous indiquions que l'objectif du plan était à sens unique et que la mise en place de ce plan ne préconisait pas de mesures qui pourraient assurer la pérennité de cet actif municipal tout en déployant de mesures appropriées pour une saine gestion du bruit. Qu'en est-il advenu de ce plan triennal ?

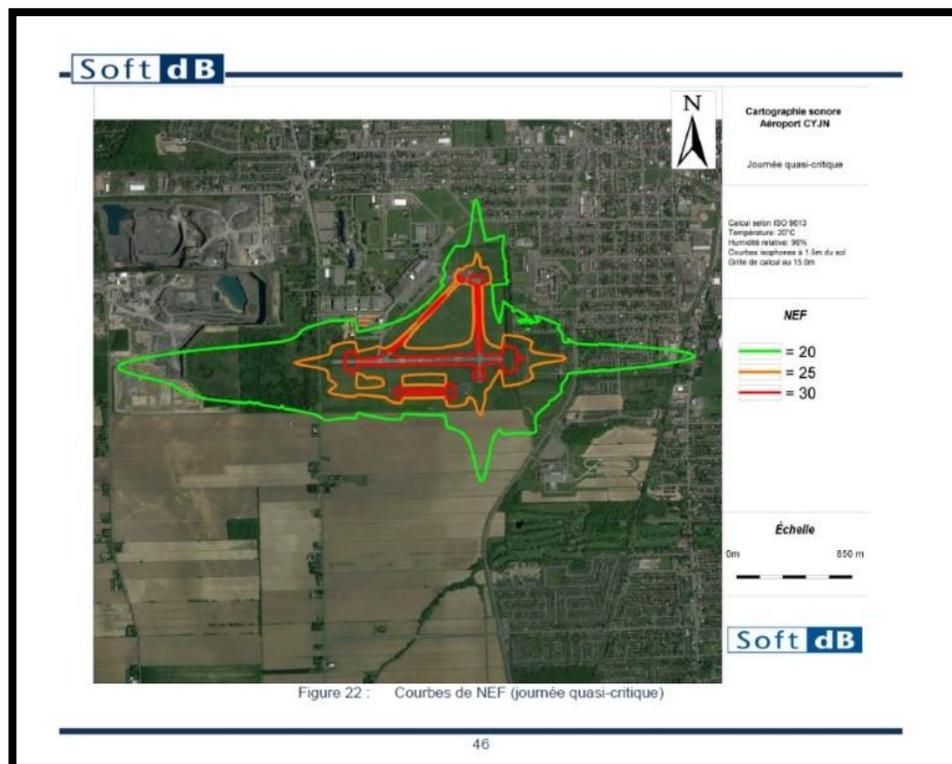
L'objectif de la présente consultation nous semble une action prise à la pièce sans considération pour l'ensemble du dossier sur la pérennité de l'aéroport de Saint-Jean. Quel sera l'impact de l'implémentation des restrictions d'opération avancées dans la consultation ? Transports Canada exige dans sa circulaire CI 302-002¹ que le processus de consultation fasse état non seulement de la solution proposée, mais aussi que l'on puisse décrire la nature du problème, les coûts, les diverses incidences de son implémentation dont celles sur le futur de l'aéroport et le réseau national de l'aviation. Nous n'avons trouvé rien de tel dans le document qui nous a été fourni.

Est-ce que la situation du climat sonore exige de telles mesures ? L'étude sur le climat sonore à CYJN de SoftdB² comportait aussi des mesures sur le terrain. Les conclusions de ces mesures sont:

