

UN AÉRODROME INCOMPATIBLE AVEC LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, DU PATRIMOINE ET DE LA COMMUNAUTÉ

Mémoire déposé à l'attention de

L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada

par le

Comité Vigilance de Saint-Cuthbert

Dans le cadre de la consultation initiée par Gestion DGNE Inc. concernant l'implantation d'un
aérodrome et d'un centre aéro-récréatif à Saint-Cuthbert

Mémoire adopté le 23 mai 2016 par le conseil de la Municipalité de Saint-Cuthbert



**UN AÉRODROME INCOMPATIBLE AVEC LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT,
DU PATRIMOINE ET DE LA COMMUNAUTÉ**

Rédaction du mémoire :

Mélanie Laroche et Julie Robillard

En collaboration avec Jean-Marc Lambert et Gérard Thériault

Le comité de rédaction du mémoire tient à remercier Monsieur Jean-Pierre Lorrain du Comité de citoyens de *Neuville* opposés au développement de l'aérodrome pour les nombreuses informations partagées.

Table des matières

Table des matières.....	3
La municipalité de Saint-Cuthbert, une brève présentation	4
Une opposition claire au projet d'un centre aéro-récréatif	5
Rappel de la nature du projet de Gestion DGNE Inc.	6
Mise en contexte et chronologie des événements	8
Un aéroport à Saint-Cuthbert : des espèces menacées !.....	12
Un projet bruyant ! Qu'en est-il de la santé et de la qualité de vie des citoyens?	18
Les risques à la sécurité des citoyens.....	24
Mais quelles retombées économiques ?	27
Aéronautique et compétence fédérale : un promoteur peut-il tout de même se comporter en bon citoyen corporatif ?.....	29
Conclusion	32
Annexe 1 – Lettres et résolutions d'appui.....	33
Annexe 2 – Pétition de la municipalité de Saint-Cuthbert	34

La municipalité de Saint-Cuthbert, une brève présentation

Les pieds dans le fleuve, la tête dans la forêt et le cœur dans les champs ! Voilà ce qui caractérise naturellement l'âme et la situation géographique de la Municipalité de Saint-Cuthbert, située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 60 kilomètres à l'est de Montréal. Avec une superficie totale de près de 132 km², elle occupe l'un des territoires les plus vastes de la MRC de D'Auray à laquelle elle est rattachée au plan administratif. Le territoire de Saint-Cuthbert est traversé par la rivière Chicot, affluente du fleuve Saint-Laurent, qui est alimentée par de nombreux ruisseaux dont le ruisseau Saint-André au Nord. Fondé en 1765, les 1839 habitants¹ que compte aujourd'hui Saint-Cuthbert ont fièrement fêté son 250^e anniversaire tout au long de l'année 2015. Sa population se compose majoritairement de familles issues de sa longue tradition agricole à laquelle se rajoute un certain nombre de « néo-campagnards » venus partager l'environnement champêtre et la quiétude des lieux.

Historiquement, la municipalité de Saint-Cuthbert a toujours eu une vocation agricole. De nos jours, elle est encore considérée comme la plus importante en agriculture sur la rive nord du Saint-Laurent. La fertilité des terres de Saint-Cuthbert est, en effet, reconnue et présente un grand potentiel agricole, ces terres étant classées à l'échelle nationale dans les groupes variant d'excellents à moyens pour la culture. Au nord de la municipalité, les sols profonds et moyennement drainés présentent également un potentiel de croissance pour la foresterie. La portion de la population active totale âgée de 15 ans et plus qui œuvre dans l'industrie de l'agriculture, de la foresterie et de la pêche est, par ailleurs, la quatrième plus élevée après celle de la main-d'œuvre des industries de la fabrication, de la construction et du commerce de détail². Le taux de chômage dans la municipalité est faible. Il s'élevait à 3,6% selon les données tirées de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011³.

Depuis 2009, le virage vert de la municipalité s'est accentué grâce à un groupe de citoyens engagés qui a mis en œuvre différentes stratégies de revitalisation de la municipalité. Les *amis de la Chicot* est un groupe qui mise sur l'implication citoyenne en plaçant les préoccupations environnementales au premier rang de ses priorités. Saint-Cuthbert est donc une municipalité où les citoyens se sentent fortement concernés et unis par ce désir commun de cohabiter de plus en plus harmonieusement avec la nature tout en préservant la beauté et la richesse de cette dernière. Les actions citoyennes dans la municipalité ont donc des visées communes depuis plusieurs années, celles de cultiver le sentiment de fierté des terres et des milieux naturels qui seront légués aux générations futures. Cette vision d'un développement durable s'est par ailleurs bien propagée. Des entreprises comme Amaro (eau de source naturelle) ou les Fermes Biologiques St-Vincent ont su s'y implanter dans le respect des valeurs des Cuthbertaises et des Cuthbertois. C'est donc sur cette toile de fond que le mouvement de protestation contre le projet d'aérodrome de Gestion DGNE Inc. a émergé, un projet jugé incompatible avec le respect de l'environnement, du patrimoine et des valeurs de la communauté.

¹Statistique Canada. 2012. *Saint-Cuthbert, Québec (Code 2452062) et Canada (Code 01)* (tableau). *Profil du recensement*. Recensement de 2011, produit n° 98-316-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 24 octobre 2012. En ligne.

<http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 16 mai 2016).

²Statistique Canada. 2013. *Saint-Cuthbert, Québec (Code 2452062)* (tableau). *Profil de l'enquête nationale auprès des ménages (ENM)*. Enquête nationale auprès des ménages de 2011, produit n° 99-004-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 11 septembre 2013.

<http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 16 mai 2016).

³*Ibid.*

Une opposition claire au projet d'un centre aéro-récréatif

Le Comité Vigilance de Saint-Cuthbert s'oppose formellement au projet du promoteur Gestion DGNE Inc., représenté par M. Guillaume Narbonne, relativement à l'implantation d'un aérodrome privé et d'un centre aéro-récréatif au 3000 route Bélanger à Saint-Cuthbert. Ce mouvement de protestation contre l'implantation d'un aérodrome à Saint-Cuthbert est une manifestation claire de la volonté des citoyens du village de promouvoir un développement économique qui répond à leurs valeurs. Ils souhaitent manifester leur profond désaccord face à un projet qui mettra en péril l'équilibre environnemental et la qualité de vie de ses citoyens, et ce, dans le seul intérêt d'un promoteur privé qui souhaite exploiter une entreprise à caractère strictement récréatif.

Notre opposition est ferme et sans équivoque et le présent mémoire vise à présenter les multiples raisons qui justifient notre désaccord. De manière plus spécifique, l'opposition des citoyennes et des citoyens de Saint-Cuthbert s'articule autour de cinq (5) grands enjeux : 1) la détérioration de l'environnement et les impacts sur les écosystèmes; 2) la perte de la qualité de vie des citoyens ; 3) les risques à la sécurité des citoyens; 4) les retombées économiques limitées pour la collectivité et 5) le non-respect des normes provinciales et environnementales.

En complément, vous trouverez à l'annexe 1, les résolutions et lettres des municipalités, organismes et individus qui appuient notre position :

- La MRC de D'Autray
- La Municipalité de Saint-Cuthbert
- La Municipalité de Saint-Norbert
- La Fédération de l'UPA de Lanaudière
- Le Syndicat UPA Autray
- Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière
- Les Amis de la Chicot
- L'Organisme des Bassins Versants de la zone Bayonne
- Le Mouvement Ceinture Verte, parrainé par la Fondation David Suzuki
- Lettre de Nicolas Marceau, député de Rousseau et Président du caucus des députées et députés de Lanaudière
- Lettre de Daniel Colpron, président de Amaro Inc. et membre du comité consultatif d'urbanisme de Saint-Cuthbert

En annexe 2, est jointe une pétition de **1620 noms** initiée par la municipalité de Saint-Cuthbert. La version longue incluant toutes les pages est disponible sur demande.

Rappel de la nature du projet de Gestion DGNE Inc.

Le projet en cause est la création d'un vaste centre aéro-récréatif entièrement consacré à l'aviation de loisirs. Deux volets sont donc prévus dans le projet proposé, un premier en lien avec les activités aéronautiques et un second lié à un centre récréatif. En regard du premier volet, deux pistes sont prévues dont la principale d'une longueur de 3,000 pieds (915 mètres) ainsi que la construction d'une cinquantaine d'aéro-villas (résidence avec garage élargi permettant d'y stationner son avion). Cinq écoles de pilotage y seront également présentes et toutes les activités habituellement liées à un aérodrome y seront tenues; cours de pilotage, tour du ciel, rallye aérien, vente d'aéronefs, réparations mécaniques, location de hangars, spectacles, etc. Tout cela constitue le volet aéronautique du projet.

Le second volet, celui du centre récréatif, constitue son prolongement indissociable. Il est conçu sur le modèle des clubs privés sélects et permettra de réunir les amateurs d'aviation de loisirs. Tout sera disponible sur place pour eux, notamment un camping, des emplacements pour les véhicules récréatifs, une auberge, un restaurant, un spa, des soins de massothérapie, un centre sportif extérieur, un gymnase, etc. Comme dans le cas de tout bon club privé offrant des services intégrés, il devient dès lors superflu pour les membres d'aller consommer à l'extérieur du site, tout étant déjà prévu et offert à l'intérieur même des limites du centre aéro-récréatif.

L'emplacement choisi est situé en plein cœur d'un territoire agricole homogène, à la bordure des terres cultivées des Basses-terres du Saint-Laurent et le début du couvert forestier du Plateau Laurentien, l'ensemble faisant partie de l'éco-zone des milieux humides du lac Saint-Pierre, reconnu internationalement en tant que réserve mondiale de biosphère de l'Unesco⁴.

L'image de la page suivante montre que le cœur entier du village de Saint-Norbert ainsi que de nombreuses fermes et résidences se situent à l'intérieur d'un rayon de 4 kilomètres de la piste d'atterrissage prévue. Tant qu'au cœur du village de Saint-Cuthbert, il se situe tout juste à l'extérieur de cette circonférence en direction sud-est.

⁴Voir RAMSAR <https://rsis.ramsar.org/fr/ris/949>



Mise en contexte et chronologie des événements

Le comité de vigilance de Saint-Cuthbert souhaite dénoncer l'attitude du promoteur du projet dans le présent dossier, ce dernier ne tenant pas compte des intérêts des citoyennes et des citoyens de Saint-Cuthbert. La chronologie qui suit démontre, en effet, que la volonté exprimée par les citoyennes et citoyens de Saint-Cuthbert n'est pas respectée, le promoteur ayant fait le choix de poursuivre son projet malgré une forte opposition de la municipalité, des citoyens, de différents organismes régionaux et de groupes communautaires.

Contrairement aux propos tenus par le promoteur, une opposition vigoureuse et généralisée s'est organisée dès la première annonce de l'implantation d'un tel projet impliquant la construction d'un aérodrome. Dans un article paru dans le journal *Le Devoir* le 16 mai dernier, le promoteur tend effectivement à minimiser le mouvement de protestation, affirmant qu'il s'agit d'une poignée d'individus « fermement opposés à tout développement commercial à Saint-Cuthbert »⁵. Il ajoute qu'il se croit victime d'une « campagne de salissage » et prétend, par ailleurs, que la population rejette son projet pour des motifs infondés et alimentés par des peurs injustifiées. Le promoteur nie tout simplement la possibilité que les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert soient, au contraire, très bien informés quant aux impacts d'un aérodrome sur leur environnement, leur patrimoine collectif ainsi que sur la santé et la qualité de vie individuelle des membres de la communauté. Ils accueilleront les projets qui favorisent le développement économique et social au sein de la municipalité, et ce, tant que ceux-ci respecteront les individus et l'environnement et qu'ils généreront des retombées économiques significatives pour toute la communauté. **Ce n'est donc ni par ignorance, ni par peur que les citoyennes et citoyens s'opposent au projet d'aérodrome, mais bien par respect des valeurs collectives qu'ils ont en commun et qui les animent.**

Chronologie des événements :

Le **8 janvier 2016**, une première rencontre est organisée entre M. Guillaume Narbonne, représentant de Gestion DGNE Inc. et messieurs Bruno Vadnais, Richard Lauzon et François Fontaine, respectivement maire, directeur général et directeur des travaux publics de la municipalité de Saint-Cuthbert. Au cours de cette rencontre, le projet d'aérodrome et de centre aéro-récréatif a été présenté pour la toute première fois à des membres de la communauté de Saint-Cuthbert.

Le **11 janvier 2016**, se tenait une assemblée régulière du conseil municipal de Saint-Cuthbert avec à son ordre du jour le point 9.8 intitulé Modification du règlement de zonage pour des activités commerciales en zone de villégiature concernant une partie des lots acquis depuis lors par Gestion DGNE Inc.

En effet, au bénéfice d'un autre promettant-acheteur, l'ancien propriétaire, 92690486 Québec Inc. représenté par M. Gilles Beaulieu, avait entrepris des démarches pour l'obtention d'un changement de zonage afin d'autoriser les commerces de restauration et d'hébergement dans

⁵ Porter, I. 2016. « Saint-Cuthbert forcée de se plier à la volonté d'un promoteur. Le fédéral aura le dernier mot pour l'implantation d'un projet récréotouristique composé d'un aérodrome ». *Journal Le Devoir*, 14 mai 2016. <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/470949/saint-cuthbert-forcee-de-se-plier-a-la-volonte-d-un-promoteur>

la portion dite « commerciale » de quelques lots inclus dans la transaction en cours, le but étant de conclure la vente de son bien immobilier avec cet acheteur. Or, sans que les autorités municipales en soient informées, il appert que cet acheteur se soit retiré du processus d'achat alors que la demande de changement de zonage en sa faveur suivait toujours son cours.

Les citoyennes et citoyens présents à cette assemblée du 11 janvier 2016 ont, comme il se doit, été informés par les membres du conseil municipal du retrait de ce premier acheteur et de la venue d'un second acheteur, soit Gestion DGNE Inc., qui voulait obtenir pour son propre bénéfice, ce même changement de zonage. Les citoyens ont aussi été informés que ce nouvel acheteur portait, non seulement un projet d'hébergement et de restauration, mais aussi celui d'un aérodrome sur des lots adjacents également inclus dans sa promesse d'achat conditionnelle à l'obtention de ces mêmes changements au zonage en vigueur.

Devant l'opposition manifeste de nombreux citoyens vis-à-vis ce projet d'aérodrome, il fut alors décidé par le conseil municipal de suspendre la procédure d'adoption du projet de règlement pour le changement de zonage tout en suggérant à M. Guillaume Narbonne de présenter son projet de centre aéro-récréatif directement aux citoyens de Saint-Cuthbert.

Le **18 janvier 2016**, M. Guillaume Narbonne, lors d'une rencontre organisée à cet effet, présente son projet à la communauté de Saint-Cuthbert. Il est accueilli par une assemblée nombreuse de citoyennes et de citoyens exprimant très vivement leur opposition. On lui remet également **une première pétition de 240 noms de personnes opposées à son projet**, ce qui témoigne manifestement d'une mobilisation considérable en si peu de temps au sein d'une communauté peu nombreuse et dispersée sur un vaste territoire. Déjà, en janvier, M. Narbonne était donc au fait de l'ampleur de l'opposition et de la solidarité citoyenne à Saint-Cuthbert ainsi que du désir de la population de protéger son environnement et son patrimoine.

