



Mairie

6, boul. Desaulniers, suite 104
Saint-Lambert, QC J4P 1L3

mairie@saint-lambert.ca

450 466-3235

Le 26 mai 2022

Objet : Mémoire présenté dans le cadre de la Consultation publique sur le développement de l'aéroport de Saint-Hubert

Mesdames et messieurs les Commissaires et Grands témoins,

Avant tout, merci d'être à notre écoute. Le dossier du développement de l'aéroport de Saint-Hubert est une source d'anxiété et de désarroi dans notre communauté et nous sommes heureux de pouvoir partager avec vous notre réalité et nos commentaires. Un merci tout particulier à monsieur Trudel et à madame Fournier pour avoir organisé ces consultations. Elles sont indispensables dans le contexte actuel et nous leur sommes reconnaissants pour leur initiative.

1. Présentation de notre ville et du contexte

Saint-Lambert existe depuis 1857 et a donc 165 ans. Notre ville s'est développée principalement depuis les années '60 en une banlieue paisible, sécuritaire, attrayante pour les familles et les aînés. Nous sommes environ 22 700 à y vivre, sur un petit territoire enclavé d'environ 7 km carrés. Avec environ 3000 habitants par km carré, nous sommes de loin la plus densément habitée des villes de la Rive-Sud. Nos valeurs de civisme, de respect et de sens communautaire y sont fortement développées et ancrées dans notre manière de vivre : on se salue dans la rue, on s'entraide, on respecte nos voisins et notre quartier, on fait du bénévolat pour notre ville et nos organismes, on cohabite entre anglophones et francophones en parfaite harmonie, on est fier de nos parcs et de nos arbres et on prend plaisir à faire du sport à l'extérieur, à jardiner et à entretenir nos maisons. Nous sommes tous très attachés à notre ville et nous en prenons soin.

Nos citoyens ont d'ailleurs historiquement respecté la tradition à l'effet de ne pas faire de bruit mécanique le dimanche - pas de tondeuses, de souffleurs à feuilles, de scies mécaniques ou bruits de moteurs de toutes sortes. Un règlement fut adopté en 2011 pour officiellement interdire de tels bruits, au grand bonheur de notre communauté.

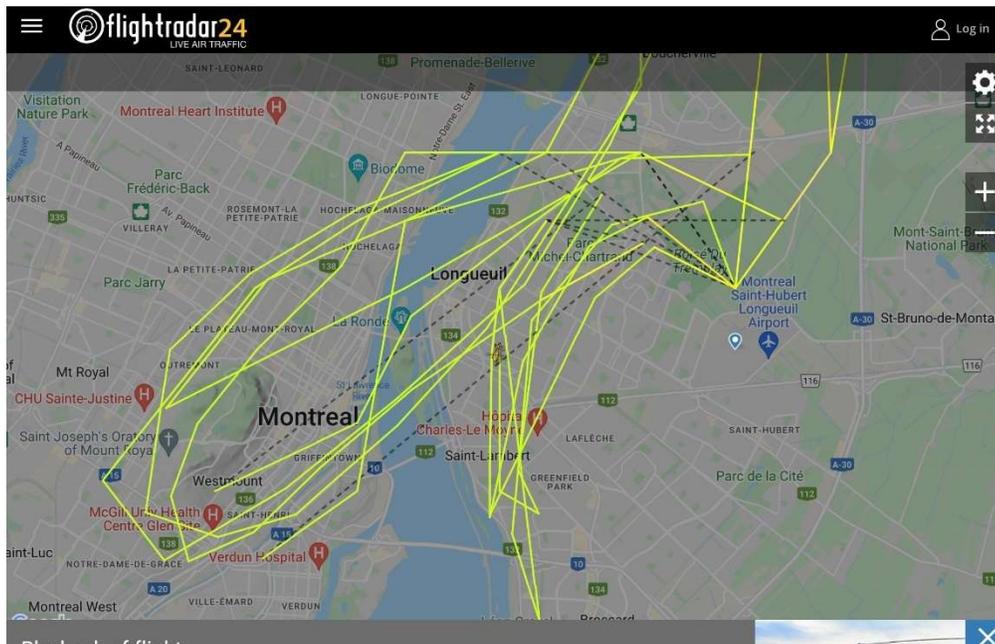
Voilà donc ce qu'est Saint-Lambert : une ville à échelle humaine où il fait vraiment bon vivre, dans la quiétude.

