

Comité de citoyens



CAPA-L

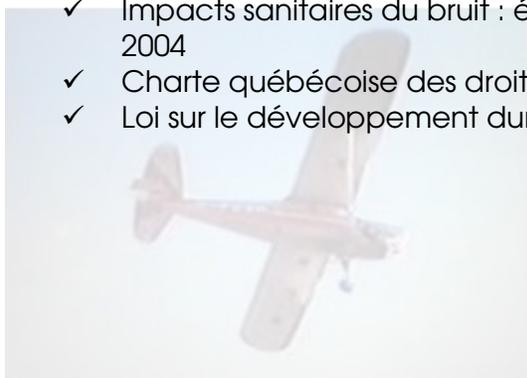
**DÉBARRASSONS-NOUS
DES ÉCOLES DE PILOTAGE !**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ LORS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LA PROBLÉMATIQUE DU BRUIT
DE L'AÉROPORT DE SAINT-HUBERT
DE LA VILLE DE LONGUEUIL**

10 MARS 2010

Table des matières

Description du CAPA-L	3
Un comité de citoyens mobilisant la population de l'agglomération de Longueuil	3
La pollution par le bruit : l'exaspération de la population	4
La recommandation du CAPA-L	6
Commentaires en guise de conclusion	8
Annexes	
✓ Liste des membres du CAPA-L	
✓ Texte sur le développement des communautés	
✓ Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement	
✓ Agir pour réduire les répercussions du bruit sur la santé et sur la qualité de vie de la population : mémoire de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec, juin 2005	
✓ Impacts sanitaires du bruit : état des lieux, indicateurs bruit-santé – résumé, mai 2004	
✓ Charte québécoise des droits et libertés	
✓ Loi sur le développement durable	



CAPA-L

Description du CAPA-L

Le CAPA-L, le **Comité Anti-Pollution des Avions de Longueuil**, est un regroupement de citoyens qui s'est créé suite à une prise de conscience collective de l'impact de la pollution par le bruit et les hydrocarbures causée par les petits avions à piston des écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert.

Ce regroupement de citoyens s'est donné un mode de fonctionnement démocratique de représentation suite à l'assemblée publique du 16 juin 2009.

Lors de cette rencontre, un comité s'est formé afin d'établir les bases de la plate-forme d'actions. Depuis ce temps, le CAPA-L s'est doté de mécanismes d'information auprès de la population de l'agglomération de Longueuil (site Internet, communication par courriel, distribution de tracts d'information et de mobilisation, présence médiatique, etc.)

Les membres du CAPA-L se divisent les multiples tâches en fonction des rôles de chacun. Certains agissent en tant que porte-parole, responsable de dossiers politiques ou de santé, secrétaire, coordonnateur, gestionnaire du fond commun ou du site internet, assistant pour divers mandats, etc.

Un comité de citoyens mobilisant la population de l'agglomération de Longueuil

Le comité s'est fixé la mission d'être actif dans son milieu. À quatre reprises, des avis furent distribués massivement aux résidences des secteurs les plus touchés de Saint-Hubert afin de convoquer la population à assister aux conseils de Ville de Longueuil et aux conseils de l'arrondissement Saint-Hubert. Le résultat est clair; un nombre impressionnant de citoyens sont venus et plusieurs d'entre eux ont manifesté leur mécontentement avec véhémence quant à la nuisance et les répercussions des avions des écoles de pilotage sur leur vie. De plus, afin de sensibiliser la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit, le CAPA-L a mis sur pied un site internet permettant au public d'avoir accès à des publications/études sur le sujet, aux actions/activités prévues par le comité et à un lieu d'échange entre les citoyens désireux de partager leurs opinions. Par le fait même, il est aussi possible de communiquer avec les membres du comité par courriel.

Le comité est également présent et agit à titre de collaborateur avec diverses instances. Le CAPA-L a siégé, entre autres, à un comité conjoint avec la Ville qui avait pour but d'analyser et de proposer des solutions pour satisfaire le plus rapidement possible

But et objectif du CAPA-L :

Améliorer la qualité de vie des citoyens de la Ville de Longueuil et diminuer les impacts de la pollution des avions sur la santé.