Le **25 janvier 2016**, une assemblée spéciale du conseil municipal de Saint-Cuthbert est tenue. Les membres du conseil prennent acte de la vive opposition que suscite le projet d'aérodrome au sein de la population et ne croient plus utile de poursuivre les démarches en vue du changement au zonage, les citoyens ayant manifesté leur intention de voter contre ce changement.

À l'unanimité, les membres du conseil municipal adoptent une résolution adressée à Transport Canada déclarant, en autres attendus, que le projet est considéré « antisocial » et demande à Transport Canada de ne pas accorder un permis d'implantation pour un aérodrome sur les lots visés par le projet⁶.

Le **26 janvier 2016**, dans une lettre adressée conjointement au maire Bruno Vadnais et au directeur général Richard Lauzon, M. Guillaume Narbonne exprimait avec force sa déception et son grand mécontentement que la population cuthbertoise ait été informée de la nature conjointe et indissociable du volet aérodrome de son projet intégré de centre aéro-récréatif avant que le changement de zonage de la partie dite commerciale (ou récréative) ait été obtenu.

Nous le citons :

« Cette présentation [en référence à la rencontre du 8 janvier 2016] et la documentation l'accompagnant étaient clairement confidentielles et privilégiées dans le cadre de vos fonctions,

⁶Voir le procès-verbal de la séance du 25 janvier 2016. <http://www.st-cuthbert.qc.ca/documents-sp-528165058/proces-verbaux-des-assemblees-mensuelles/proces-verbaux-2016/637-2016-01-25/file.html>

avec comme objectif l'étude du projet. (...) **À aucun moment la population ou le conseil ne devaient être informés du projet car nous souhaitons contrôler la façon et le moment de présenter le projet.** »

À la lecture de ce passage, il ne fait aucun doute que les intentions du promoteur étaient d'obtenir d'abord un changement de zonage sans informer la population des objectifs véritables derrière cette demande. Ce manque de transparence du promoteur est non seulement inquiétant, mais ne favorise en rien ce qu'il dit rechercher, c'est-à-dire l'acceptabilité sociale. Comment peut-on taire l'enjeu sous-jacent à un changement de zonage en cachant la finalité réelle du projet pour lequel il est requis? Comment taire à la population que les conséquences de ce changement de zonage ouvrent la porte à l'implantation d'une piste d'atterrissage longue de 3,000 pieds? Comment croire que ce serait l'expression d'un consentement libre et éclairé de la population tout en espérant, par la suite, qu'elle se ralliera forcément à la matérialisation d'un projet non désiré et fondamentalement incompatible avec son environnement et son patrimoine? Cette manière aussi antidémocratique de procéder ne peut que vexer davantage et attiser la colère des citoyennes et des citoyens.

Le **1^{er} février 2016**, lors de l'assemblée régulière du conseil municipal, le projet de règlement numéro 265 modifiant le zonage en vigueur afin de permettre des usages de restauration et d'hébergement est définitivement abandonné par les membres du conseil municipal étant donné l'évidente connectivité avec le volet aéronautique du projet et la forte opposition citoyenne exprimée. Du point de vue du promoteur, c'était l'impasse totale car, concrètement, il n'avait ni l'appui du conseil municipal ni celui des citoyens qui, en dernier ressort, sont les seuls habilités à voter en faveur ou non d'un changement de zonage.

Habituellement, à ce stade-ci, n'obtenant pas ce dont il a besoin afin de poursuivre son projet, un promettant-acheteur renonce et se retire en rendant son offre d'achat nulle et non avenue. Une telle décision de la part de M. Narbonne aurait été interprétée comme un geste raisonnable et respectueux de la volonté populaire. Cela lui aurait permis de rechercher un autre endroit plus propice et favorable afin de mener à bien « son rêve ». Il a plutôt choisi, une fois de plus, de poursuivre sa démarche incompatible avec la volonté et les intérêts de la population.

Au cours de cette période débutant en janvier 2016, la communauté de Saint-Cuthbert s'organise, multiplie les appuis, fait signer une seconde pétition qui a été appuyée par près de 440 personnes et fonde le Comité vigilance de Saint-Cuthbert sous la présidence de M. Réal Dansereau avec M. Mario Vadnais à la vice-présidence.

Le **30 mars 2016**, Gestions DGNE Inc. envoie par courrier postal une lettre à la municipalité de Saint-Cuthbert ainsi qu'à quelques propriétaires riverains annonçant l'implantation d'un aérodrome privé avec une piste en herbe de 3,000 pieds (915 m) et la construction d'infrastructures aéronautiques. Il informe également que la durée des travaux de déboisement de la terre sera de 15 mois et qu'ils débiteront au plus tard le 1^{er} juillet 2016. Une période de consultation « non-obligatoire » qu'il accepte, à titre gracieux, de tenir est également prévue du 9 avril au 24 mai 2016.

Le **6 avril 2016**, Groupe DGNE Inc. devient officiellement propriétaire des lieux par acte de vente passé devant notaire et dûment enregistré. Les citoyens sont alors informés, non pas sans surprise, que l'acheteur a renoncé à toutes les conditions de son offre d'achat relativement aux changements de zonage de la portion dite « commerciale » dont il avait tant besoin pour son centre récréatif. Ce geste a été interprété comme un coup de force, un acte antidémocratique de la part du promoteur. Autant sur les lots prévus pour le volet « aérodrome »

que ceux affectés au volet « récréatif », les zonages en vigueur ne permettent pas la tenue des activités que Groupe DGNE Inc. entend y mener. Il s'agit manifestement d'un déni des lois provinciales et municipales qui sont en vigueur ainsi que de la volonté fermement exprimée par la communauté de Saint-Cuthbert à l'encontre de son projet. Un bon citoyen corporatif aurait sans doute fait le choix de respecter ces obstacles et aurait cherché à s'implanter dans un milieu où l'acceptabilité sociale est au rendez-vous.

Pour nous, citoyennes et citoyens de Saint-Cuthbert, les gestes posés par le promoteur et cette volonté de ne pas respecter la vie démocratique de la municipalité sont inacceptables. L'opposition des citoyennes et citoyens de Saint-Cuthbert doit être entendue puisqu'elle est bien documentée, fondée sur des faits observables et non simplement des interprétations erronées, des suppositions et des peurs présumées. Dans les lignes qui suivront, nous présenterons les principaux arguments qui supportent notre ferme opposition au projet de Gestion DGNE Inc.

Un aérodrome à Saint-Cuthbert : des espèces menacées !

Qu'un promoteur propose une vision d'affaire en souhaitant dynamiser l'économie d'une communauté villageoise pourrait constituer une bonne nouvelle pour les gens de Saint-Cuthbert et des environs. Cependant, lorsque le projet propose de déboiser une partie importante de la forêt historiquement protégée par les citoyens pour y construire une piste, des hangars, un centre des loisirs et des villas pour une entreprise récréative s'adressant à une clientèle restreinte, ils ne peuvent que manifester leur désaccord. L'empreinte écologique de ce projet est nettement trop lourde pour être jugée acceptable socialement.

Bien que les plans et devis finaux du projet ne soient pas présentés - **ce qui peut sembler étonnant lorsqu'un promoteur procède à une consultation publique** - les citoyens et les représentants de plusieurs groupes environnementaux expriment leurs craintes légitimes de voir l'environnement se dégrader de manière significative avec l'implantation d'un aérodrome. Si le promoteur veut rassurer les élus et les citoyens en mentionnant au passage *qu'il veut limiter les effets négatifs sur l'environnement*⁷, il faut bien admettre qu'aucune mesure précise n'est proposée. **À l'heure actuelle, aucune étude de la richesse écologique de ce milieu naturel n'a été réalisée, ce qui signifie que nous ne sommes pas en mesure de qualifier l'ensemble des risques potentiels à la cohabitation des avions et de la faune locale** (présence de chevreuils, d'oiseaux migrateurs, etc.). Dans le cadre de ce projet, il ne faut pas parler uniquement d'une coupe à blanc de quelques arpents de forêt, mais bien d'un large territoire qui sera artificialisé à jamais par des pistes, des routes, des villas, etc. Il y a donc bel et bien une perte des habitats naturels à prévoir pour les espèces qui y vivent actuellement et des contraintes additionnelles sur les milieux naturels qui seraient à évaluer.

À ce propos, mentionnons que le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) appuie officiellement le mouvement de contestation de l'aérodrome et a fait part au ministre Garneau de certaines préoccupations environnementales que suscite ce projet. **En premier lieu, le CREL s'inquiète de l'impact possible « sur la santé de la population et de l'environnement en raison des retombées atmosphériques de métaux lourds présents dans le carburant pour petits avions, par exemple le plomb.** Cette inquiétude est d'autant plus forte que plusieurs résidences familiales sont situées à moins de 1 kilomètre de la piste. Si, dans les documents présentant le projet de Gestion DGNE Inc., l'accent est posé sur des aéronefs de type ULM consommant un carburant identique à celui des véhicules routiers, il n'en demeure pas moins que d'autres types d'aéronefs utilisant les carburants au plomb propres à l'aviation pourront atterrir sur une piste d'une longueur de 915 mètres. **Dans le document de présentation de son projet, le promoteur mentionne ce fait que plusieurs types d'avions incluant ceux de type « Cessna » pourront utiliser la piste.** Ces autres types d'avion pourraient donc présenter un risque réel plus ou moins important selon l'achalandage et leur taille. Mentionnons à ce sujet que dans sa lettre d'appui, le CREL a souligné, à juste titre, des éléments importants de la Stratégie de gestion des risques pour le plomb de Santé Canada (février 2013) :

⁷ Bellemare, P. 2016. « Gestion DGNE veut éviter une peur basée sur de la désinformation ». L'Action d'Autray, 23 avril 2016. <http://www.lactiondautray.com/Actualites/2016-04-23/article-4506761/Gestion-DGNE-veut-eviter-une-peur-basee-sur-de-la-desinformation/1>

- Plusieurs études démontrent l'influence néfaste sur le QI de l'exposition précoce au plomb chez les enfants d'âge scolaire, et plus particulièrement une baisse du QI lorsque la concentration sanguine de plomb augmente.
- Les enfants habitant entre 500 et 1000 mètres d'un aéroport où du carburant d'aviation contenant du plomb était utilisé présentaient des concentrations de plomb dans le sang supérieures à celles d'autres enfants (Miranda et al. 2011).
- Au Canada, selon l'inventaire national des rejets de polluants (INRP), la contribution à la totalité des rejets de plomb dans l'air provenant des avions a augmenté pour passer d'environ 9% en 2000 à environ 17% en 2009.

Un autre point d'inquiétude majeur pour les citoyens de Saint-Cuthbert et le CREL concerne tous les efforts engagés dans l'amélioration de la rivière Chicot et de son bassin hydrographique, sans conteste au cœur du patrimoine naturel du village. Cette amélioration passe nécessairement par le respect de la bande de protection riveraine de tous les cours d'eau et affluents de la Chicot. **Or, la piste d'atterrissage projetée passera par-dessus l'emprise de la Branche no.3 de la rivière Bonaventure, ce qui constitue une infraction grave à la *Loi sur les pêches* (L.R.C. (1985), ch. F-14) et à la *Loi sur la qualité de l'environnement* (R.L.R.Q. c. Q-2)**

Pour les citoyens, ce projet est synonyme d'un recul important et ils craignent de voir leurs efforts compromis par ce projet. Leurs craintes sont partagées par le Mouvement Ceinture Verte parrainé par la **Fondation David Suzuki** qui appuie également notre position et reconnaît explicitement que le projet d'aérodrome va perturber les milieux naturels. À l'heure actuelle, rappelons que le promoteur n'a montré aucun intérêt ni souci à l'égard de la préservation du milieu. Selon ses propos, il ne se sent nullement concerné par ces règles de protection relatives au maintien de la qualité de l'environnement sur le territoire, considérant qu'il n'a besoin d'aucune autorisation préalable tant de la municipalité que du gouvernement provincial⁸.

Pourtant, au Québec, toute entreprise désirant s'établir près de cours d'eau cartographiés doit se conformer à l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Si comme le souligne le ministre des Transports, il se soucie du respect des lois provinciales, nous sommes d'avis que l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* devrait être respecté. Cet article prévoit que :

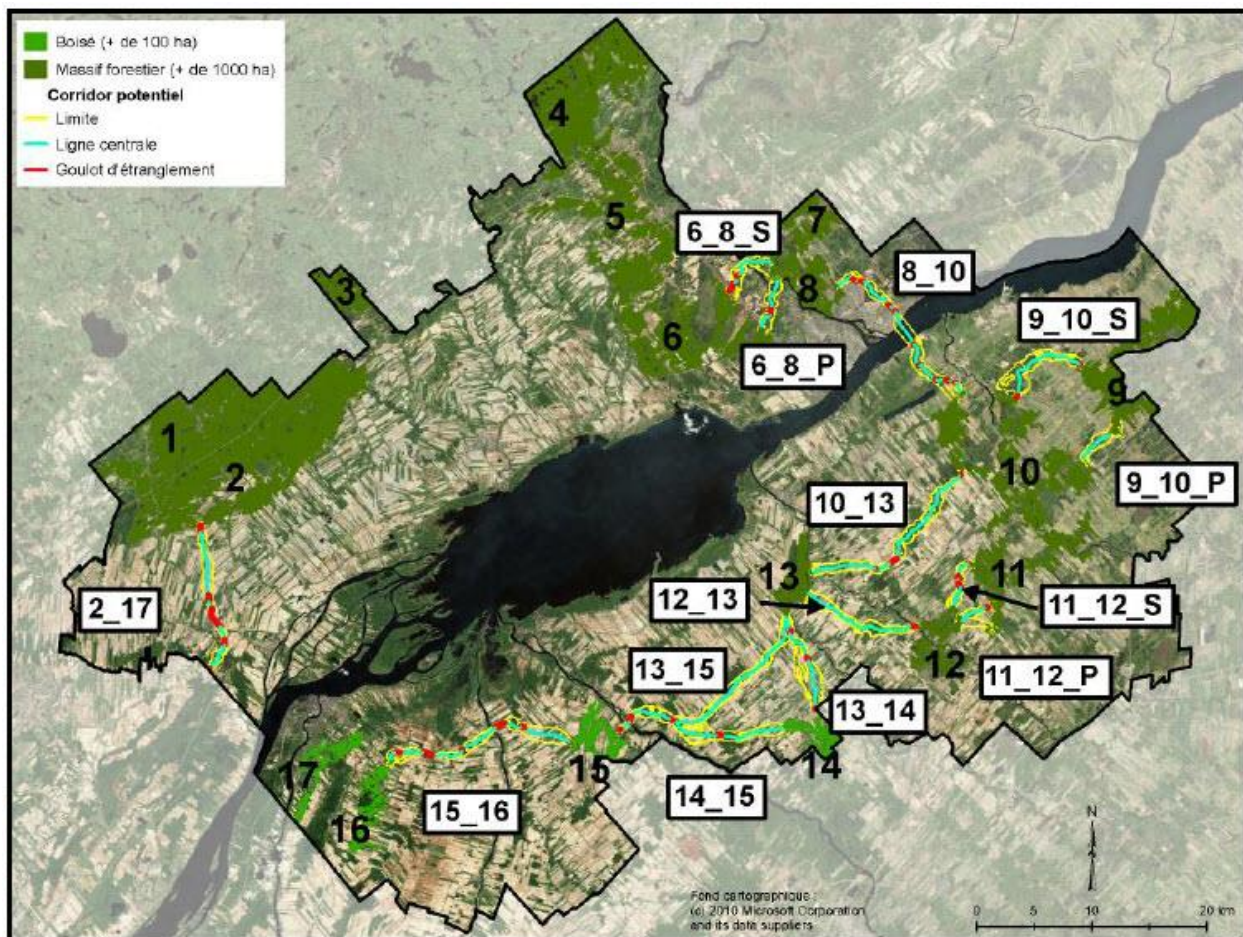
« Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité [...] susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement ou une modification de la qualité de l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation. [...]