Notre relation avec l'aéroport de Saint-Hubert, entre 1927 et jusqu'à tout récemment, était très sereine : personne n'en parlait. Les mouvements des Cessna et autres porteurs du même genre n'ont jamais dérangé. On est bien conscient que les vols régionaux à partir de Saint-Hubert sont indispensables à la vitalité des communautés situées en régions au Québec et on n'a rien à redire à l'égard de ces opérations, dont le bruit et la fréquence sont tout à fait raisonnables.

2. Les changements récents

a) Helicraft offre depuis plus d'un an des vols touristiques en hélicoptères qui passent au-dessus de notre ville. Ces appareils peuvent voler de 20 à 30 fois par jour au-dessus de Saint-Lambert pendant la belle saison, à des intervalles de 15 minutes. Le trafic de ces hélicoptères affecte la qualité de vie de nos citoyens, tel qu'ils en ont témoigné lors d'une soirée citoyenne tenue le 10 mai dernier. Malgré un trajet modifié depuis la mi-avril et qui devait résulter en ce qu'Helicraft ne vole qu'au-dessus du fleuve et de la 132, les Lambertois ont rapporté ce qui suit :

- Du bruit tellement intense au-dessus de leur cour qu'il est impossible de s'entendre parler; plusieurs ont sauvegardé copie des trajets empruntés à l'aide de Webtrack et Flightradar, et ces trajets ne sont pas ceux qui étaient prévus depuis la mi-avril 2022; les hélicoptères passent au-dessus des maisons, des cours et des parcs de Saint-Lambert. En voici un exemple en date du samedi 14 mai 2022 :



- Des vibrations tellement fortes lors du passage des hélicoptères qu'elles en sont effrayantes et agressantes, certains pilotes volant en rase-mottes, très bas au-dessus des maisons
- Des hélicoptères qui virent à répétition au-dessus de piscines situées sur le toit d'immeubles en hauteur

- Des tourbillons de bruit et de vibration résultant en un effet de caisse de résonance lorsque les hélicoptères passent au-dessus des quelques immeubles en hauteur regroupés dans le village de Saint-Lambert
- Un choc pour les animaux qui subissent l'impact de ces vols bruyants à basse altitude : au bord de la rue Riverside et du fleuve, les goélands paniquent et s'éloignent de leur nid. Une citoyenne de la rue l'Espérance nous a raconté l'histoire bien touchante d'un merle d'Amérique femelle qui a niché dans une couronne de branches sur son cabanon dans sa cour pour y couvrir ses trois œufs (de magnifiques œufs bleus, dans le cas de cette espèce); la femelle quitte le nid en panique, abandonnant sa couvée, chaque fois qu'un hélicoptère passe.

En somme, pour le bénéfice de quelques touristes à la fois qui montent à bord d'un hélicoptère, on dérange et perturbe la vie de milliers d'humains et d'animaux...

- b) Le trafic de Chrono Aviation : depuis environ trois ans, un Boeing 737-200 de Chrono Aviation transporte des employés de compagnies minières vers leur lieu de travail dans le nord du Québec en passant au-dessus de notre ville. Bien que la mission de cette entreprise soit bien fondée et noble (nous ne sommes pas contre le développement économique !), l'avion en question passe au-dessus du quartier Prévile de Saint-Lambert à 2h et 4h au milieu de la nuit et réveille quelques milliers de personnes à cause de son gros moteur bruyant.