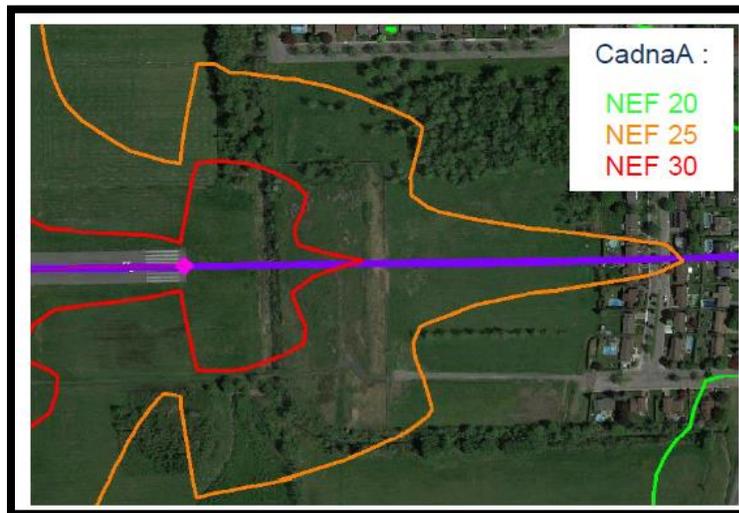
- *Aucun dépassement du critère L_{dn} 55 dBA établi par le CNRC (Bradley, 1996) n'a été observé durant la campagne d'échantillonnage. Le L_{dn} maximum enregistré pendant toute la campagne d'échantillonnage est de 53,8 dBA, et a été enregistré en un point situé à la limite du site de l'aéroport;*

- *Il y a eu un très faible nombre de dépassements de $L_{A,max}$ (qui se traduisent par une potentielle perturbation du sommeil) pendant la période de mesure. Ces dépassements ont, en grande majorité, eu lieu en période de jour;*
- *Il y a eu quelques dépassements de SEL, ce qui montre que très occasionnellement, le passage d'avion peut interférer avec la parole à l'intérieur d'une maison dont les fenêtres sont fermées. Lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les aires extérieures, le nombre de passages d'avions pouvant interférer avec la parole augmente considérablement. Cela dit, dans ces conditions, d'autres sources de bruit peuvent également interférer avec la parole (trafic routier, tondeuse de gazon, thermopompes, etc.);*
- *La plupart des jours de mesure, le bruit moyen des avions n'émergeait pas du bruit moyen résiduel (bruit restant lorsqu'il n'y a pas d'avions), sauf certaines journées avec beaucoup de vols et en milieu rural. La plupart du temps, le bruit des avions n'est pas la source dominante de bruit aux points d'évaluation;*

SoftdB a aussi produit des courbes de NEF sur la journée dite quasi critique :



SoftdB, sur cette courbe de NEF, propose la conclusion suivante : *On remarque de manière générale qu'en dehors du site de l'aéroport le NEF est inférieur à 25, sauf aux résidences situées juste à l'Est du seuil de piste 11-29 (voir ci-dessous pour plus de détails).*



Nous rappelons ici que le document de Transports Canada TP 1247³ explique bien l'utilisation des courbes de NEF et les conclusions que l'on peut en retirer :

Tableau 1 - Prévisions des réactions de la population	
Zones de réactions	Prévisions des réactions *
1 (Au-dessus de la courbe NEF 40)	On peut s'attendre à des plaintes énergiques et répétées ainsi qu'à une action concertée et à des poursuites judiciaires.
2 (Entre la courbe NEF 35 et 40)	Les plaintes individuelles peuvent être énergiques. Possibilité d'actions concertées et de recours aux autorités.
3 (Entre la courbe NEF 30 et 35)	On peut s'attendre à des plaintes sporadiques et même répétées ainsi qu'à des réactions collectives.
4 (Au-dessous de la courbe NEF 30)	Des plaintes sporadiques peuvent être formulées. Le bruit peut parfois nuire à certaines activités des résidents.
* Ces prévisions sont le fruit d'une généralisation faite à partir de l'expérience acquise grâce à l'utilisation de diverses unités d'exposition au bruit dans d'autres pays. Les réactions peuvent varier d'un endroit à l'autre en fonction du bruit ambiant et des conditions sociales, économiques et politiques existantes.	

Pour la journée quasi critique documentée par SoftdB, l'on constate donc qu'aucune habitation ne se trouve sous la courbe NEF 30. Néanmoins, nous ne pouvons faire abstraction qu'un petit nombre d'habitations se retrouve sous la courbe NEF 25. Nous sommes d'accord que cette situation soit examinée afin d'identifier des pistes de solution qui seraient raisonnables si prises dans un contexte global.