La forêt de D'Autray demeure également au cœur des préoccupations des citoyens. Cette dernière forme une poche forestière dans la vallée du St-Laurent. Le recul de sa bordure actuelle avec les terres agricoles causé par un déboisement nu **serait probablement préjudiciable à au moins 48 espèces d'oiseaux forestiers sélectionnées prioritairement par les chercheurs du Service canadien de la faune comme ayant des enjeux de conservation importants allant même pour certaines jusqu'à la mise en péril de l'espèce.**

⁸Bellemare, P. 2016. « Gestion DGNE veut éviter une peur basée sur de la désinformation ». L'Action d'Autray, 23 avril 2016. <http://www.lactiondautray.com/Actualites/2016-04-23/article-4506761/Gestion-DGNE-veut-eviter-une-peur-basee-sur-de-la-desinformation/1>

En effet, parmi la liste, nous retrouvons huit espèces protégées par la *Loi sur les espèces en péril* de juridiction fédérale et, tout comme la majorité des autres espèces retenues sur la liste prioritaire, elles sont susceptibles d'être recensées sur le territoire où l'implantation de l'aérodrome est prévue. Deux causes principales sont mises de l'avant par les chercheurs pour expliquer cette importante baisse des populations d'oiseaux forestiers, soit la perte de la disponibilité des habitats de nidification en forêt et l'incapacité à circuler vers d'autres lieux de nidification ou à rejoindre les rives du Saint-Laurent dans la poursuite de leur longue migration annuelle vers le Sud. En effet, en raison de comportements spécifiques liés à l'espèce, plusieurs oiseaux forestiers sont incapables de franchir les distances au-dessus des terres cultivées de Saint-Cuthbert sans suivre une piste d'îlots de verdure à travers les champs dénudés. **C'est ainsi, afin d'apporter des solutions pour la survie de ces espèces menacées et en péril, que des chercheurs du Service canadien de la faune ont procédé à la planification d'un réseau de corridors forestiers pour la région de l'éco-zone du Lac Saint-Pierre⁹.**

L'image ci-dessous, montre le choix final du circuit planifié de corridors forestiers compte tenu d'un croisement optimisé des objectifs de conservation en relation avec les multiples contraintes et conditions environnementales existantes.



⁹Voir *Évaluation d'une approche d'analyse du paysage pour planifier la conservation des habitats des oiseaux migrateurs et des espèces en péril dans l'éco-zone des Plaines à forêts mixtes : étude de cas au lac Saint-Pierre* (https://ec.gc.ca/Nature/default.asp?lang=Fr&n=A15F099A-1#_tab01)

Or, il appert que l'emplacement envisagé du corridor forestier numéro 2_17 se trouve précisément à l'endroit où Gestion DGNE Inc. a acquis des terres pour implanter un aéroport. À l'instar des chercheurs qui précise dans leur étude que ce corridor est particulièrement crucial, et tout aussi fragile, en raison de son emplacement stratégique, nous sommes d'avis que l'implantation d'un aéroport à cet endroit risquerait de rendre infructueuses toutes les tentatives visant à assurer la survie de plusieurs espèces d'oiseaux forestiers présentes dans la forêt de D'Au-tray.

Un autre élément important à souligner demeure les impacts négatifs du bruit des aéronefs sur la faune. Une étude réalisée par Norbert Kempf a montré que les effets les plus importants étaient surtout manifestes là où l'on observait d'importantes volées d'oies¹⁰. Sachant que notre région est particulièrement appréciée des grands oiseaux migrateurs qui viennent profiter des étendues d'eau, des marais et des champs pour se reposer au cours de leur migration annuelle, l'implantation d'un aéroport pourrait être grandement perturbateur pour des milliers d'oiseaux.

Plusieurs études ont démontré les impacts sonores de la circulation aérienne sur la faune. Norbert Kempf note particulièrement les effets là où se massent d'importantes volées d'oies. Les Oies du Canada (oies blanches) sont parmi les oiseaux migrateurs qui profitent des milieux humides et des champs du territoire de Saint-Cuthbert. Ces résultats appuient également les constats de Ward, Stehn, Erickson et Derksen aux États-Unis¹¹ et de Bélanger et Bédard¹² au Québec qui ont su démontrer les impacts négatifs des aéronefs survolant les oies lorsqu'elles s'alimentent ou se reposent au sol. De manière plus spécifique, Bélanger et Bédard ont été en mesure d'établir que dans 45% des cas, les vols d'aéronefs étaient responsables des dérangements subis par les oies. **Bien plus, lorsqu'il y avait plus de deux dérangements par heure, la quantité d'oiseaux diminuait de 50 % le lendemain.** Cette fréquence des dérangements pouvait aussi occasionner un déficit énergétique, les oies cessant de s'alimenter pour fuir immédiatement la source incommode du bruit. La conséquence est très importante car les oies sous-alimentées ne sont pas en mesure de compenser ultérieurement sur le trajet de leur route migratoire. **En conclusion, pour ces chercheurs, la principale recommandation demeure que les vols au-dessus des oies à une altitude de moins de 500 mètres devraient être strictement interdits.** Rappelons que le site prévu pour l'implantation de l'aéroport à Saint-Cuthbert est dans l'axe des routes migratoires qui, pour de nombreuses espèces sauvagines, convergent vers les aires naturelles de repos autour du Lac Saint-Pierre. De fait, le site prévu de l'aéroport est situé approximativement entre 10 et 14 km au nord de nombreuses aires protégées dont quelques-unes le sont par l'organisme **Canards Illimités du Canada**. Cette proximité nous vaut des survols à basse altitude de milliers et de milliers d'oiseaux migrateurs, un magnifique spectacle en soi, et des visites au sol fort nombreuses dans nos champs. Qu'arrivera-t-il des milliers d'Oies des neiges, des Bernaches du

¹⁰ Norbert Kempf. « WHAT EFFECT DO AIRPLANES HAVE ON BIRDS? – A SUMMARY ». (https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKÉwjRspmgm9_MAhWnyoMKHYhwBdQQFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.fai.org%2Fcomponent%2Fphocadownload%2Fcategory%2F1107-air-sports-and-wildlife%3Fdownload%3D2924%3Alan-3-1-aircraft-effects-on-birds&usq=AFQjCNFCrbkAoDrEK4BbvHz_xYeE_dlJKg&sig2=ALsaOrSA8UqSnLEaQdCT1w&bvm=bv.122129774.d.amc&cad=rja)

¹¹Ward, D.H., Stehn, R.A., Erickson, W.P. et Derksen V. 1999. « Response of Fall-Staging Brant and Canada Geese to Aircraft Overflights in Southwestern Alaska. The Journal of Wildlife Management, Vol. 63, No. 1 (Jan., 1999), pp. 373-381

¹²BÉLANGER L., BÉDARD J. 1989 : Responses of staging greater snow geese to human disturbance. J. Wildl. Manage. 53 : 713–719.

BÉLANGER L., BÉDARD J. 1990 : Energetic cost of man-induced disturbance to staging snow geese. J. Wildl. Manage. 54 : 36–41.

Canada, des canards Branchu et des Colvert si ces espèces et bien d'autres seront constamment importunées par le bruit des avions ?

La sécurité aérienne exige aussi de prendre des mesures afin de limiter la faune autour des aéroports. En effet, dans la publication du Ministère des Transports¹³, un des objectifs visés est d' « éliminer ou réduire considérablement la présence des espèces faisant problème dans l'environnement de l'aéroport ». Ces espèces sont surtout celles qui « en raison de leur grande taille risquent le plus de causer un accident lorsqu'elles sont frappées ; » ou qui « se rassemblent généralement en grand nombre ». Parmi les méthodes recommandées pour réduire les différentes populations on retrouve notamment l'élimination des sous-bois, l'épandage d'insecticides, etc. Nul besoin de mentionner que nous trouvons ces méthodes plus que discutables, d'autant qu'elles devraient être déployées pour sécuriser un aérodrome récréatif.

Les importants travaux d'aménagement requis pour ce vaste projet pourraient aussi générer une quantité importante de sédiments qui représente un risque de contamination des bassins versants de la rivière Bonaventure, de la rivière Ste-Catherine et de la rivière Chicot. Ces déversements artificiels de matière sont connus pour nuire aux frayères et à la qualité de l'eau. Certains poissons, notamment le Méné d'herbe, sont particulièrement sensibles à l'augmentation de turbidité ainsi créé¹⁴. Notons que le statut du Méné d'herbe est « jugé préoccupant au fédéral et vulnérable au provincial ».

Comme mentionné précédemment, les travaux d'aménagement de la piste principale de l'aérodrome nécessiteront le déboisement de 5 à 6 hectares de forêt. Cet élément est particulièrement problématique puisque qu'aucun registre ni inventaire des espèces qui y vivent n'existe. La préoccupation des citoyens concerne plus particulièrement la présence possible d'espèces en péril. Pourtant, au fédéral, la *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29) et la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* au Québec (R.L.R.Q. c. E-12.01), requièrent des actions pour préserver ces espèces. Dès lors, des inventaires doivent être réalisés afin de vérifier s'il y a présence de telles espèces et apporter des mesures afin de les protéger si elles sont présentes. Le CREL mentionne, par exemple, la présence possible d'ail des bois, une espèce jugée vulnérable au Québec, dans de nombreuses érablières lanadoises.

Il faut aussi noter que les rivières Bonaventure, Ste-Catherine et Chicot ont historiquement hébergées des populations de Ménés d'herbe, de Chat-fou des rapides (susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec) et de Fouille-roche gris (vulnérable au Québec et menacé au Canada), trois espèces de poissons dont les populations sont en déclin. D'autres espèces classées, tel que la Tortue des bois (vulnérable au Québec, menacée au fédéral), le Hibou des marais (susceptible d'être désigné menacé ou vulnérable au Québec, préoccupant au fédéral), le Pic à tête rouge (menacé au Québec et au fédéral), et l'Engoulevent bois-pourri (susceptible d'être désigné menacé ou vulnérable au Québec, menacé au fédéral) sont susceptibles de fréquenter ces endroits. Le site que souhaite développer le promoteur compte plusieurs habitats naturels très riches et diversifiés. **À cet égard, nous comptons aviser la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, l'honorable Catherine McKenna, de même que le ministre des Pêches et des Océans, l'honorable Hunter Tootoo, pour qu'ils interviennent sur le territoire afin de remplir les obligations qui leur sont imposées au titre de la *Loi sur les espèces en péril*.**

¹³ Vois <https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp13549-chapitre8-2145.htm>

¹⁴ Forêt, Faune et Parcs Québec. Méné d'herbe. Fiche descriptive.
<http://www3.mffp.gouv.qc.ca/faune/especes/menacees/fiche.asp?noEsp=80>

Il y a aussi une grande érablière mature, une grande sapinière en régénération et une friche. Ces deux derniers milieux sont de plus en plus rares et le site peut encore servir de refuge à des espèces ayant disparu à d'autres endroits de la région Lanaudoise, faute d'habitats propices. La couleuvre verte, susceptible d'être classée, est une espèce affectionnant ces milieux. ***Nous sommes ainsi d'avis qu'aucune autorisation ni permis ne devrait être délivrés sans qu'un inventaire minutieux du milieu ne soit effectué.***

Enfin, il faut également souligner les inquiétudes exprimées par les agriculteurs riverains, au cœur de l'activité économique de la municipalité. Dans leur lettre d'opposition au projet d'aérodrome de Saint-Cuthbert, ils expriment clairement que ce projet aura « **des impacts négatifs sur le territoire et les activités agricoles, mettant ainsi en péril les entreprises agricoles avoisinantes au projet** » (Lettre d'opposition de l'UPA Lanaudière du 2 mai 2016 adressée à l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada (voir annexe 1). Ils jugent également avec sévérité le fait que le promoteur souhaite se prévaloir de la juridiction fédérale pour implanter un centre aéro-récréatif, « sans aucun égard, ni à la protection des activités agricoles déjà existantes, ni aux autres outils d'aménagement dont les municipalités se sont dotés pour harmoniser les activités sur leur territoire » (lettre d'opposition de l'UPA Lanaudière). **Nous sommes d'avis qu'un bon citoyen corporatif, nous le croyons, devrait se faire un devoir de se conformer aux normes provinciales et municipales régissant le territoire afin de s'intégrer respectueusement dans la communauté. Les citoyens de Saint-Cuthbert ont cependant pu constater que les intentions du promoteur n'allaient nullement dans ce sens.**

Un projet bruyant ! Qu'en est-il de la santé et de la qualité de vie des citoyens?

Les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert sont soucieux de leur quiétude et craignent de voir leur qualité de vie se dégrader si le projet de l'aérodrome voyait le jour. Ces inquiétudes sont par ailleurs partagées par le CREL et le Mouvement Ceinture Verte. Dans ce dossier, nous ne pouvons manifestement pas passer à côté de toutes les gênes et nuisances sonores que subiront les citoyennes et citoyens de Saint-Cuthbert causées par les vols des différents types d'aéronefs qui seront présents sur le site. **Il semble alors qu'une majorité de citoyens sera incommodée par les activités de loisirs d'une minorité de pilotes.** Cette inquiétude est d'autant plus grande dans la population que le projet prévoit cinq (5) écoles de pilotage, ce qui en pratique est synonyme d'une intensification et d'une fréquence accrue de la circulation aérienne aux abords immédiats de l'aérodrome. Nous sommes convaincues qu'il y aura fort probablement une augmentation significative de la nuisance sonore liée à la pratique régulière des manœuvres exécutées par les apprentis-pilotes aux abords des pistes. À ce propos, un rapport produit en 2011 par le sous-comité sur la pollution sonore et approuvé par le Comité consultatif en environnement en lien avec l'aéroport de Saint-Bruno¹⁵ montre clairement l'insatisfaction des citoyens face au bruit incessant, voire insupportable des petits avions (type « Cessna ») avec moteur à pistons largement utilisés par les écoles de pilotage. Cette consultation publique révèle des éléments intéressants qui doivent retenir l'attention et qui sont à la source même des inquiétudes de la population de Saint-Cuthbert. Cette consultation a été tenue sur les nuisances sonores de sources diversifiées auprès des résidentes et résidents de Saint-Bruno-de-Montarville et 237 d'entre eux ont participé au processus. De ce nombre, près de 40% des répondants ont identifié le bruit généré par les avions et les hélicoptères comme étant la principale nuisance sonore qui affectait négativement leur qualité de vie. Ils ont par ailleurs qualifié ce bruit comme étant « insupportable et incessant ». **Fait intéressant dans les résultats de cette consultation, et qui doit agir comme un signal d'alarme pour les citoyens de Saint-Cuthbert, c'est que la plupart des répondants relient la nuisance sonore aux petits avions appartenant aux écoles de pilotage.** Ce rapport indique clairement que l'augmentation « de la fréquence des vols des écoles de pilotage, la pratique des posés-décollés à répétition, le niveau excessif de bruit des moteurs des petits avions (qualifiés de « tondeuses volantes »), le non-respect de l'altitude minimale de vol au-dessus des résidences semblent grandement responsables de cette atteinte à la qualité de vie de l'ensemble des citoyens vivant à proximité de la zone aéroportuaire.