Nous illustrons ci-dessus les nuisances que les Lambertois vivent présentement à cause des changements récents au ciel de notre ville. Nous comprenons que des avancées aient pu être faites auprès des parties impliquées, au cours des dernières semaines, afin de trouver des solutions aux enjeux de bruit, notamment par l'instauration d'un couvre-feu à compter de 2024. Nous maintenons toutefois que ces exemples reflètent ce à quoi nous pourrions nous attendre advenant le développement de l'aéroport, ainsi que ce que pourrait en être l'impact sur notre santé et sur la biodiversité de notre territoire.

3. Développement futur de l'aéroport

Il est dit que la construction d'une aéroport à Saint-Hubert amènerait un million de passagers par année et 100 vols de gros porteurs par semaine au-dessus de nos têtes.

Voici ce que l'on en pense :

- i. Ce projet résulterait en davantage de bruit, de nuisances et en du mauvais voisinage. Au cours des dernières années, l'importance du bon voisinage fut à maintes reprises confirmée par nos tribunaux québécois et canadiens et elle fait dorénavant partie de notre cadre juridique. Notre ville a d'ailleurs gagné une cause sur cette base en 2016 devant la Cour supérieure¹. Nous nous sommes établis à Saint-Lambert pour sa quiétude et n'apprécions guère qu'une entreprise décide de développer ses activités en faisant fi de ce voisinage préexistant.

¹ Commission scolaire Riverside c. Ville de Saint-Lambert, C.S. 505-17-007466-149, 30 mai 2016.

- ii. Ce projet est parfaitement contradictoire avec les mesures à prendre comme société pour contrer les changements climatiques, préserver notre environnement, viser la carboneutralité et assurer notre survie à tous. Alors que le GIEC et l'ONU nous préviennent qu'on est à un point tournant de notre existence et que l'on doit diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, notamment en limitant nos déplacements en avion, à Saint-Hubert on va développer un aéroport et une aérogare dont personne n'a besoin ? Rappelons-nous qu'à notre époque, l'infrastructure la plus écologique est celle qu'on ne construit pas.
- iii. Alors que les scientifiques et directions de santé publique du Québec, du Canada et d'ailleurs dans le monde ont prouvé des liens directs entre la pollution par le bruit et la santé physique et mentale des humains, on va développer à Saint-Hubert un aéroport qui va miner la santé de la population ? Permettez-nous de citer quelques références scientifiques résultant de la recherche effectuée sur ce sujet depuis plus de 20 ans, toutes ayant établi un lien entre le bruit et ses impacts négatifs sur cerveau et la santé humaine, ainsi que sur le monde animal :
- « *It was shown recently that the first and fastest signal detection is mediated by a subcortical area - the amygdala. For this reason even during sleep the noise from aeroplanes or heavy goods vehicles may be categorised as danger signals and induce the release of stress hormones.* » (Ising & Kruppa, 2004)²
 - « *According to the stress model of Henry and Stephens it is expected that noise stimuli which carry the information of an approaching danger, have the potential to trigger the fight-flight reaction. This is characterised by a secretion of adrenalin and noradrenaline from the adrenal medulla. If a person is exposed to an unexpected noise with a very high level and a sudden level increase, the defeat reaction will come into play with increased secretion of cortisol from the adrenal cortex.* » (Ising & Braun, 2000)³
 - « *Several types of noise are known to affect animal welfare, including noise generated by aircrafts, helicopters, gas compressor stations, mines, industries, ships, sonars and road traffic (Bayne et al., 2008, Duarte et al., 2015, Gil et al., 2014, Habib et al., 2007, Kruger and Du Preez, 2016, Lampe et al., 2014, Sousa-Lima et al., 2002, Wright et al., 2011). Noise primarily causes sound masking, jeopardizing animal communication and eliciting costly changes in sound production, affecting birds (Gil et al., 2014), cetaceans (Sousa-Lima et al., 2002), insects (Lampe et al., 2014), frogs (Kruger and Du Preez, 2016), and other taxonomic groups. Because birds depend upon communication for reproductive purposes, exposure to continuous noise has been*

