

MÉMOIRE

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA PROBLÉMATIQUE DU BRUIT À L' AÉROPORT DE SAINT-HUBERT

Présenté par :

Gilles Gagnon ing., mgp

5013 Joseph-Ponrouge,

Saint-Hubert, (Québec),

J3Y 8W7

(450) 656-4130

gillesgagnon99@gmail.com

3 mars 2010

Présentation de l'auteur

Gilles Gagnon, ingénieur, détenteur d'un diplôme de second cycle en Administration des affaires et d'une maîtrise en gestion de projets. Demeure au 5013 de la rue Joseph-Ponrouge dans l'arrondissement Saint-Hubert de la ville de Longueuil.

Intérêt

Ma maison est située à l'ouest de l'aéroport de Saint-Hubert, en droite ligne avec la piste 24G. Les avions qui décollent passent directement au-dessus de ma maison. L'été, lors des exercices de posé – décollé des avions de l'école de pilotage, il est impossible d'écouter la télévision ou de la musique à l'intérieur de la maison à cause du bruit émis par les avions de l'école de pilotage. Il est impossible de tenir une conversation en maintenant un niveau de voix normal à l'intérieur de la maison et encore moins à l'extérieur. Ces avions, souvent au nombre de quatre, survolent continuellement ma maison. Un sentiment de harcèlement et d'agression m'habite ainsi que les membres de ma famille et mes voisins.

Opinion et commentaires

Mon exposé s'intitule 23 sur 25. Au cours de ces audiences, de nombreux chiffres tenteront d'objectiver le débat et de démontrer si les avantages de l'exploitation d'une école de pilotage sont supérieurs aux inconvénients qu'elle cause. Votre rôle et votre devoir, en tant que personnes élues démocratiquement par les citoyens de la ville de Longueuil ou de l'un des contés provincial ou fédéral, est d'apprécier les uns et les autres et de déterminer s'il va de l'intérêt de la majorité des citoyens de cette ville et de ces contés où se situe l'aéroport de Saint-Hubert de permettre le maintien de la situation actuelle. Mon rôle est de vous part de ma perception de citoyen de cette situation qui fait l'objet des présentes audiences.

Selon moi, les deux éléments en opposition sont l'intérêt commercial de permettre l'exploitation d'une école de pilotage selon les modalités actuelles et celui des citoyens comme moi de bénéficier d'un environnement résidentiel sain et acceptable.

Mais comment caractériser un environnement sain et acceptable. Je laisse aux experts en santé le soin de vous exposer ce qu'est un environnement sain et vous démontrer les effets néfastes sur notre santé et celle des enfants d'une exposition continue aux bruits des avions de l'école de pilotage. Je m'attarderai plutôt à la caractérisation de ce qui est acceptable.

Sous cet aspect, le rapport intitulé « Étude du bruit, aéroport de Saint-Hubert » de la firme Dessau est intéressant. On y présente un tableau où on met en relation des valeurs du paramètre NEF et la

réaction attendue des citoyens résidants localisés à proximité d'un aéroport. Vous constaterez que ce tableau ne réfère pas à des seuils physiques, physiologiques ou psychologiques, mais à l'expression historique et statistique de citoyens vivant à proximité d'un aéroport et ce indépendamment du vécu historique de ces citoyens. Je crois que l'on peut raisonnablement poser l'hypothèse que l'évolution de l'histoire de l'utilisation de l'aéroport et celui du peuplement des citoyens à proximité d'un aéroport peut expliquer la variance de la tolérance ou non de ceux-ci envers les inconvénients vécus de part les activités de l'aéroport. La variance est une notion importante en statistique. Elle exprime l'étendue de la variété d'un phénomène ou d'une réponse à un stimulus. Chez les êtres humains la distribution de cette variété de réaction suit ce qui en statistique est appelé la loi normale. Au centre de celle-ci se trouve la moyenne. Les réactions indiquées au tableau du rapport Dessau apprécie la réaction moyenne des citoyens envers la mesure du niveau de bruit et de sa fréquence de répétition. Dans une distribution normale, la moyenne indique que la moitié des citoyens sont moins tolérants et l'autre plus. C'est pourquoi une moyenne n'est pas un paramètre souvent utilisable.

Si on utilisait les moyennes pour dimensionner tout ce dont se servent les êtres humains, la moitié des personnes seraient insatisfaites. Imaginez que la norme pour la hauteur des portes corresponde à la grandeur moyenne des personnes. La moitié de nous devrions nous pencher pour les franchir. Beaucoup de bosses en perspective.

On indique aussi au rapport des mesures de bruit en décibels. Hors il faut savoir que cette échelle de mesure en est une dite logarithmique. Cette transformation mathématique permet d'exprimer et d'illustrer un phénomène exponentiel d'une façon linéaire. Ainsi lorsqu'on constate que le nombre de décibels passe de 39 à 56, comme mesuré au point E, quelques rues encore plus à l'ouest de ma résidence, l'intensité du bruit ne s'est pas accrue de 30% à cause du passage des avions de l'école de pilotage, elle est presque 4 fois plus intense. En effet des tests psycho-acoustiques ont montré qu'un dépassement du volume sonore est perceptible par l'oreille humaine à partir de 1 dB et qu'un écart de 10 dB est perçu par l'oreille humaine comme un doublement du volume sonore¹. Or ici on a mesuré une différence de 17 décibels, soit près de deux strates de croissance de 10 décibels. Et deux fois deux font quatre.