L'OACI a adopté en 2001 une **approche équilibrée** de la gestion du bruit, et en 2007 a appelé les États à reconnaître le rôle de l'OACI dans la lutte contre les problèmes ayant trait au bruit des aéronefs. Le Canada est signataire de cette entente. En tant que tel, le Canada s'est engagé à adopter une approche équilibrée consistant à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports, puis à analyser les diverses mesures de réduction disponibles, en étudiant quatre principaux éléments, dans cet ordre :

1. La réduction du bruit à la source ;
2. La planification et la gestion efficaces de l'utilisation des terrains ;
3. Les procédures opérationnelles d'atténuation de bruit ;
4. Les restrictions d'exploitation.



L'objet présent de la consultation vise directement l'étape 4 de cette approche, sans égard pour les autres options possibles étant donné que la situation du climat sonore est bien en deçà des normes de Transports Canada. Par exemple, a-t-on considéré la mise en place d'une piste préférentielle ?

En conclusion, Aviateurs.Québec ne peut pas supporter la proposition visée par cette consultation :

1. Le document soumis pour la consultation n'est pas conforme aux exigences de Transports Canada dans sa circulaire CI 300-002.
2. La solution proposée ne considère pas l'ensemble de la situation à l'aéroport de Saint-Jean.
3. La solution proposée ne repose sur aucune donnée justificative étant donné la situation du climat sonore tel que documenté par SoftdB en plus de faire fi des recommandations de ces experts.

Aviateurs.Québec recommande à Transports Canada de rejeter la proposition dans cette consultation et de demander à la Ville de Saint-Jean de refaire ses devoirs. Nous offrons notre pleine collaboration à une reprise d'un dialogue, où le but serait de définir une ou des pistes de solution dans le contexte où l'on s'assurerait aussi de la pérennité des installations aéroportuaires à Saint-Jean.

Veuillez accepter, madame Latour, mes plus sincères salutations,

Michel Chartier
Président du conseil d'administration
Aviateurs.Québec
chartierm@aviateurs.quebec
www.aviateurs.quebec

c.c. Transports Canada (Région du Québec - Jaime Leiva)
Canadian Owners and Pilot Association (Christine Gervais)
APPH Saint-Jean-sur-Richelieu (Normand Prenoveau)

1. CI 302-002 Mise en place de nouvelles mesures d'atténuation de bruit
2. Rapport final. Étude de climat sonore pour l'aéroport municipal de Saint-Jean-sur-Richelieu, SoftdB
3. TP 1247 Utilisation des terrains au voisinage des aéroports

- **A A A** [ACCESSIBILITÉ \(https://sjsr.ca/accessibilite/\)](https://sjsr.ca/accessibilite/) [EMPLOIS \(https://sjsr.ca/emplois/\)](https://sjsr.ca/emplois/)
[NOUS JOINDRE \(https://sjsr.ca/nous-joindre/\)](https://sjsr.ca/nous-joindre/)



**VILLE DE
SAINT-JEAN-
SUR-RICHELIEU** (<https://sjsr.ca/>)

[🏠 \(https://sjsr.ca/\)](https://sjsr.ca/) > [Maire \(https://sjsr.ca/maire/\)](https://sjsr.ca/maire/) > Joindre le Cabinet du maire

JOINDRE LE CABINET DU MAIRE

Vous avez déjà enregistré une **requête ou une plainte** (<https://sjsr.ca/nous-joindre/requetes-plaintes/>)?

Les solutions proposées n'ont pas permis de régler la situation à votre satisfaction?

Vous pouvez **communiquer avec votre conseiller (ère) de quartier** (<https://sjsr.ca/conseil-municipal/>).

Vous pouvez également joindre le Cabinet du maire en complétant le formulaire ci-dessous.

Votre message a été acheminée avec succès au Cabinet du maire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

HÔTEL DE VILLE

188, rue Jacques-Cartier Nord
Case postale 1025
Saint-Jean-sur-Richelieu
Qc J3B 7B2

TÉLÉPHONE : 450 357-2100 (tel:+14503572100)
SANS FRAIS : 1 800 268-7072 (tel:+18002687072)
TÉLÉCOPIEUR : 450 357-2285

LIGNE INFO-SINISTRE : 450 357-2400 (tel:+14503572400)

ABONNEZ-VOUS AU CYBERBULLETIN

Envoyer >

SYSTÈME AUTOMATISÉ DE MESSAGES

Soyez avisés par téléphone lors d'une situation d'urgence.