Dénoncer toute nuisance sonore excessive produite par les activités de l'aéroport de Saint-Hubert.

Unir dans la réflexion et l'action tous les citoyens ou organismes.

Sensibiliser la population aux nombreux problèmes que cause la pollution par le bruit.

Exiger l'application rapide et efficace de solutions afin de résoudre ce problème de nuisances sonores excessives.

Exiger que les projets de développement de l'aéroport soient soumis à des consultations publiques.

<http://pollution.sonore.iffance.com>



les demandes des citoyens. De plus, la Direction de la santé publique et le Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Champlain collaborent en matière de santé environnementale et de développement des communautés. À cet égard, la Direction de santé publique présentera son mémoire à cette consultation publique. Finalement, le CAPA-L a demandé et obtenu l'expertise de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec en ce qui a trait à la répercussion du bruit sur la santé et la qualité de vie de la population.

**Objectif
santé
publique**

La pollution par le bruit : l'exaspération de la population

Bien que l'aéroport de Saint-Hubert soit en opération depuis 1927, les citoyens ont toujours su « vivre » avec les activités aéroportuaires. Mais, depuis octobre 2006, les projets d'agrandissement à l'aéroport ont métamorphosé le trafic aérien au-dessus des quartiers résidentiels. Donc, depuis plus de deux ans, les écoles de pilotage nuisent à la qualité de vie de plusieurs centaines, voire quelques milliers de citoyens. Une étude¹ commandée par la Ville de Longueuil constate qu'il y a, en moyenne, entre 800 et 900 mouvements d'avions par jour. À plusieurs reprises, ce nombre a excédé les 900 et 1000 mouvements par jour. Ceci représente un avion à toutes les 45 à 60 secondes entre 7h et 23h la semaine, et entre 7h et 18h la fin de semaine. De ce nombre, il y a entre 208 et 343 décollages d'avion qui dépassent chaque jour les 70 décibels. Ceci représente un avion à toutes les 3 minutes. De tels niveaux sonores ne permettent pas de profiter pleinement ni paisiblement d'activités effectuées au quotidien tel que d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences lorsque les fenêtres sont ouvertes et, encore moins, de jouir des espaces extérieurs. À cet effet, un citoyen raconte que « Prendre un verre sur ma terrasse, tout en faisant la jasette à mes voisins, cela me ferait très plaisir, mais cela est impossible. Trop de bruit! On ne se comprend pas. J'espère un jour, très bientôt, pouvoir profiter de mon environnement extérieur » (2010).

Un survol d'avion à toutes les trois minutes en moyenne, dont le niveau excède 70 dBA, représente une gêne notable. Durant la période d'été lorsque les fenêtres sont ouvertes, les résidents (situés autour du point C et dans la zone située dans l'axe de la piste 24G s'étendant presque jusqu'au point E) ne devraient pas être en mesure d'écouter la radio, la télévision ou de converser normalement à l'intérieur des résidences, lors des journées achalandées sur la piste 24G. Ceci ne permet pas non plus de profiter paisiblement de leur cour extérieure durant ces journées.

Étude de bruit
Aéroport Saint-Hubert

¹ Ville de Longueuil, Étude de bruits, Aéroport de Saint-Hubert, Dessau, novembre 2009

Dans cette optique, il n'est pas surprenant de voir un grand nombre de citoyens quitter la ville lorsque les vacances estivales arrivent pour enfin pouvoir se reposer et profiter paisiblement de l'environnement extérieur. Il est bien certain que lorsque les gens quittent, ils ne dépensent plus d'argent dans les commerces avoisinants (épiceries, pharmacies, dépanneurs, etc.). Et de toute façon, qui voudrait bien aller manger une bonne bouffe sur une terrasse des restaurants du quartier pour y entendre le bruit incessant des avions des écoles de pilotage. Plusieurs résidents en viennent donc à se demander s'ils continueront de demeurer à Saint-Hubert. C'est l'économie de notre ville qui est touchée!