De plus, ces mesures comparent deux situations de bruit au cours d'une courte période de temps. Elles ne permettent pas de comparer la situation avant et après l'arrivée de l'école de pilotage. Pour ce faire, permettez-moi, en cette ère de démonstration mathématique, d'utiliser le ratio qui titre mon mémoire, soit 23 sur 25. Je vous explique le calcul. Le dénominateur correspond au

¹ ↑ [Conseil supérieur de l'audiovisuel](#). « [Volume sonore de la publicité : les dépassements sont nombreux \[archive\]](#) »

nombre d'années qui en septembre prochain sera celui durant lequel j'aurai demeuré dans la même maison, au même endroit du même aéroport. Le numérateur, correspond à celui durant lequel j'ai trouvé agréable d'y demeurer l'été.

Durant ces 23 années, il est passé des avions dans le même corridor. Des avions correspondant à une gamme d'une conception dont le bruit du moteur ne couvre pas votre conversation, le son du téléviseur ou de la musique que vous écoutez pour vous détendre. Des avions utilitaires qui décollaient principalement le matin et en fin d'après-midi, et pas continuellement durant toute la journée. Les quelques jets qui décollent actuellement font moins de bruit que ces avions de l'école de pilotage qui s'apparentent aux chasseurs du début de la dernière grande guerre.

Durant ces 23 années, les seules plaintes dont j'ai entendu parler et qui ont fait l'objet de mention dans les journaux locaux sont l'avion d'essai de la Pratt and Whitney qui avait, une journée, dû faire plus de décollages qu'à l'accoutumé et un avion de ligne qui a cherché à diagnostiquer une déféctuosité tout un samedi et tout un dimanche. Aucune autre plainte.

Pourquoi, nous, concitoyens habitant à proximité de l'aéroport devrions nous accepter une détérioration marquée de notre qualité de vie, de la quiétude de notre domicile? Et surtout, ne m'opposer pas un argument de 3 000 emplois. Aéroport ou pas, l'agence spatiale restera à Saint-Hubert et je suis certain que ce n'est pas ce qui jouera dans les décisions de Pratt and Whitney. Je vous rappelle à cet effet que sa plus récente usine est à Mirabel tout comme celle de Bombardier et ce, même si l'aéroport de Saint-Hubert est toujours en exploitation. Car, il est évident, à mon avis, que la seule raison de garder une école de pilotage à Saint-Hubert, est de justifier le maintien en exploitation par le gouvernement du Canada de l'aéroport et ce dans une vision, à mon avis du siècle passé.

En effet, si on analyse l'environnement économique et technologique, on constate deux grands courants. Primo, le prix du pétrole, à cause de sa rareté, va reprendre sa croissance ralentie temporairement par la récession. Dès que le prix du pétrole augmente, les compagnies d'aviation glissent vers la faillite. Air Canada congédie déjà, actuellement du personnel d'entretien. Ce n'est certainement parce que le marché du transport passager par avion est en progression. Secundo, les rencontres entre les gens d'affaires se font de plus en plus par télécommunications : téléphone, courriels, vidéoconférences. Ces dernières seront bientôt en 3D et dans un futur proche en projection hologramme. Économie de temps, d'énergie et d'argent. De plus, si vous avez écouté les nouvelles récemment, le gouvernement provincial travaille à un projet de trains à très grande vitesse qui fonctionne à l'électricité. Il permet de voyager de centre ville à centre ville, plus rapidement et plus confortablement qu'en avion. Et c'est silencieux. Le transport passager par

avion a atteint son paroxysme, sinon l'aéroport de Mirabel serait ne se serait pas converti au transport cargo. De plus, ça ne ferait pas des années que certains tentent de développer l'aéroport de Saint-Hubert. Il ya persévérance et acharnement. Cessons le gaspillage des fonds publics, de nos taxes et de nos impôts à tenter de maintenir en vie un dinosaure.

Vous voulez développer de l'industrie local, créer des emplois! Développer une infrastructure de desserte par trains de marchandise qui seront probablement dans un avenir prochain alimentés directement à l'électricité. Ce sont des moteurs électriques qui font se mouvoir les locomotives. Le moteur diésel sert à faire tourner une génératrice pour les alimenter. La majorité du terrain actuel de l'aéroport pourra alors servir à la construction d'usines bien desservies par le train et un réseau routier d'autoroutes. Le train permettra le transport des marchandises sur de longues distances et les camions bientôt électriques aussi, assureront la déserte locale. D'ailleurs regardez en Asie, en Europe, ce sont ces orientations qui se concrétisent.

Les intérêts économiques et sociaux que vous vous êtes engagés à défendre au nom de l'amélioration du bien-être de la majorité des citoyens ne vont donc pas dans le sens du développement de l'aéroport de Saint-Hubert. Rien ne justifie de continuer à dépenser des fonds publics et même privés pour tenter de développer ou maintenir une infrastructure aéroportuaire. Rien ne justifie de continuer à nous faire subir à nous citoyens habitant à proximité de cet aéroport la dégradation de notre qualité de vie. Rendez nous la qualité de vie dont nous avons bénéficié au cours des décennies qui ont précédé l'exploitation de l'école de pilotage. C'est un contrat tacite que l'habitude de bénéficier d'une quiétude durant cette longue période a établi.

Merci de votre écoute attentive.