Le Rapport traitant des solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert¹⁶, souligne que **le nombre de plaintes des citoyens en raison du bruit va de pair avec la hausse de l'achalandage de l'aéroport (fréquence et intensité des bruits) et l'altitude des vols (faible altitude au-dessus des maisons).** De même, plus de la moitié des 44 mémoires déposés par le public concernait les 4 écoles de pilotages présentes à l'aéroport car elles utilisent des moteurs à pistons réputés bruyants et que les apprentis-pilotes pratiquent

¹⁵Sous-comité sur la pollution sonore, Comité consultatif en environnement. 2011. Pollution sonore engendrée par le trafic aérien de l'aéroport de Saint-Hubert. Position de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville. EN LIGNE.

http://www.stbruno.ca/sites/default/files/pdf/Pollution-sonore-traffic-aerien-position-de-la-ville_nov2011.pdf

¹⁶ Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert, Rapport d'enquête et d'audiences publiques, Ville de Longueuil.

https://www.longueuil.quebec/files/longueuil/images/consultations/bruit_aeroport/consultations_aeroport_rapport_final.pdf

de fréquents posés-décollés ainsi que de nombreux survols à proximité des installations aéroportuaires. Dans un rapport du groupe de travail sur le bruit de l'aviation légère en France, on note que les tours de pistes génèrent les nuisances sonores dont se plaignent le plus souvent les riverains. L'explication fournie est à l'effet que les « avions qui les pratiquent volent à basse altitude, quelques fois pendant plus d'une heure, en effectuant des « touch and go » successifs dans un circuit dit de « tour de piste » dont la longueur est variable mais qui couvre quelques kilomètres dans le voisinage immédiat de l'aérodrome »¹⁷. **Les citoyennes et citoyens de Saint-Cuthbert, et ceux de Saint-Norbert également, ont donc raison de s'inquiéter pour leur qualité de vie en raison de la possible implantation des 5 écoles de pilotage prévues dans le projet de Gestion DGNE Inc.**

Plusieurs sources confirment également que plusieurs sources confirment que pour « les mêmes niveaux de bruit, la nuisance induite par le bruit aérien est plus grande comparativement aux autres modes de transport »¹⁸. La perception d'un bruit peut aussi être très différente, selon que ce bruit est perçu isolément ou en présence d'autres bruits. Il faut donc comprendre que le « **passage d'un même avion nous paraîtra moins gênant s'il est perçu au bord d'une autoroute qu'en rase campagne, où le bruit de fond est très faible** »¹⁹. Bref, il est important de se rappeler qu'à « intensité sonore égale, le bruit émis par les avions est en effet considéré par les scientifiques comme plus « gênant » que ceux des autres moyens de transports, faisant du transport aérien la première cause de déqualification environnementale à proximité des aéroports »²⁰.

Il n'y a qu'à consulter différents sites Internet consacrés aux nuisances sonores pour réaliser que les niveaux de bruit peuvent parfois être très élevés autour des aéroports et affectent grandement la qualité de vie des citoyens. Par exemple, l'*Association de protection et sauvegarde de l'environnement des Basses Plaines de l'Aude* mentionne qu'autour de l'aérodrome de Narbonne, des bruits intenses pouvant atteindre 86 décibels sont subis par les riverains lors du survol systématique à très faible altitude en vue des décollages et des atterrissages des avions²¹. La très faible distance entre l'aérodrome et les maisons (1250 m à 1500 m) contribue à ce que les avions volent à une très faible altitude (entre 100 et 300 mètres au-dessus des maisons), générant ainsi une nuisance sonore plus importante pour les citoyens, sans compter que le régime-moteur des avions est très élevé lors de ces opérations. Dans une vidéo mise en ligne par ULM Québec Inc., M. Narbonne montre également qu'un aéronef au décollage à 1000 pieds de distance génère un bruit de 80,2 décibels²². **Il ne fait alors aucun doute que les citoyens de Saint-Cuthbert, surtout ceux qui sont situés près de l'aérodrome, seront grandement incommodés par le bruit des avions.** Par ailleurs, la nécessité de bien gérer les nuisances sonores d'un aérodrome est reconnue par l'*Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace* sur les nuisances sonores. À l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes, il est par exemple proposé de découper la carte de l'aérodrome en 4 zones, selon l'intensité du bruit généré²³. Plus spécifiquement, des indices Lden (Levelday,

¹⁷ Rapport du groupe de travail présidé par Monsieur André Fontanel. Bruit de l'aviation légère en France la situation en 2005, suivi des recommandations du « Rapport Lamure ». http://www.bruit.fr/docs/rapport_cnb_aviation_legere_2005.pdf

¹⁸ Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental. https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf

¹⁹ Voir Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne. Le bruit. <http://www.acnaw.be/opencms/opencms/fr/bruit/general/definitions/bruit/>

²⁰ Extrait du Rapport d'information sur les nuisances aéroportuaires (mars 2016).

http://www.ufcna.eu/spip/IMG/pdf/2016_rapport_sur_les_nuisances_aeroportuaires.pdf

²¹ <http://www.rubresus.org/nuisances-sonores-de-l-aerodrome-de-narbonne/>

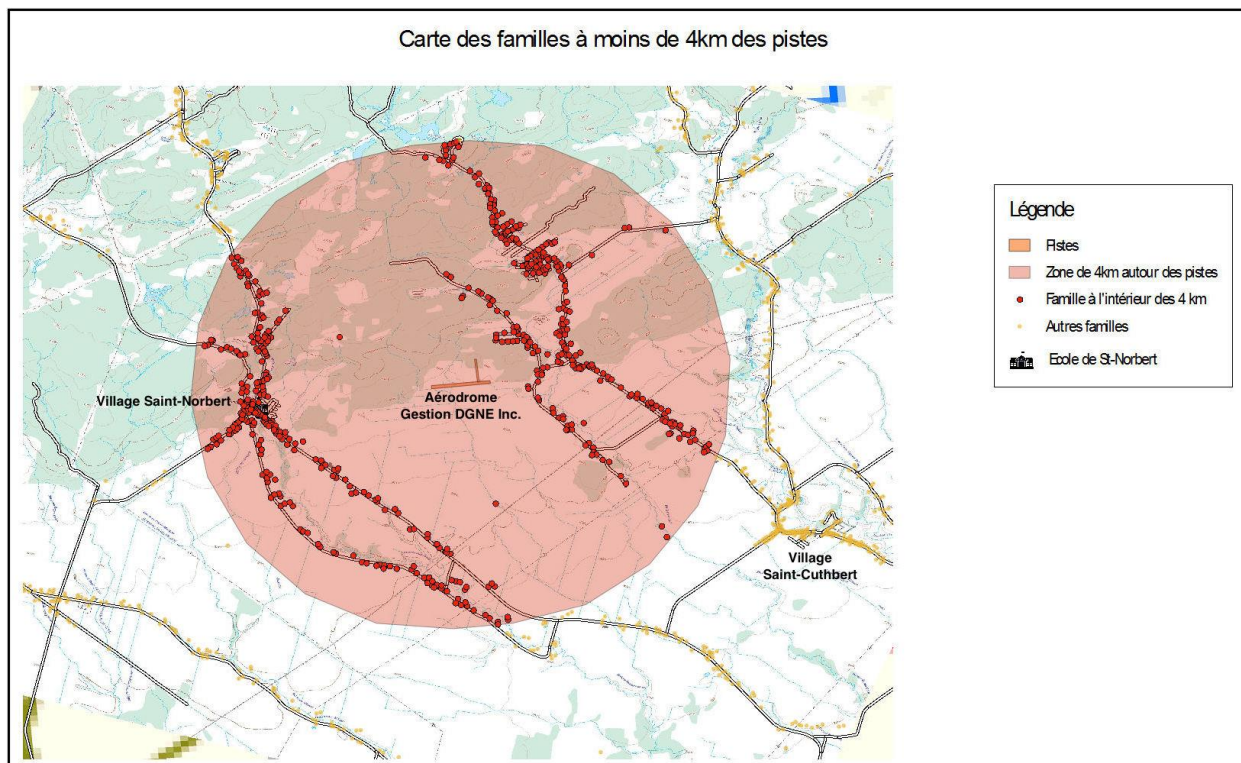
²² <https://www.youtube.com/watch?v=5CPX3qWpY90>

²³ Voir le lien suivant : http://apcveb.free.fr/v5/IMG/pdf/pir_nuisances_sonores.pdf

evening, night) exprimés en dB, ont été développés et sont un indicateur de niveau de bruit global pendant une journée. Les quatre zones sont les suivantes :

- Zone A : $L_{den} \geq 70$, cette zone est exclusivement limitée à l'aérodrome.
- Zone B : $62 \leq L_{den} \leq 70$, zone également limitée à l'aérodrome.
- Zone C : $55 \leq L_{den} \leq 62$, zone interdite aux habitations, sauf s'il s'agit de maisons isolées en zone urbanisée.
- Zone D : $50 \leq L_{den} \leq 55$, zone où l'isolation acoustique et l'information des riverains est obligatoire.

Ce groupe reconnaît donc que les nuisances sonores ne devraient pas excéder la barre des 50 décibels, sur une base continue pour éviter des problèmes sociaux ou de santé chez les citoyens. Ces résultats sont directement en lien avec les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui soutient que le bruit agit sur le bien-être et peut avoir un effet néfaste sur la santé dès qu'il est perçu comme dérangeant, qu'il induit un stress ou gêne la conversation. **Or, Santé Canada relève des problèmes de santé liés au bruit dans une zone critique de perturbation de 4 kilomètres.** Diverses études de santé publique ont aussi mis en évidence des liens entre certains problèmes de santé et le bruit. En fait, pour protéger la majorité des personnes contre « une gêne grave » pendant la journée, l'OMS recommande que le niveau de bruit continu ne dépasse pas 55 dBA et 50 dBA pour protéger la majorité des personnes contre « une gêne modérée »²⁴. La carte suivante montre l'endroit où l'aérodrome serait construit. Si l'on applique ce rayon de 4 km recommandé par Santé Canada, on se rend compte facilement que 150 maisons s'y retrouvent, mais aussi une école, un parc pour enfant et deux garderies ! Ne s'agit-il pas là de beaucoup de sacrifices en matière de santé de la population pour un projet récréatif ?



²⁴Ibid.

Selon la Direction de la santé publique de la Montérégie²⁵, les effets potentiels du bruit sur la santé et la qualité de vie sont nombreux : à court terme, la communication difficile, le sommeil altéré, la perturbation des activités quotidiennes (gêne, nuisance), l'accélération du rythme cardiaque, l'élévation de la tension artérielle ; à moyen et long terme, la baisse de performance liés au manque de sommeil et aux difficultés de communication et de concentration. De manière plus spécifique, **l'OMS estime qu'à partir de 45 dB, les troubles du sommeil apparaissent, pouvant notamment entraîner des maladies, du stress, de l'irritabilité, de l'anxiété, des troubles psychologiques, des difficultés d'apprentissage, des atteintes cardiovasculaires et de l'hypertension artérielle.**

On nous informe également que les principales clientèles les plus à risque sont notamment les personnes âgées et les enfants. Concernant ce dernier groupe, il a été démontré que dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au bruit aérien montrent de nombreux problèmes comme :

- Déficit d'attention soutenue et d'attention visuelle
- Difficultés de concentration (en comparaison avec les enfants d'écoles avec environnement sonore plus calme)
- Moins bonne discrimination auditive et perception de la parole (intelligibilité)
- Moins bonne mémoire
- Moins bonne habileté à lire (retards de lecture)
- Moins bonne habileté à performer lors des tests standardisés
- Résultats scolaires diminués
- Somnolence diurne

Est-il nécessaire de rappeler que l'aérodrome est situé à proximité de deux écoles et de deux garderies ? Est-il nécessaire de rappeler que la population de Saint-Cuthbert comporte un nombre appréciable de personnes âgées? Ce projet d'aérodrome pourrait alors causer des préjudices importants à notre communauté.

Voici quelques risques associés à l'intensité du bruit, en fonction d'une exposition moyenne de 1 an.

- > 40 dB(A)	- Augmentation de la tension artérielle - Modification de l'humeur
- > 55 dB(A) - Danger croissant pour la santé	- Haute tension artérielle (HTA) - Maladies cardiovasculaires dont - Infarctus du myocarde
- > 60 dB(A) - Risque élevé	- Aggravation de problèmes psychologiques, troubles mentaux

Source : Sauvé, J. Direction de la santé publique. 2010. Aéroport de Saint-Hubert. Analyse des impacts potentiels au bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens.

²⁵ Sauvé, J. Direction de la santé publique. 2010. Aéroport de Saint-Hubert. Analyse des impacts potentiels au bruit aux abords de l'aéroport sur la santé des gens.

Il faut également traiter des impacts psychologiques que peut entraîner le bruit, notamment les **impacts négatifs sur l'interaction sociale**, ce qui s'avère particulièrement inquiétant dans une petite municipalité « tricotée serrée » comme Saint-Cuthbert. Il y a également l'anxiété **accrue par l'insécurité sous son toit (crainte d'un accident d'avion), l'anxiété accrue due à « l'incontrôlabilité » du bruit et la perte de jouissance de son chez soi et de sa vie de quartier**. Cela est d'autant plus vrai du fait que les activités aéronautiques s'intensifient par beau temps alors que les citoyens en profitent également pour vaquer à leurs propres activités extérieures, que ce soit pour le travail, l'entretien de leur propriété ou pour la détente et les loisirs.