L'Organisation mondiale de la santé estime que des taux élevés de décibels provoquent des effets négatifs sur la santé physique et mentale : stress, problèmes cardiovasculaires et d'hypertension, perturbation du sommeil, dépression, agressivité et aggravation des troubles mentaux. Une dame nous dit « Plus question de (...) bénéficier de bonnes nuits de sommeil. On a de la difficulté à s'endormir à cause des avions. On se fait réveiller par eux tôt le matin. Notre niveau de fatigue est élevé, car on n'arrive plus à récupérer. À cela s'ajoute le stress général occasionné par le bruit constant des avions » (2008).

L'Organisation mondiale de la santé est d'avis que tous les acteurs doivent s'impliquer dans la lutte contre le bruit environnemental. À cet égard, l'OMS mentionne qu'une mesure devrait être prise pour protéger les citoyens s'il existe un risque pour que leur santé se détériore et ce, sans attendre que la preuve scientifique soit pleinement établie.

Une étude d'impact du bruit environnemental est essentielle dans la lutte. Elle devrait être exigée avant de mettre en application un projet quel qu'il soit. La municipalité devrait avoir un plan de mise en œuvre de limitation des bruits environnementaux.

Le bruit ne fait pas qu'exaspérer les citoyens de Saint-Hubert, mais aussi ceux des arrondissements voisins. Une résidente nous a dit qu'elle avait « remarqué que dans plusieurs communiqués (de la ville de Longueuil), lorsque l'on parle du bruit des avions, il est mentionné les bruits aux abords de l'aéroport. Je suis résidente de Greenfield Park depuis dix ans et ici le bruit d'avion c'est déplorable été comme hiver. Ne me parlez même plus de l'été, car ici les étés n'existent plus. On ne s'entend même plus parler lorsque l'on veut profiter de la belle saison » (2010).

Selon les plaintes reçues au CAPA-L, les problèmes liés à la santé sont des plus évocateurs. Les effets sur la santé les plus souvent décriés sont :

- Les citoyens déclarent avoir de la difficulté à dormir adéquatement même avec le port des bouchons dans les oreilles.
- Avoir des migraines.
- Devenir agressif.
- Être insupportable avec leur famille.
- Éprouver des problèmes de concentration.
- Oreilles agressées.
- Se sentir harcelé par le bruit constant.
- Sentir une grande détresse psychologique.

Selon un mémoire déposé par l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec, environ 15 à 25 % des gens perturbés portent plaintes. En considérant les 500 plaintes déposées, le CAPA-L estime que près de 60 000 résidents de l'agglomération sont victimes du bruit des petits avions des écoles de pilotage.

L'environnement sonore devrait favoriser la santé plutôt que la mettre en danger.

La recommandation du CAPA-L

Comme solution à ce problème vécu quotidiennement par la population, **le CAPA-L propose la relocalisation des écoles de pilotage et ce le plus rapidement possible.**

De plus, le CAPA-L demande à la Ville de Longueuil, d'exercer tout le leadership nécessaire afin d'établir un véritable plan d'actions en matière de développement durable. Ce plan devra répondre aux attentes de toute la population de l'agglomération en regard de l'amélioration de la qualité de vie.

Les moyens mis en œuvre dans la lutte contre les nuisances sonores ne semblent pas à la mesure des attentes du public et des objectifs d'une politique de santé publique préventive. La volonté politique fait souvent défaut sur un thème qui n'est pas considéré comme prioritaire, par comparaison avec d'autres problématiques environnementales pour lesquelles la mobilisation des acteurs est forte, et dont les responsables sont moins nombreux et mieux identifiés.

[...]

Les élus locaux peuvent jouer un rôle particulièrement déterminant, en particulier dans le cas des agglomérations de grande taille, en matière de prévention des nuisances sonores, par l'utilisation qu'ils font des outils de planification et d'aménagement urbains.