Inscription > (<https://sjsr.ca/systeme-automatise-de-messages/>)

SUIVEZ-NOUS



(<https://www.facebook.com/VilleStJeansurRichelieu>)



(<https://twitter.com/VilleStJeanRich>)



(<https://www.youtube.com/user/VilleStJeanRichelieu>)



(<https://www.instagram.com/villesaintjeansurrichelieu/>)

© 2021 Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Avis légal (<https://sjsr.ca/avis-legal/>)

Maintenance WordPress (<https://www.satellitewp.com>) par SatelliteWP (<https://www.satellitewp.com>)



Montréal, le 11 février 2021

Monsieur le maire Alain Laplante
Mairie de Saint-Jean-sur-Richelieu
188, rue Jacques Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc, J3B 7B2

Objet : Consultation, Plan d'action triennal 2020-2022

Monsieur le Maire,

Aviateurs.Québec, la plus grande association francophone de pilotes des Amériques, désire soumettre les présents commentaires et représentations en relation avec le plan d'action triennal cité en objet.

Premièrement, nous souhaitons féliciter les autorités de la ville de Saint-Jean et les membres du Comité de gestion du climat sonore pour leur initiative de mettre en place un tel plan d'action. C'est un geste qui devrait encourager le dialogue dans un dossier aussi sensible que celui de la gestion du climat sonore à un aéroport.

Nous regrettons par contre que l'objectif du plan soit à sens unique et ce, tel qu'il est décrit dans le préambule : << *L'objectif du plan d'action est de se doter de mesures durables permettant d'améliorer l'environnement sonore de l'aéroport.*>>. La mise en place de ce plan ne préconise pas de mesures qui pourraient assurer la pérennité de cet actif municipal tout en déployant de mesures appropriées pour une saine gestion du bruit. Ce plan est de nature répressive et tend à mettre en place des mesures qui avec le temps étoufferont les activités d'aviation générale à l'aéroport de Saint-Jean. L'objectif 2.1 *Imposer des frais d'atterrissage* est une de ces actions avec le but explicite de diminuer/limiter l'utilisation de l'aéroport. Nous nous opposons fermement à une telle initiative.

L'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronef (COPA) a publié en 2017 une étude sur l'impact économique de l'aviation générale au Canada. Cette étude démontre que dans plusieurs aéroports au Canada on a su réconcilier les opérations aériennes avec un bon voisinage. L'étude amène, chiffres à l'appui, que l'aviation générale est un joueur majeur dans le panier des retombées économiques pour une municipalité. Plusieurs municipalités au Canada ont réussi à réconcilier l'épanouissement de leur actif qui est l'aéroport local et les attentes de la population riveraine. Nous sommes persuadés qu'avec l'apport que pourraient apporter des organisations comme COPA et Aviateurs.Québec, vous pourriez atteindre ce but. Le maintien d'un dialogue ouvert avec toutes les parties concernées est essentiel. Faire autrement, amène souvent à des démarches judiciaires, comme d'autres aéroports des environs l'ont expérimenté et qu'en plus de couper les ponts, cette avenue s'est résumée dans le passé par la reconnaissance des droits aéronautiques qui primaient.



La mise en place d'une réglementation implique que cette même réglementation peut être mise en force. Comment par exemple allez-vous définir un appareil bruyant ? Est-ce que l'installation de silencieux amène réellement une amélioration à la baisse du niveau de bruit ? Ce sont des questions légitimes dont les réponses devraient contribuer à bonifier votre plan d'action triennal, quitte à abandonner certains objectifs qui ne sont pas réellement mesurables ou applicables.

Vous remerciant à l'avance de l'attention et du sérieux que vous porterez aux présentes réflexions, dans le but, à notre avis, de ne pas nuire à pérennité de votre aéroport tout en mettant en place un environnement favorable aux riverains. Nous réitérons notre appui dans une telle démarche.

Veuillez accepter, monsieur le Maire, mes plus sincères salutations,

Michel Chartier
Président du conseil d'administration
Aviateurs.Québec
chartierm@aviateurs.quebec
www.aviateurs.quebec