Le bruit et les fermes d'élevage

Dans le cas des agriculteurs, plusieurs craintes sont aussi exprimées en regard des effets du bruit des avions sur les animaux de ferme. Dans cette municipalité qui vit en grande partie de l'agriculture, il est nécessaire de s'attarder à cette question avant de permettre l'implantation d'un projet d'aérodrome et l'exploitation de 5 écoles de pilotage. Dans sa lettre d'opposition, l'Union des producteurs agricoles (UPA) de Lanaudière fait clairement valoir qu'elle est inquiète pour ses membres. **Elle craint notamment les effets du bruit sur le bétail dans les fermes d'élevage avoisinantes au projet**. Le Ministère de l'agriculture, de l'alimentation et des régions rurales²⁶, que les bovins de boucherie ont une ouïe très développée. Or, le bruit peut être une source de peur et de stress chez ses animaux, lesquels seront alors plus difficiles à manipuler, auront plus d'ecchymoses et présenteront des coupes sombres et des blessures. Le stress peut également réduire le gain de poids des bovins en plus de diminuer leur réponse immunitaire et altérer l'activité du rumen. **En somme, le projet de l'aérodrome à Saint-Cuthbert est donc susceptible de nuire aux activités des éleveurs.**

Voici par ailleurs quelques repères utiles pour mieux comprendre les effets néfastes du bruit :

Sensation Moyenne	Niveau sonore		Conversation
Très bruyant	80 dB(A)		
Bruyant	70 dB(A)	70dB(A) ext = 55 dB(A) int. : Perturbation des conversations.	Difficile
50 dB(A) et + : gêne communautaire considérable (OMS)	60 dB(A)		En parlant fort
	50 dB(A)	55 dB(A) perte de jouissance	
	40 dB(A)	40 dB(A) : valeur guide nuit OMS	À voix normale
Bruit de fond calme	30 dB(A)	30 dB(A) : seuil NOAEL*	À voix basse.
Très calme	20 dB(A)		

* Seuil NOAEL : no-observed adverse effect level ou en français, dose maximale sans effet néfaste observable (DMSENO).

²⁶ <http://www.omaf.gov.on.ca/french/livestock/beef/news/vbn0506a3.htm>

Toutes les données précédemment énumérées tendent à prouver que l'implantation d'un aérodrome dans un milieu agricole et champêtre comme celui qui est nôtre à Saint-Cuthbert risque d'occasionner de grandes perturbations affectant la santé des humains et du bétail.

La quiétude des lieux est aussi une partie intégrante de notre patrimoine qui contribue au bien-être et à la qualité de vie de la population. Elle constitue également un élément recherché des attraits touristiques naturels dont nous disposons. **L'implantation d'un aérodrome pourrait constituer un risque majeur de voir cette quiétude compromise irrémédiablement par les nuisances sonores occasionnées.**

Les risques à la sécurité des citoyens

Les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert sont particulièrement inquiets face aux risques potentiels à leur sécurité que représente ce projet d'aérodrome. Ce qui s'avère être particulièrement inquiétant dans le cas des aérodromes privés comme celui projeté par Gestion DGNE Inc. dans notre communauté. En effet, aucune autorisation ni permis ne sont requis auprès du gouvernement fédéral relativement à la sécurité des installations, des populations avoisinantes et de l'environnement en général. Contrairement au cas des aéroports certifiés, un propriétaire d'aérodrome privé n'est pas tenu de suivre les recommandations de sécurité émises par Transport Canada. **En clair, seul compte la sécurité de navigation dans les airs pour le pilote et son aéronef.** C'est une situation qui semble pour le moins inquiétante pour la population de Saint-Cuthbert et des villages voisins comme celui de Saint-Norbert.

Si nous prenons l'exemple de Neuville, les opposants à l'aérodrome ont fait un important travail de documentation et de recherche et ont notamment mis en évidence les risques d'accidents d'avion. Sur leur site Internet²⁷, ils présentent quelques données disponibles auprès de Transport Canada : entre 2012 et 2015, il y a eu 3 quasi-collisions au décollage de l'aérodrome, 3 écrasements d'aéronefs, de nombreuses plaintes et des milliers de vols au-dessus de zones habitées à moins de 1000 pieds et 20 événements aéronautiques inscrits au Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile de Transports Canada (SCRQEAC). De façon plus générale, au Québec, 47 accidents d'aéronefs ont été rapportés entre 2005-2014)²⁸, le Québec étant la province où le nombre d'accidents est le plus élevé. L'idée n'est certainement pas de dépeindre un scénario catastrophe, mais il faut reconnaître que les risques d'accidents sont toujours présents. Plutôt que de nier les dangers, il serait plus responsable de les considérer et de proposer des moyens de les contrôler. Rappelons cependant que dans le cas des aérodromes privés non-contrôlés, aucune mesure n'est d'office obligatoire à titre préventif pour gérer ces risques.

Dans certains cas, notamment celui de Parkland en Alberta, Transport Canada a pourtant exigé un plan de gestion de la faune en plus de celui d'un plan de gestion de la sécurité pour trois principales raisons : 1) le site n'avait pas accès à l'aqueduc municipal, 2) une résidence était située à 500 mètres du site et 3) un sanctuaire d'oiseaux était situé à moins de 5 km du site.

Il est donc difficile de comprendre pourquoi un aérodrome pourrait être autorisé à Saint-Cuthbert, considérant tant les menaces à l'environnement que celles à la sécurité des humains et des animaux que celui-ci peut représenter. Ci-après, nous résumons les principaux facteurs de risque concernant les caractéristiques du site choisi par le promoteur :

En matière environnementale :

- Le site n'a pas accès à l'aqueduc municipal, ce faisant la gestion des risques d'incendie pourrait être déficiente.

²⁷ <http://www.neuillesansbruit.com/2016/02/03/3687#more-3687>

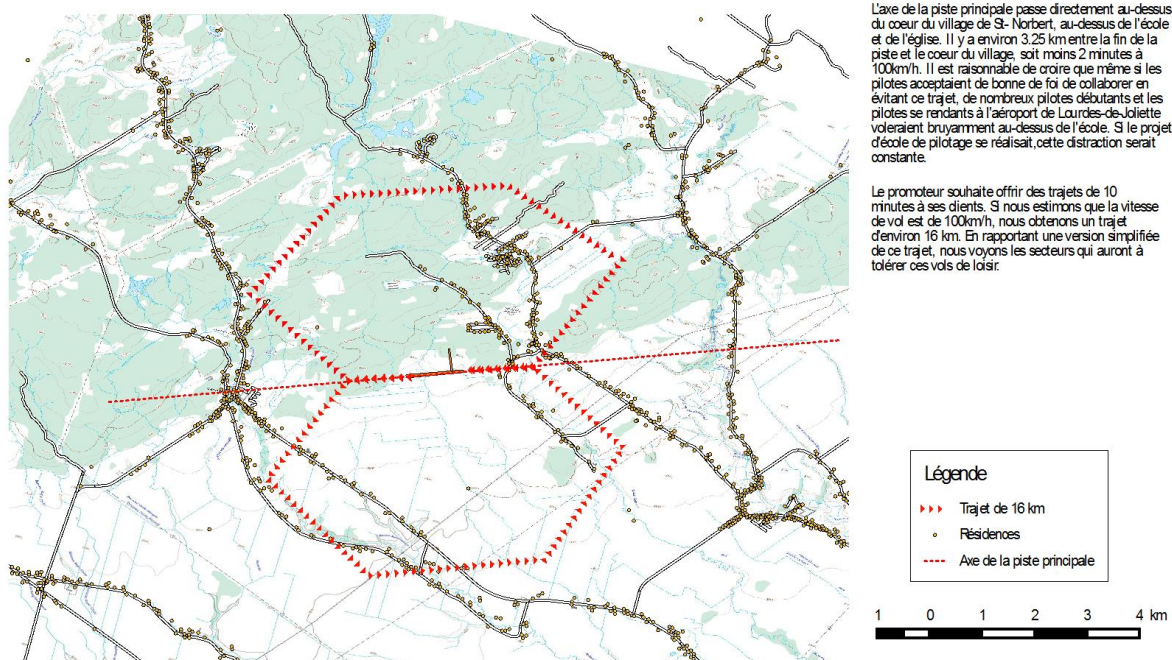
²⁸ Bureau de la sécurité des transports au Canada. 2015. Sommaire statistiques des événements aéronautiques 2014. En ligne. <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/aviation/2014/ssea-ssao-2014.asp>

- Des puits et des champs d'épuration pour l'ensemble des villas, le camping et les autres installations aéroportuaires seront également requis, ce faisant un risque potentiel de contamination des eaux de surface et de surcharge des sols serait à évaluer.
- La piste d'atterrissage sera construite au-dessus de l'emprise d'un cours d'eau, ce faisant les risques de contamination et de perturbations écologiques du milieu naturel pourraient s'avérer d'une très grande sévérité.
- La présence possible d'animaux sur le site, notamment les chevreuils et les oiseaux en abondance dans le secteur, tous deux réputés être particulièrement dangereux pour la navigation aérienne, pourrait constituer un risque majeur affectant la sécurité des pilotes utilisant l'aérodrome et, par conséquent, celle des citoyens.

Et pour la sécurité des citoyens :

- Plusieurs résidences sont situées à proximité du site retenu par le promoteur, dont certaines à moins de 1km : rappelons que près de 150 maisons se situent dans un rayon de 4 km ou moins de la piste, ce qui pourrait s'avérer extrêmement dangereux pour la sécurité de l'ensemble de ces résidents.
- L'orientation de la piste principale pointe en ligne droite vers le cœur du village de Saint-Norbert situé à environ 2.7 km du centre de la piste. Ainsi, l'école primaire, le terrain de jeux extérieur de la municipalité, deux garderies, l'église historique en pierre ainsi que la rue principale, les rues secondaires, les habitations et les commerces qui s'y trouvent sont tous situés directement dans l'axe de décollage des aéronefs.

Carte de l'axe de la piste principale et de courts trajets



Pour les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert, un aérodrome privé ne devrait pas être autorisé à s'implanter **dans une zone que nous considérons bâtie**. Si l'on se réfère à la lettre politique 145 du ministère des Transports Canada ainsi qu'à la jurisprudence du Tribunal de

l'Aviation Canadien, la zone bâtie « désigne un groupe de structure, érigées ou bâties par l'homme... ». Suite à l'augmentation du nombre d'exploitants de systèmes de véhicule aérien non habité (UAV), aussi appelé «drones», le ministère a produit de nouvelles directives consignées à la Circulaire d'Information AC 600-004. Dans cette circulaire, nous pouvons constater que l'on « désigne par zones bâties les régions comprenant des groupes de bâtiments ou d'habitations y compris toute agglomération, des petits hameaux aux grandes villes. Tout ce qui est plus grand qu'une ferme doit être considéré comme une zone bâtie. » (Voir Circulaire AC 600-004, paragraphe #26).

Si l'on se réfère à l'article 602.14 du règlement de l'aviation canadien qui vise à encadrer les altitudes et les distances de vol au-dessus d'une zone bâtie, nous ne pouvons que conclure que les aéronefs qui utiliseront l'aérodrome de Saint-Cuthbert ne pourront pas respecter ces règles :

Altitudes et distances minimales

- **602.14** (1) [Abrogé, DORS/2002-447, art. 2]
- (2) Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef :
 - a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et, dans tous les cas, à une altitude d'au moins :
 - (i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement,
 - (ii) dans le cas d'un ballon, 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins du ballon, mesurée horizontalement,
 - (iii) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ou un ballon, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins de l'aéronef, mesurée horizontalement;
 - b) dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa a), à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure.

Avec ces éléments en tête, il ne fait aucun doute que l'ensemble des mouvements aériens de cet aérodrome, particulièrement ceux reliés aux activités des écoles de pilotage, va contrevenir à ce règlement et généreront des risques élevés à la sécurité. Dès lors, nous pouvons nous attendre à ce que de multiples plaintes soient gérées par la suite, et cela sur une base continue. **Nous sommes ainsi d'avis que cet aérodrome ne devrait tout simplement pas être autorisé à s'implanter dans ce secteur.**

Mais quelles retombées économiques ?

Contrairement à ce qu'affirme le promoteur, le taux de chômage à Saint-Cuthbert selon les données de Statistiques Canada de 2011, s'élevait à 3,6% et non pas à 62,5%. Les 20 emplois proposés dans le projet du Groupe DGNE Inc. seront essentiellement pourvus par de la main-d'œuvre externe, ces derniers requérant pour la plupart des compétences spécifiques dans le domaine de l'aéronautique. En comparaison à d'autres employeurs de Saint-Cuthbert qui offrent plusieurs dizaines d'emplois dans le respect de l'environnement et de la communauté, la froideur des citoyennes et des citoyens par rapport à ce projet peut donc s'expliquer sous cet angle également. Bien plus, le promoteur affirme que le projet pourrait générer des retombées économiques importantes, sans pour autant avoir documenté suffisamment cette hypothèse ni avoir offert des garanties financières démontrant sa capacité à mener à terme un projet d'une telle envergure. En effet, aucune étude de faisabilité ou de marché n'a été produite à l'attention de la communauté cuthbertaine afin de valider les apports réels de ce projet dans l'économie régionale et pour notre municipalité. En fonction des quelques éléments énoncés dans la description du projet, nous sommes plutôt d'avis que les retombées économiques seront très limitées pour notre communauté et bénéficieront essentiellement aux entreprises, ULM Québec Inc. et Gestion DGNE Inc. propriétés du promoteur. Pour leur part, les citoyens craignent aussi que les résidences, les fermes et les terres forestières environnantes subissent une baisse de leur valeur foncière en raison de l'impact négatif du projet sur le maintien de la qualité de vie de l'ensemble des citoyennes et des citoyens de Saint-Cuthbert. En effet, qui voudrait acheter une ferme dont les vaches laitières subissent un stress causé par des nuisances sonores élevées, fréquentes et incontrôlables ? Qui voudrait acheter une propriété à la campagne dans le but « d'avoir la paix » et choisirait la proximité bruyante d'un aérodrome ?

Les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert ne sont pourtant pas les seuls à dénoncer un tel projet où les bénéfices sont destinés uniquement aux investisseurs. Dans le dossier de l'aéroport de Mascouche, de nombreuses contestations se font également entendre actuellement. Parmi les opposants figure la *Chambre de commerce et d'industrie Les Moulins* qui expliquent son désaccord avec le projet dans les termes suivants :

« Interpellés par le sujet et par le milieu, les administrateurs de la CCIM ont choisi de prendre position en s'opposant à ce projet, considérant qu'il est mené sans processus sérieux de consultation; qu'il ne se voit pas imposer des règles équitables aux normes exigibles aux autres entreprises; qu'il aura des impacts négatifs vérifiables sur les citoyens et l'environnement; qu'il n'offre aucune garantie sur les retombées économiques attendues et qu'il est rejeté par la Ville de Terrebonne, la Communauté métropolitaine de Montréal et par de nombreux citoyens²⁹. »

La Chambre de commerce reconnaît donc l'importance d'avoir des garanties quant aux retombées économiques possibles, ce que le promoteur n'a pas jugé bon de faire. Tel qu'établi, le processus de consultation publique amorcé par Gestion DGNE Inc. est aussi jugé déficient par les citoyens (manque de visibilité sur l'annonce, sur la procédure, pas de numéro de fax, etc.).