Impacts sanitaires du bruit
État des lieux
Indicateurs bruit-santé
Résumé

Plusieurs constats nous ont permis d'en venir à cette recommandation. En effet, les mesures d'atténuation du bruit mises en place par DASH-L ne règlent en rien la problématique. Il y a autant d'avions, sinon plus, qui volent au-dessus de nos têtes que les dernières années. À cet effet, des données de Transport Canada indiquent qu'en 2007, il y a eu près de 149 910 vols et qu'en 2009, ceux-ci ont atteint les 198 954. Ceci représente une hausse de près 26% des mouvements locaux et itinérants effectués par DASH-L (2010).

Pour démontrer l'inefficacité des mesures mises en place, notons qu'à ce jour, plus de 500 plaintes ont été déposées à Transport Canada et ce, sans compter toutes les plaintes qui ont été directement envoyées par lettre ou par courriel au Maire de Longueuil, aux conseillers municipaux, à DASH-L, aux politiciens des gouvernements provincial et fédéral ou directement formulées à la tour de contrôle de l'aéroport de Saint-Hubert.

De nombreux citoyens se sont également présentés à plusieurs réunions du conseil de la Ville de Longueuil et à celles de l'arrondissement de Saint-Hubert pour exprimer toute leur exaspération sur le problème de pollution du bruit et leur perte de qualité de vie. Depuis le printemps 2009, les plaintes des citoyens augmentent sans cesse et une répétition dans les propos est notée : **nous sommes écœurés du bruit, donc débarrassons-nous des écoles de pilotage.**

Malgré la restriction des heures de vols pour les « posés-décollés », il y a encore des vols qui ont lieu à l'extérieur de l'horaire prévu et, lors des heures permises, l'achalandage est plus fréquent. Une plainte reçue au CAPA-L fait état que « les avions sont plus nombreux que jamais. Ils m'ont écœuré toute la soirée et le samedi; il y en avait encore plus. Ça n'arrête pas une minute. Déjà que l'on se fait réveiller toute la semaine à partir de 5h30 le matin, voilà que l'on commence à faire vibrer nos maisons une fois de plus ».

Mentionnons aussi que les activités des écoles de pilotage ne sont tout simplement pas compatibles avec les quartiers résidentiels. Celles-ci utilisent des circuits de pratique pour les « posés-décollés » juste au-dessus de nos résidences et nous croyons, hors de tout doute, que ces activités commerciales intenses nuisent à la jouissance paisible et à la libre disposition de nos biens, **comme le stipule la charte québécoise des droits et libertés.**

Bref, c'est la qualité de vie et la santé physique et mentale de tous les citoyens qui est en jeu.

Commentaires en guise de conclusion

Le printemps semble vouloir s'installer et l'été arrivera avec tous ses bienfaits. Les citoyens sont en droit de pouvoir vivre un été sans ces bruits dans un environnement plus calme où leur qualité de vie est assurée comme le stipule le site Internet de la ville, «Longueuil propose un milieu de vie propice à l'épanouissement des personnes et des familles. (...) Soucieuse de préserver la qualité de son environnement, la Ville de Longueuil planifie sa croissance de manière à assurer un développement harmonieux de son territoire ».

Le CAPA-L estime que la Ville de Longueuil doit intervenir avec célérité pour donner un signal clair que les solutions retenues seront mises en application immédiatement.

Comme le stipule la Loi sur le développement durable adoptée par le Gouvernement du Québec², les principes qui doivent guider les élus dans l'élaboration de son plan d'actions visant la réduction du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert touchent la santé et la qualité de vie, la protection de l'environnement, la participation et l'engagement, la prévention et la précaution.

Il est donc essentiel, voire incontournable, que les élus de la Ville et, plus largement, ceux de l'agglomération de Longueuil mettent les bouchées double pour que, dès maintenant, les actions soient porteuses d'un avenir en santé pour toute sa population.

«*santé et qualité de vie*»: les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

«*protection de l'environnement*»: pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

«*participation et engagement*»: la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

«*prévention*»: en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

«*précaution*»: lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

² L.R.Q., chapitre D-8.1.1