² Ising H, Kruppa B. Health effects caused by noise : Evidence in the literature from the past 25 years. Noise Health 2004; 6:5-13

³ Ising H, Braun C. Acute and chronic endocrine effects of noise : Review of the research conducted at the Institute for water, soil and air hygiene. Noise Health 2000; 2:7-24

reported to cause decreases in nest success, brood size, nestling growth rates, and egg success (Fairhurst et al., 2013, Halfwerk et al., 2011, Hayward et al., 2011, Kleist et al., 2018, Strasser and Heath, 2013) » (Alquezar & Macedo, 2019)⁴

L'Organisation mondiale de la Santé va dans le même sens :

- WHO Regional Office for Europe, Burden of Disease from Environmental Noise: Quantification of healthy life years lost in Europe (édité par Theakston, F.). Copenhagen, 2011. Repéré au <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/326424/9789289002295-eng.pdf>
 - WHO Regional Office for Europe, Night Noise Guidelines for Europe (édité par Hurlley, C.). Copenhagen, 2009. Repéré au http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf
- iv. Nos gouvernements fédéral et du Québec ont investi 7G \$ dans le REM, avec un tunnel et deux stations entre Ville St-Laurent et Dorval, et le rajout d'une station à l'aéroport de Dorval pour 600M \$. Nous sommes heureux qu'on ait pensé à nous et qu'on puisse bientôt aller facilement de la Rive-Sud vers l'aéroport de Dorval; c'est un plan fort intelligent. Ce qui l'est moins, toutefois, c'est d'imaginer qu'avant même que ces travaux soient terminés, on veuille changer de cap et dépenser des millions de dollars pour bâtir une aérogare à Saint-Hubert pour des vols internationaux. Quel gaspillage d'argent public !
- v. D'un point de vue économique, pourquoi avoir trois aéroports internationaux au Québec ? L'aéroport de Québec est neuf, pour avoir été rénové il y a une dizaine d'années, et est en surcapacité. L'aéroport de Dorval a déjà des ententes avec les transporteurs à rabais vers l'international et l'offre et la demande sont bien équilibrées. Pourquoi bâtir une autre infrastructure qui ne répond à aucun besoin ?
- vi. Finalement, avons-nous pensé aux impacts sur la sécurité publique et aux coûts d'infrastructures additionnelles engendrés localement par le développement éventuel de l'aéroport ? Combien de pompiers et de policiers de plus devons-nous déployer, combien d'infrastructures de plus devons-nous construire dans l'Agglomération de Longueuil pour faire face aux besoins de l'aéroport ? Les villes de l'Agglomération sont déjà à la limite de leur capacité financière et ne pourront pas participer à ces aspects du développement potentiel - en tout cas pas la nôtre.

⁴ Renata D. Alquezar, Regina H. Macedo, Airport noise and wildlife conservation: What are we missing? Perspectives in Ecology and Conservation, Volume 17, Issue 4, 2019, Pages 163-171

4. Conclusion

Les dirigeants de DASH-L écrivent dans le préambule de la présentation de leur projet de développement :

« Il va de soi que le bruit fait partie inhérente de l'aviation et principalement autour des aéroports. Au fil du temps, plus les villes se développent en se rapprochant des aéroports existants, plus les citoyens qui s'y installent sont susceptibles d'être soumis à différents niveaux de bruits aéroportuaires. »

Permettez-nous, forts de notre occupation d'un territoire densément peuplé depuis plus de 60 ans, de reformuler l'énoncé : les citoyens de Saint-Lambert ne s'approchent aucunement de l'aéroport de Saint-Hubert. C'est plutôt l'aéroport de Saint-Hubert qui crée des niveaux déraisonnables de bruits en instaurant de nouveaux déplacements au-dessus de nos têtes.

La question était de savoir s'il y avait une acceptabilité sociale pour le développement de l'aéroport de Saint-Hubert. De la part de Saint-Lambert, la réponse est limpide : nous disons non à ce type de développement.

Merci encore pour l'opportunité de nous faire entendre, et merci de tenir compte de nos commentaires.