²⁹ Fontaine, G. 2016. « Aérodrome : d'autres voix s'élèvent contre le projet ». Le Trait d'union. En Ligne. http://www.larevue.qc.ca/actualites_aerodrome-autres-voix-elevent-contre-projet-n36569.php

Mentionnons également que le projet déposé par le promoteur apparaît, à première vue, manquer de cohérence : le volet premier des activités, l'exploitation d'un aérodrome, semble en effet peu compatible avec l'offre de soins de santé (spa, sauna, massothérapie) et l'exploitation d'un terrain de camping. À l'évidence, les diverses activités aéronautiques prévues dont les écoles de pilotage, les spectacles et rallyes aériens ainsi que les ateliers mécaniques, en plus de constituer des sources de pollution sonore et de contamination des sols (usage de graisse, lubrifiant et carburant au plomb propres à l'aviation), ne semblent pas correspondre à l'ambiance de repos et de relaxation recherchée par les consommateurs de soins corporels de détente. En ajoutant les accidents rapportés (47 accidents au Québec entre 2005-2014)³⁰ à ce portrait, nous présumons dès lors que le terrain de camping de l'aérodrome prévu à Saint-Cuthbert ne sera pas le premier choix des campeurs non-pilotes. Bref, il est clair pour les citoyennes et les citoyens que ce projet ne concerne que les passionnés de l'aviation qui, à l'image des clubs privés et sélects, se retrouveront entre eux sur un site enclavé et qui se veut, tel que projeté, autosuffisant (auberge, restaurant, etc.) afin de satisfaire les besoins de sa clientèle restreinte.

En ce qui a trait aux retombées économiques de son projet en lien avec l'aménagement du terrain de camping, le promoteur affirme en faisant référence à une étude de 2005 de la Chaire de gestion en Tourisme de l'ESG-UQAM que chaque emplacement génère 2,129\$ de revenus collatéraux, ce qu'il définit comme des dépenses effectuées à l'extérieur du camping (revenus collatéraux de 319,500\$ au total). Après vérification de cette étude, on réalise qu'un focus group mené auprès d'une douzaine d'exploitants de terrains de camping a révélé que **certaines d'entre eux** ont avancé que l'impact présumé pour l'ensemble des commerces avoisinants³¹ équivaut à environ 2 fois, parfois même 3 fois le chiffre d'affaires de l'établissement. De manière plus spécifique, pour chaque dollar dépensé par les campeurs sur le terrain de camping, il est estimé que 2,00\$ ou 3,00\$ sont dépensés dans les commerces avoisinants. Malgré tout, nous croyons fermement que les dépenses qui seront effectuées à l'externe ne seront pas aussi importantes que celles annoncées en raison de toutes les commodités envisagées à même le site.

Dans sa forme actuelle, le projet proposé prend des allures de club privé dédié à une minorité de pilotes qui, pour la seule passion de leur loisir, dérangeront la quiétude d'une majorité de citoyens des villages de Saint-Cuthbert et de Saint-Norbert. En plus de la perte anticipée de la valeur foncière de leurs biens immobiliers, les nuisances sonores exercées par les activités d'un aérodrome risquent de nuire à la venue de nouveaux citoyens à demeure qui recherchent exactement la même chose que tous les autres résidents: la sainte paix que procure la vie à la campagne! En somme, nous ne percevons pas Gestion DGNE Inc. comme un bon citoyen corporatif soucieux de s'intégrer de manière harmonieuse et respectueuse du patrimoine établi de la communauté, mais plutôt comme un visionnaire qui cherche une parcelle de terre pour mener à bien son projet sans aucun égard au bien-être de la population locale.

³⁰ Bureau de la sécurité des transports au Canada. 2015. Sommaire statistiques des événements aéronautiques 2014. En ligne. <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/aviation/2014/ssea-ssao-2014.asp>

³¹ <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/pratique-camping-2005.pdf>

Aéronautique et compétence fédérale : un promoteur peut-il tout de même se comporter en bon citoyen corporatif ?

Dans une lettre visant à répondre à l'opposition exprimée par L'UPA Lanaudière, l'Honorable Marc Garneau a précisé certains éléments :

« Je tiens à préciser que les questions relatives au choix de l'emplacement et à la construction d'un aérodrome relèvent du promoteur. Comme l'emplacement proposé se trouve à l'extérieur de la zone bâtie d'une ville ou d'un village et qu'il n'y a aucun service régulier offert à des passagers, aucune certification, autorisation ou approbation de Transports Canada n'est requise. Toutefois, en tant que ministre des Transports, je suis habilité à interdire l'aménagement d'un aérodrome donné si j'estime que cet aménagement risque de compromettre la sécurité aérienne ou qu'il n'est pas dans l'intérêt public. Étant donné que chaque situation doit être évaluée au cas par cas, les responsables du Ministère suggéreront au promoteur du projet de consulter les parties intéressées et ils évalueront ensuite le dossier.

Il est depuis fort longtemps reconnu que le gouvernement fédéral a une compétence exclusive en matière d'aéronautique. Transports Canada encourage donc fortement les promoteurs à respecter les règlements fédéraux, provinciaux et municipaux qui s'appliquent et à être à l'écoute des intervenants afin de développer des activités sécuritaires et respectueuses de la collectivité. Pour obtenir des renseignements sur les questions liées à l'utilisation des terres et à la responsabilité aux aérodromes, veuillez consulter la circulaire d'information n° 300-009 à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-ci-300-2153.html>. Le promoteur en sera d'ailleurs informé par écrit.» (Lettre de l'honorable Marc Garneau, en réponse à la correspondance de l'UPA Lanaudière du 19 février dernier).

Nous comprenons que la Cour suprême du Canada ait reconnu que la compétence fédérale en aéronautique puisse permettre de changer la vocation des terres agricoles ou de déterminer l'emplacement des aérodromes. Nous comprenons également de la réponse du ministre Garneau à l'UPA « que les questions relatives au choix de l'emplacement et à la construction d'un aérodrome relèvent du promoteur ». Cependant, nous sommes d'avis que les projets récréatifs comme celui proposé par Gestion DGNE Inc. ne doivent pas être synonymes d'un développement irresponsable du territoire. Les citoyens ne peuvent que s'indigner face au massacre des terres et des écosystèmes, des atteintes à leur santé et à leur qualité de vie au profit de projets qui ne bénéficieront qu'à un faible nombre d'individus et qui ne sont, au surplus, d'aucune utilité publique. Lorsqu'un entrepreneur souhaite développer une entreprise touristique, il est soumis à différentes règles autant municipales que provinciales. Des règles aussi élémentaires que celles en lien avec les notions de bon voisinage de respect mutuel assurant le fondement civique de la vie en société. Rappelons en effet que l'article 976 du Code civil du Québec (1991, c.64) prévoit que les « *voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la*

nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux ». Il ne fait nul doute que l'aérodrome projeté ne respectera en rien les usages locaux dans cette municipalité paisible et que la pollution sonore engendrée par les avions va sans aucun doute outrepasser les limites de la tolérance des citoyens. De plus, l'article 1457 de cette même loi prévoit que :

« Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui.

Elle est, lorsqu'elle est douée de raison et qu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice qu'elle cause par cette faute à autrui et tenue de réparer ce préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel.

Elle est aussi tenue, en certains cas, de réparer le préjudice causé à autrui par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait des biens qu'elle a sous sa garde ».

Plusieurs éléments du projet proposé par Gestion DGNE Inc. porteront préjudice aux citoyens. Ce que nous décrivons dans le présent projet est le fait que Gestion DGNE Inc. ne semble pas être soumis aux mêmes obligations que tout bon citoyen corporatif en raison des privilèges que la loi lui accorde en vertu de la dimension aéronautique de son projet. Aucune autre entreprise ne pourrait, à ce point, contourner les règles du jeu de la sorte. Un aérodrome privé n'est pas un aéroport certifié et jouit pourtant des mêmes privilèges. **Cela nous apparaît être un non-sens étant donné leur usage respectif complètement différent, l'un étant d'ordre récréatif tandis que l'autre a un caractère essentiel et utilitaire à l'ensemble de la collectivité.**

Malgré tout, nous ne pouvons cependant que manifester notre satisfaction quant à la reconnaissance des nouveaux pouvoirs qui sont conférés au ministre des Transports du Canada soit « interdire l'aménagement d'un aérodrome donné si j'estime que cet aménagement risque de compromettre la sécurité aérienne ou qu'il n'est pas dans l'intérêt public » (lettre de réponse à l'opposition de l'UPA Lanaudière). Nous comprenons en effet que des modifications législatives récentes ont été apportées, lesquelles ont pour but d'améliorer la sécurité aérienne et protéger l'intérêt public. Bien que ces modifications ne soient pas en vigueur, il demeure que l'esprit de celles-ci devrait guider les décisions du ministre.

Par le passé, de nombreux problèmes ont été vécus par les aérodromes et les communautés touchées en regard de l'aménagement, de l'emplacement, des consultations, etc. Il faut donc se questionner sur le sens à accorder à la notion d'intérêt public, un concept qui peut donner matière à interprétation. À ce propos, mentionnons que le sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité, de Transports Canada a précisé ce que pouvait constituer l'intérêt public lors de son témoignage du 18 novembre 2014 dans le cadre des délibérations du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications³². Au cours de ces délibérations, la sénatrice

³² Témoignage de Donald Roussel, sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité, de Transports Canada, 18 novembre 2014, Délibérations du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications. Fascicule 11 - Témoignages du 18 novembre 2014. En ligne. <http://www.parl.gc.ca/content/sen/committee/412/TRCM/11EV-51739-F.HTM>

Josée Verner lui a adressé la question suivante :

«Dans l'hypothèse où un projet d'aménagement ou d'agrandissement d'un aéroport est conforme à la réglementation fédérale, mais qu'il contrevient à des lois provinciales ou à des règlements municipaux en matière d'aménagement du territoire -- ou bien, dans le cas du Québec, en ce qui concerne la protection du territoire agricole --, quels sont les critères qui vous permettraient de recommander une décision au ministre? En d'autres mots, pouvez-vous rejeter ce projet automatiquement et demander au promoteur ou à l'exploitant de recommencer à zéro?»

À cette importante question le sous-ministre a offert la réponse suivante :

«Trois éléments sont liés à l'intérêt public : les éléments sociaux et leur effet sur les résidents locaux, les impacts environnementaux, positifs ou négatifs, et les impacts économiques reliés au service aéroportuaire dans son ensemble. C'est l'ensemble des éléments qui appelle la décision, ainsi, chaque cas sera un cas d'espèce, mais il faudra également voir de quelle manière on fait participer les provinces et les municipalités lors de ces discussions.»

Si l'on s'en remet à cette définition, il nous apparaît clair que le projet de Gestion DGNE Inc. va à l'encontre de l'intérêt public tant en ce qui concerne ses effets négatifs sur les résidents locaux, ses impacts également négatifs sur l'environnement et les faibles retombées économiques pour la communauté. Pour les citoyennes et les citoyens de Saint-Cuthbert, ce projet n'est certainement pas le bienvenu dans leur municipalité, ce dernier ne répondant en aucun cas à leur vision du développement durable.

Conclusion

Dans le présent mémoire, nous avons tenté de mettre en valeur ce qui anime la communauté de Saint-Cuthbert. Les valeurs qui sont partagées par ses citoyens, leurs préoccupations environnementales et patrimoniales qui ne sont aucunement compatibles avec un projet comme celui mis de l'avant par Gestion DGNE Inc.

Nous avons également tenté de démontrer tout au long du présent mémoire que **ce projet allait à l'encontre de l'intérêt public**. Nous avons en effet mis en évidence les nombreux impacts négatifs de l'aérodrome projeté sur les citoyens, leur quiétude et leur qualité de vie. Nous avons également évoqué de nombreux dangers que comporte le projet sur l'environnement. Nous avons enfin mis en évidence que les principales retombées économiques du projet ne profiteront essentiellement qu'au promoteur qui exploitera, de surcroît, un aérodrome voué exclusivement à des fins récréatives. Il est clair pour nous que de demander à toute une communauté de subir les nombreux impacts négatifs pour permettre à un entrepreneur qui bénéficierait de règles particulières (juridiction fédérale exclusive) est loin d'être acceptable socialement. Ces citoyens subiront d'importants préjudices de toutes parts.

Pour l'ensemble de ces considérations, nous vous demandons Monsieur le ministre de vous prévaloir des pouvoirs qui vous sont conférés et de prendre un arrêté ministériel pour interdire l'aménagement d'un aérodrome à Saint-Cuthbert.

Annexe 1 – Lettres et résolutions d'appui



Municipalité Régionale de Comté de D'Autray

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire de la Municipalité régionale de comté de D'Autray tenue à Berthierville, au lieu ordinaire des séances, le **mercredi 4 mai 2016 à 19 heures**, et à laquelle étaient présents :

- M. Gaétan Gravel, maire de Ville de St-Gabriel et préfet de la MRC de D'Autray;
- M. Richard Giroux, maire de la Municipalité de Sainte-Geneviève-de-Berthier et préfet suppléant;
- M. Jacques Patry, maire de la Municipalité de Saint-Barthélemy;
- Mme Manon Rainville, mairesse de la Municipalité de Saint-Gabriel-de-Brandon;
- Mme Lynda Pelletier, maire suppléante de la ville de Lavaltrie;
- M. François Drainville, maire de la Municipalité de La Visitation-de-l'Île Dupas;
- M. Bruno Vadnais, maire de la Municipalité de Saint-Cuthbert;
- Mme Francine Bergeron, mairesse de la Municipalité de Mandeville;
- M. Guy Paradis, maire de la Municipalité de Saint-Norbert.
- M. Jean-Luc Barthe, maire de la Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola;
- M. Gérard Jean, maire de la Municipalité de Lanoraie;
- M. Yves Germain, maire de la Municipalité de Saint-Didace;
- M. Denis Gamelin, maire de la Municipalité de Saint-Cléophas-de-Brandon;
- M. Mario Houle, maire de la Municipalité de Sainte-Élisabeth;
- Mme Suzanne Nantel, mairesse de la Ville de Berthierville;
- M. Yves Morin, représentant de Ville de Saint-Gabriel.

Lesquels forment quorum sous la présidence de M. Gaétan Gravel, préfet. Sont aussi présents à cette séance, Mme Danielle Joyal, secrétaire-trésorière et directrice générale, M. Bruno Tremblay, directeur général adjoint et directeur du service d'aménagement et Mme Josée Rondeau, assistante du greffe.

PISTE D'ATERRISSAGE À SAINT-CUTHBERT

CONSIDÉRANT QUE Gestion DGNE inc. (M. Guillaume Narbonne) a acquis une propriété sur laquelle il entend aménager une piste d'atterrissage et y construire un aérodrome;

CONSIDÉRANT QUE Gestion DGNE inc. a l'intention d'obtenir un permis à cet effet auprès de Transports Canada et désire ainsi contourner les réglementations municipales et les lois provinciales;

CONSIDÉRANT QUE le zonage municipal ne permet pas ce projet sur le terrain appartenant à Gestion DGNE Inc.;

CONSIDÉRANT QUE l'aménagement de la piste d'atterrissage passe sur un cours d'eau et que Gestion DGNE inc. devrait obligatoirement obtenir un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et Lutte contre les changements climatiques avant d'exécuter des travaux;

CONSIDÉRANT QUE le projet de Gestion DGNE inc. prévoit le déboisement d'environ 5 à 6 hectares et qu'il y a lieu de faire une étude d'impact environnemental ou un inventaire d'espèces vulnérables avant d'autoriser le projet puisque le propriétaire est susceptible de détruire des plantes et la faune lors de l'aménagement de la piste d'atterrissage et la construction de l'aérodrome;

CONSIDÉRANT QU'un projet de règlement sur l'aviation prévoit qu'un aérodrome devrait, dans la mesure du possible, se situer à plus de 4 000 mètres d'un développement urbain, d'une école ou d'un secteur commercial;

... Verso

CONSIDÉRANT QUE le projet se situe à une distance beaucoup moindre que 4 000 mètres d'un développement urbain, d'une école et des zones commerciales situés en la municipalité de Saint-Norbert et sera à proximité d'une garderie située sur le Petit rang Sainte-Catherine;

CONSIDÉRANT QUE la piste d'atterrissage de 3000 pieds (915 m) de long et de 200 pieds (60 m) de large laisse prévoir qu'il y aura des appareils qui occasionneront beaucoup de bruit causant ainsi nuisance aux propriétaires et résidents situés dans l'environnement, autant à Saint-Norbert qu'à Saint-Cuthbert, et peuvent avoir un effet sur la santé des gens;

CONSIDÉRANT QUE les producteurs agricoles environnants s'opposent au projet de l'aérodrome et que l'Union des producteurs agricoles appuie la municipalité et les citoyens dans leur démarche d'opposition au projet comme elle en a fait mention dans une lettre et une résolution de leur conseil d'administration à cet effet;

CONSIDÉRANT QUE les résidents de Saint-Cuthbert ont fermement démontré à M. Guillaume Narbonne, promoteur du projet, leur mécontentement et qu'une pétition préliminaire de 240 noms lui a été déposée lors d'une soirée d'information portant spécifiquement sur le projet de l'aérodrome;

CONSIDÉRANT QUE le projet de Gestion DGNE inc. est seulement récréatif et est non essentiel au transport des personnes;

CONSIDÉRANT QUE le projet de Gestion DGNE inc. ne rencontre pas le critère de l'acceptabilité sociale;

CONSIDÉRANT QUE cette démarche auprès du ministre des Transports Canada est appuyée par la municipalité de Saint-Cuthbert, la municipalité de Saint-Norbert et la Fédération de l'UPA de Lanaudière;

CONSIDÉRANT QUE la municipalité de Saint-Cuthbert sollicite l'appui de la MRC de D'Autray;

Résolution n° CM-2016-05-148

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par Mme Francine Bergeron, appuyée par M. Bruno Vadnais, d'appuyer la municipalité et les citoyens de Saint-Cuthbert et de demander à l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada :

1. de ne pas émettre de permis à Gestion DGNE inc. pour l'aménagement d'une piste d'atterrissage et de la construction d'un aérodrome;
2. que le projet de l'aérodrome fasse l'objet d'un arrêté ministériel, comme ce fut le cas pour le projet d'aéroport des municipalités de Terrebonne et de Mascouche;
3. que Gestion DGNE inc. soit tenue d'obtenir un certificat d'autorisation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec en vertu de la loi sur la qualité de l'environnement avant de réaliser le projet de l'aérodrome.

Le préfet demande le vote. La résolution est adoptée à l'unanimité.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

CE 5 MAI 2016



Danielle Joyal

Secrétaire-trésorière et directrice générale

(Sujet à ratification à la prochaine rencontre)



Extrait du procès-verbal
ou
Copie de résolution

Municipalité de Saint-Cuthbert

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-CUTHBERT, DANS LE COMTÉ DE BERTHIER, tenue à l'heure et au lieu ordinaire de ses délibérations, lundi le vingt-cinquième jour du mois de janvier de l'an deux mille seize à laquelle il y avait quorum et sont présents :

M. Le Maire : Bruno Vadnais

Les membres du conseil : M. Éric Deschênes
M. Pierre Ducharme
M. Yvon Tranchemontagne
M. Michel Laferrière
M. Jean-Pierre Doucet
M. Gérald Toupin

2. RÉSOLUTION À TRANSPORT CANADA.

Attendu que l'entreprise ULM Québec a fait une demande de modification du règlement de zonage pour permettre l'opération d'un centre aéro-récréatif ainsi qu'un centre de détente comprenant hébergement et restauration dans la zone numéro 20 VH du plan de zonage municipal ;

Attendu que le conseil municipal a présenté un projet de règlement modifiant le règlement de zonage afin de créer une nouvelle zone à même la zone 20VH pour permettre les activités et les usages prévus par ULM Québec ;

Attendu qu'à l'assemblée régulière du conseil du 11 janvier 2016, le conseil a présenté le premier projet de règlement aux personnes présentes à cette assemblée et que la quinzaine de personnes présentes à celle-ci, ont démontré leur mécontentement et ont demandé de ne pas adopter le projet de règlement 265 ;

Attendu que le conseil a suspendu les procédures d'adoption du projet de règlement 265 à l'assemblée du 11 janvier 2016, pour permettre au promoteur de présenter ce projet à la population suite à un communiqué qui a été expédié via le bulletin municipal afin que les personnes intéressées puissent y assister ;

Attendu que lors de la présentation du projet par M. Guillaume Narbonne, représentant d'ULM Québec, en date du 18 janvier 2016, les membres du conseil présent à cette présentation, ont constaté que près de la centaine des personnes présentes ont manifesté vivement leur désaccord à la réalisation du projet d'ULM Québec ;

Attendu que le projet d'ULM Québec prévoit la réalisation de deux pistes d'atterrissage et la réalisation d'un aérodrome comprenant toutes activités connexes à un aéroport afin de permettre ainsi l'utilisation de la piste d'atterrissage et de décollage pour des avions légers et des appareils ultra légers ;

Attendu qu'ULM Québec entend demander un permis à Transport Canada pour permettre la réalisation de sa piste d'atterrissage et d'un aérodrome sans avoir obtenu au préalable la modification du règlement de zonage municipal qui permettrait la réalisation de leur projet ;



Extrait du procès-verbal
ou
Copie de résolution

Municipalité de Saint-Cuthbert

Attendu que les personnes habiles à voter de Saint-Cuthbert ont démontré au promoteur du projet leur mécontentement et leur désaccord à la réalisation du projet et ont déposé une pétition de 240 noms des personnes du voisinage s'opposant à celui-ci ;

Attendu que le conseil municipal a abandonné la procédure d'adoption d'un projet de règlement modifiant le règlement de zonage puisque les personnes habiles à voter ont démontré clairement leur opposition et que de toute façon, elles auraient bloqué le règlement lors d'une demande d'un processus référendaire ;

Attendu que le projet d'ULM Québec est seulement récréatif et est non essentiel au transport des personnes ;

Attendu que le conseil municipal considère le projet d'ULM Québec comme antisocial ;

En conséquence, il est proposé par M. Pierre Ducharme appuyé par M. Jean-Pierre Doucet et résolu que le conseil de la Municipalité de Saint-Cuthbert demande à Transport Canada de prendre en considération la présente résolution et de ne pas accorder un permis pour la réalisation de pistes d'atterrissage ou d'un aérodrome par ULM Québec ou par toutes autres personnes ou entreprises sur les lots numéros 4 261 174, 4 261 175 et 4 261 176 du cadastre rénové du Québec

Adoptée à l'unanimité.

Certifie copie conforme à Saint-Cuthbert
ce 26e jour du mois de janvier 2016.

Richard Lauzon.
Directeur général et secrétaire-trésorier

rés. 01-30-2016



Municipalité
de St-Norbert

Extrait de Procès-verbal ou copie de résolution

Du 14 mars 2016

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-NORBERT

À la session ordinaire du Conseil de la municipalité de Saint-Norbert, tenue le 14 mars 2016 à laquelle étaient présents, les conseillères, les conseillers suivants :

Mesdames Jacynthe Leduc, Annie Boucher, Lise L'Heureux et Messieurs Claude Thouin, Michel Lafontaine et Jocelyn Denis formant le quorum sous la présidence du maire, Monsieur Guy Paradis.

Monsieur Jean-François Lévis, directeur général et secrétaire-trésorier était également présent.

Il a été résolu

**(16-03-027) APPUI À LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-CUTHBERT –
PROJET D'AÉROPORT ET PISTE D'ATERRISSAGE POUR
ULTRAS-LÉGERS**

CONSIDÉRANT le projet de construction d'un aéroport et d'une piste d'atterrissage pour ultras-légers prévu dans la municipalité de Saint-Cuthbert ;

CONSIDÉRANT la pétition reçue signée par des citoyens de Saint-Norbert, contre le projet ;

CONSIDÉRANT l'impact négatif, notamment au niveau sonore, que le projet pourrait engendrer ;

EN CONSÉQUENCE ET POUR CES MOTIFS,


Il est proposé par Michel Lafontaine
Appuyé par Jocelyn Denis
Le maire demande le vote

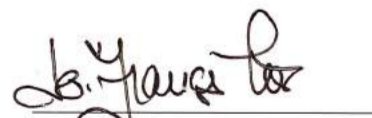
Et résolu à l'unanimité.

D'appuyer la municipalité de Saint-Cuthbert et ses citoyens dans ses démarches visant à empêcher l'implantation d'un aéroport et d'une piste d'atterrissage pour ultras-légers.

Copie conforme aux procès-verbaux

Ce 16e jour du mois de mars de l'an deux mille seize.
Signé le 16 mars 2016.


Guy Paradis
Maire


Jean-François Lévis
Directeur général/secrétaire-trésorier

4, rue Laporte
St-Norbert(Québec)
J0K 3C0

Tél. : 450-836-4700
Fax. : 450-836-4004
municipalité@saint-norbert.net
www.saint-norbert.net

TRANSMISSION PAR COURRIEL

Le 2 mai 2016

Monsieur Marc Garneau, ministre des Transports du Canada
Monsieur Jean-Claude Poissant, secrétaire parlementaire du ministre
de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Monsieur, Pierre Paradis, ministre de l'Agriculture du Québec
À tous les députés lanaudois provinciaux et fédéraux
À tous nos partenaires impliqués dans le dossier

**Objet : Opposition de l'UPA de Lanaudière à l'implantation d'un aérodrome à
St-Cuthbert**

Madame, Monsieur,

À notre conseil d'administration du 22 avril dernier, il a été convenu d'adresser la résolution ci-jointe à tous nos collaborateurs pour signifier notre opposition à la construction d'un aérodrome dans la municipalité de Saint-Cuthbert.

Ce projet d'aérodrome, tout comme celui de l'aéroport de Mascouche, met une fois de plus en lumière toute l'incohérence législative entourant ce type de dossier. C'est un non-sens qu'en vertu de dispositions fédérales, un projet comme l'implantation d'un aéroport ne soit soumis à pratiquement aucune législation ou balise provinciale.

Nous vous remercions pour l'attention portée à la présente et nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le président,



Marcel Papin

p. j. Résolution du C.A. de la FUPAL du 22 avril 2016



Aérodrome à St-Cuthbert

- CONSIDÉRANT** que le Syndicat UPA Autray a été informé que l'entreprise ULM Québec projette de construire un centre aérorécréatif à St-Cuthbert, dont les pistes d'atterrissage avoisineraient la zone agricole;
- CONSIDÉRANT** que la municipalité de Saint-Cuthbert est fortement agricole et que ce projet aurait des impacts négatifs sur le territoire et les activités agricoles, mettant ainsi en péril les entreprises agricoles avoisinantes au projet;
- CONSIDÉRANT** que les producteurs agricoles de la municipalité de Saint-Cuthbert sont très inquiets pour leurs entreprises et s'opposent formellement au projet ULM Québec;
- CONSIDÉRANT** que le promoteur prévoit se servir de la juridiction fédérale pour implanter un centre aérorécréatif, sans aucun égard, ni à la protection des activités agricoles déjà existantes, ni aux autres outils d'aménagement dont les municipalités se sont dotés pour harmoniser les activités sur leur territoire;
- CONSIDÉRANT** que lors de la présentation du projet, les citoyens et la municipalité de St-Cuthbert ont également manifesté leur désaccord au projet d'ULM Québec;
- CONSIDÉRANT** que le promoteur a fait l'acquisition du terrain et prévoit débiter les travaux le 1^{er} juillet 2016.

SUR MOTION DÛMENT PROPOSÉE ET APPUYÉE, IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU QUE LA FÉDÉRATION DE L'UPA DE LANAUDIÈRE DEMANDE :

1. Un arrêté ministériel du ministre des Transports du Canada interdisant la construction d'un aérodrome dans la municipalité de Saint-Cuthbert;
2. L'appui de la Confédération de l'UPA dans ce dossier.
3. L'appui de la municipalité de St-Cuthbert, notamment en conservant ses règlements d'urbanisme qui interdisent l'implantation d'un centre aérorécréatif sur son territoire.

Copie certifiée conforme

Faite à Joliette, ce vingt-huitième jour d'avril de l'an deux mille seize.



Gilbert Nicole, secrétaire

RÉSOLUTION

Opposition au projet d'aménagement d'une piste d'atterrissage dans la zone agricole de St-Cuthbert - Gestion DGNE / ULM Québec

CONSIDÉRANT que le Syndicat UPA Autray a été informé que l'entreprise ULM Québec projette de construire un centre aërorécréatif à St-Cuthbert dont les pistes d'atterrissage empièteraient dans la zone agricole;

CONSIDÉRANT que le promoteur prévoit se servir de la juridiction fédérale pour empiéter dans la zone agricole, sans aucun égard à la protection du territoire et des activités agricoles déjà existantes;

CONSIDÉRANT que la municipalité de Saint-Cuthbert est fortement agricole et que ce projet aurait des impacts négatifs sur le territoire et les activités agricoles, mettant ainsi en péril les entreprises agricoles avoisinantes au projet;

CONSIDÉRANT que les producteurs agricoles de la municipalité de Saint-Cuthbert sont très inquiets pour leurs entreprises et s'opposent formellement au projet ULM Québec;

CONSIDÉRANT que lors de la présentation du projet, les citoyens de St-Cuthbert ont également manifesté leur désaccord au projet d'ULM Québec;

CONSIDÉRANT que la municipalité de Saint-Cuthbert s'est également opposée au projet d'ULM Québec.

SUR MOTION DÛMENT PROPOSÉE ET APPUYÉE, IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU QUE LE SYNDICAT UPA AUTRAY :

- S'oppose formellement au projet ULM Québec;
- Appui la démarche de la municipalité de St-Cuthbert laquelle va dans le sens des intérêts du territoire et des activités agricoles.

Copie certifiée conforme

Fait à Joliette, ce 19^e jour du mois de février 2016



Dominique Ste-Marie, secrétaire

Joliette, le 14 avril 2016

L'Honorable Marc Garneau
Ministre des Transports du Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Objet : Projet d'aérodrome sur le territoire de Saint-Cuthbert

Monsieur le Ministre,

Par la présente, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) vous transmet les préoccupations environnementales que suscite le projet d'aérodrome situé au 3 000, rue Bélanger à Saint-Cuthbert dans la région de Lanaudière au Québec.

Premièrement, nous nous inquiétons de la possibilité d'un impact sur la santé de la population et de l'environnement en raison des retombées atmosphériques de métaux lourds présents dans le carburant pour petit avion, exemple le plomb. Cette inquiétude provient du fait que plusieurs résidences familiales sont situées à moins de 1 000 mètres de la piste d'atterrissage et que nous ignorons le niveau d'achalandage ainsi que la taille des avions qui utiliseront l'aérodrome. Dans la Stratégie de gestion des risques pour le plomb, publié par Santé Canada en février 2013, on mentionne, entre autres, les éléments suivants :

- « On dispose de beaucoup d'études montrant l'influence néfaste sur le QI de l'exposition précoce au plomb chez les enfants d'âge scolaire, les données indiquant une baisse du QI lorsque la concentration sanguine de plomb augmente. »
- « Dans le cadre d'une étude menée en Caroline du Nord, les enfants, habitant entre 500 et 1 000 m d'un aéroport, où du carburant d'aviation contenant du plomb était utilisé, avaient des concentrations de plomb dans le sang supérieures à celles d'autres enfants (Miranda *et al.*, 2011). Au Canada, d'après l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP), alors que les rejets industriels de plomb ont diminué, la contribution à la totalité des rejets de plomb dans l'air provenant des avions a augmenté pour passer d'environ 9 % en 2000 à environ 17 % en 2009. »

Deuxièmement, depuis 2009, la municipalité, les citoyens et les agriculteurs de Saint-Cuthbert sont engagés et mobilisés afin d'améliorer l'environnement de la rivière Chicot et de son bassin hydrographique, qui fait partie intégrante du patrimoine naturel et culturel du village. Cette amélioration passe par le respect de la bande de protection riveraine du réseau hydrographique

de la rivière Chicot. La protection des bandes riveraines fait partie de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. De part le territoire couvert par le projet, nous nous inquiétons qu'une partie du travail entrepris depuis sept ans soit compromis.

Troisièmement, les travaux nécessiteraient le déboisement de 5,6 ha de forêt. Actuellement, nous ignorons si le site recèle des espèces protégées, exemple l'ail des bois que nous retrouvons dans de nombreuses érablières de la région de Lanaudière. Un inventaire devrait être complété avant que tout travaux ne soient autorisés.

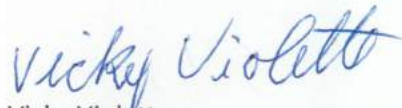
Quatrièmement, de nombreux citoyens ont choisi Saint-Cuthbert pour sa tranquillité et le peu de bruit que nous y retrouvons. La présence d'un achalandage important de cet aéroport viendrait compromettre la quiétude et la qualité de vie de la population qui est venue s'établir dans ce milieu.

En terminant, le projet est contesté par deux groupes de citoyens et la municipalité de Saint-Cuthbert. L'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous. Même si le promoteur a entamé sa propre consultation publique, cette démarche devrait être menée par un tiers indépendant, qui s'assurerait que toutes les préoccupations et les commentaires des citoyens soient pris en compte avant l'acceptation du projet.

Pour toutes ces raisons, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière demande à ce que le projet d'aéroport sur le territoire de Saint-Cuthbert fasse l'objet d'un arrêté ministériel, comme ce fut le cas pour un projet similaire sur les territoires de Terrebonne et de Mascouche.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale,



Vicky Violette

vicky.violette@crelanaudiere.ca

c.c. Monsieur Bruno Vadnais, maire de Saint-Cuthbert
Monsieur Guillaume Narbonne, président Gestion DGNE Inc.



Saint-Cuthbert, le 13 mai 2016

L'Honorable Marc Garneau
Ministre des Transports du Canada
Chambre des communes
Ottawa, Ontario, K1A 0A6

Objet: Projet d'aérodrome sur le territoire de Saint-Cuthbert

Monsieur le Ministre,

Cette lettre a pour but de vous énoncer les raisons pour lesquelles le regroupement citoyen Les Amis de la Chicot s'oppose au projet d'aérodrome prévu à Saint-Cuthbert, Québec.

Saint-Cuthbert est une municipalité de quelque 1800 résidents dans Lanaudière au Québec qui a fièrement de fêté ses 250 ans au cours de l'année 2015. Les citoyens et la municipalité ont unis leurs énergies et leurs compétences afin de célébrer cet anniversaire. Plusieurs événements ont marqués les quatre saisons de cette année mémorable. Le succès de cette année de célébrations s'explique par le dévouement de ses citoyens, par leur engagement et leur appartenance envers leur municipalité. La participation en grand nombre des citoyens aux divers événements a démontré sans équivoque leur attachement et leur intérêt pour leur municipalité.

Depuis 2009, Les Amis de la Chicot, un comité de citoyens bénévoles, ont entrepris d'initier et d'appuyer des projets qui suscitent l'implication citoyenne et la revitalisation de Saint-Cuthbert en mettant de l'avant les préoccupations environnementales comme enjeu au coeur de notre municipalité. Ce regroupement de citoyens traite des conditions environnementales de la rivière Chicot et de ses affluents, ainsi que de toutes celles touchant notre région. Saint-Cuthbert est

une municipalité où les citoyens sont unis par un désir de cohabitation avec la nature, leur environnement et leur communauté.

Pour les Amis de la Chicot, l'implantation d'un aérodrome récréotouristique n'est d'aucun intérêt public et constitue un net recul sur les avancées en matière d'environnement acquises depuis 2009. Nous ne pouvons que déplorer les conséquences de la construction d'un aérodrome, d'une   cole de pilotage et le vol des avions et autres ultra-légers motorisés (ULM) sur notre communauté. Nous craignons que la pollution par le bruit, la pollution de l'air, du sol, de l'eau, détériorent notre environnement. Nous craignons que l'implantation de l'aérodrome amène la destruction d'habitats pour la faune et la flore. Nous craignons les conséquences causées par cette installation récréotouristique et nous la trouvons en contradiction avec les efforts faits notamment par les agriculteurs envers l'environnement et ne voyons en aucune manière ses retombées économiques. De plus, la présence d'une   cole de pilotage nous fait craindre pour la sécurité des résidents avoisinants le futur aérodrome ainsi que pour une pollution du bruit accrue causées par les nombreux décollages et atterrissages mis en pratique.

Nous avons entrepris de prendre soin de notre communauté, d'embellir le voisinage avec le comité horticole Les Pouces verts, de faire notre part pour un environnement sain, d'encourager des pratiques respectueuses, de célébrer nos richesses naturelles et de partager notre savoir dans notre communauté. Nous ne pouvons accepter qu'un aérodrome soit construit au coeur de notre territoire sans que nous n'ayons notre mot à dire. Nous ne pouvons accepter que notre communauté soit divisée. Nous ne voulons pas apprendre à interrompre nos conversations à chaque passage d'un ULM. Nous souhaitons conserver les avancées en matière d'environnement au sein de notre municipalité, continuer à améliorer notre milieu de vie et progresser vers un Saint-Cuthbert uni et vert. Nous voulons être fiers des terres et du milieu que nous l  guerons à nos enfants.

D'après le projet présenté par le promoteur, les résidents des territoires avoisinants du futur aérodrome verrons leur quiétude anéantie, un ruisseau sera coupé sur 200' de largeur par le passage d'une des pistes d'atterrissage, il s'en suivra des changements écologiques et les propriétés perdront de leur valeur.

Au nom du comité des Amis de la Chicot, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de ne pas accepter que notre milieu de vie et notre unité citoyenne soient détruits et, de refuser de permettre l'aménagement de l'aérodrome de Gestion DGNE inc., représentée par monsieur Guillaume Narbonne.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Catherine Granche

Présidente du comité Les Amis de la Chicot

catherinegranche@gmail.com

c.c Monsieur Richard Lauzon, directeur de la municipalité de Saint-Cuthbert
Monsieur Bruno Vadnais, maire de la municipalité de Saint-Cuthbert
Monsieur Guillaume Narbonne, président de Gestion DGNE inc.

Saint-Cléophas-de-Brandon

le 5 mai 2016

Objet : **Projet d'aérodrome à Saint-Cuthbert**

Monsieur David Heurtel
Ministre du développement durable,
de l'environnement et de la lutte aux
changements climatiques

Monsieur le Ministre,

Issu de la Politique nationale de l'Eau instaurée en 2002, l'Organisme des bassins versants de la zone Bayonne a comme mission de contribuer à la gestion durable des ressources en eau des territoires qui lui ont été confiés par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) du Québec.

Cette mission s'articule autour de trois axes, soit : la concertation, la sensibilisation et l'action. Zone Bayonne se préoccupe donc de la « santé » des cours d'eau et c'est ce qui nous amène à soulever notre grande préoccupation à propos d'un projet d'aérodrome dans le bassin versant de la rivière du Chicot, dans la municipalité de Saint-Cuthbert.

Selon les informations que nous avons sur ce projet, il est prévu, dans une première phase, de déboiser 5,6 ha sur un terrain traversé par un ruisseau faisant partie du réseau hydrographique de la rivière du Chicot. Nous ne savons pas quelle est la mesure des travaux d'excavation qui y seront à réalisés et il nous apparaît légitime de nous poser de nombreuses questions.

Quel impact ce projet aura-t-il sur la flore et la faune de cet endroit ? Y a-t-il des milieux humides ou des milieux hydriques sensibles ? Y a-t-il des espèces à statut précaire, vulnérables ou menacées ?

Depuis 2009, la municipalité, les citoyens et les agriculteurs de Saint-Cuthbert sont engagés et mobilisés afin d'améliorer l'environnement de la rivière Chicot et de son bassin hydrographique, qui fait partie intégrante du patrimoine naturel et culturel du village. Cette amélioration passe par le respect de la bande de protection riveraine du réseau hydrographique de la rivière Chicot. Nous nous inquiétons donc qu'une partie du patrimoine naturel protégé par la population depuis ce temps ne soit compromis.

La municipalité, les citoyens et les propriétaires tant agricoles que résidentiels en périphérie du lieu où ce projet serait construit ont aussi entrepris une campagne d'opposition très organisée.

Cela nous indique de façon claire que l'acceptabilité sociale n'est vraiment pas au rendez-vous.

Même si le promoteur a entamé sa propre consultation publique, cette démarche devrait être menée par un tiers indépendant, qui s'assurerait que toutes les préoccupations et les commentaires des citoyens soient pris en compte avant l'acceptation du projet.

L'Organisme des bassins versants de la zone Bayonne demande donc à ce que le projet d'aérodrome sur le territoire de Saint-Cuthbert fasse l'objet d'un arrêté ministériel, comme ce fut le cas pour un projet similaire sur les territoires de Terrebonne et de Mascouche.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président du conseil d'administration,



Gilles Côté

CC : Mon Monsieur Marc Garneau Ministre des transport au gouvernement du Canada
Monsieur André Villeneuve Député de Berthier
Madame Ruth Ellen Brosseau Député fédérale de Berthier-Maskinongé
Madame Lise Thériault Vice-Première Ministre et Ministre responsable de la région de Lanaudière,
Monsieur Gaétan Morin, président de la Table des préfets
Monsieur Gaétan Gravel, préfet de la MRC de D'Autray
Monsieur Bruno Vadnais, maire de Saint-Cuthbert



POUR LA CRÉATION D'UN RÉSEAU VERT ET BLEU
DANS LA GRANDE RÉGION ÉCOLOGIQUE DU GRAND MONTRÉAL



3 mai 2016

Regroupement de citoyens opposés à l'aérodrome de Saint-Cuthbert
A/S Jean-Marc Lambert

Objet : Lettre d'appui à votre organisation

Bonjour,

Par cette lettre, le Mouvement Ceinture Verte appuie votre position quant au projet d'aérodrome de Saint-Cuthbert : un projet qui perturbera les milieux naturels et la qualité de vie des citoyens. Bref, un projet qui n'a pas sa place dans la Ceinture Verte du Grand Montréal.

Le Mouvement Ceinture Verte se réjouit donc que des citoyens comme vous se soient regroupés pour contrer un tel projet qui ne plaît à personne.

Grâce à vos actions, nous espérons que ce projet d'aérodrome ne verra jamais le jour et n'endommagera pas la Ceinture Verte du Grand Montréal.

Nous serons donc très heureux de supporter vos initiatives à travers les différents moyens que nous avons à notre disposition.

Le Mouvement Ceinture Verte œuvre à la création d'une Ceinture Verte dans la région écologique du Grand Montréal, c'est-à-dire au développement d'un réseau dynamique de milieux naturels et agricoles protégés et mis en valeur afin d'en assurer la fonctionnalité écologique, la pérennité et l'accessibilité à la population.

En espérant le succès de votre démarche, veuillez recevoir l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Sylvain Perron
Coordonnateur du Mouvement Ceinture Verte
Tél. : 514-871-4932 p. 1455
Courriel : info@ceintureverte.org



Nicolas Marceau
Député de Rousseau
Porte-parole de l'opposition officielle
en matière de finances et revenu

Sainte-Julienne, le 9 mai 2016

L'honorable Marc Garneau
Ministre des Transports
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a présentement deux projets d'aménagement d'aérodromes en discussion sur le territoire de Lanaudière, soit celui de Mascouche-Terrebonne et celui de Saint-Cuthbert. Vous savez aussi certainement que les citoyens et les municipalités concernés se sont prononcés contre ces projets.

Mes collègues de l'opposition officielle de Lanaudière, Véronique Hivon (Joliette), Mathieu Traversy (Terrebonne), André Villeneuve (Berthier) et moi-même, sommes déçus que l'on tente d'outrepasser la volonté des citoyens, notamment en ignorant les plans de gestion et d'aménagement élaborés par les municipalités et le gouvernement du Québec. On prétend en effet que tout projet d'aérodrome n'a besoin que de l'aval du gouvernement fédéral pour pouvoir aller de l'avant, et ce, malgré un rejet clair des citoyens.

En ce sens, nous aimerions rappeler que le gouvernement du Québec a mis en place des lois en environnement et en agriculture afin de protéger les milieux humides et naturels, les cours d'eau, les forêts et le zonage agricole.

Enfin, nous souhaitons que tous projets de construction ou tous transferts d'aérodromes sur le territoire lanauchois soient assujettis aux lois du Québec, soient autorisés par le monde municipal concerné et enfin, obtiennent et démontrent une acceptabilité sociale non équivoque.

Les Lanaudois ne sont pas des locataires. Il leur appartient de prendre leurs décisions chez eux. Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations distinguées.

Nicolas Marceau
Député de Rousseau
Président du caucus des député(e)s de Lanaudière

c. c. Martine Ouellet, députée de Vachon et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, de stratégie maritime et d'électrification des transports
Michel Boudrias, député de Terrebonne
Monique Pausé, députée de Repentigny
Gabriel Ste-Marie, député de Joliette
Luc Thériault, député de Montcalm
Ruth Ellen Brosseau, députée de Berthier Maskinongé

Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
Bureau 2.23
Québec (Québec) G1A 1A4
Téléphone : 418 263-0688
Télécopieur : 418 643-0616

Bureau de circonscription
2450, rue Victoria, suite 2
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0
Téléphone : 450 831-8979
Sans frais : 1 800 889-4401
Télécopieur : 450 831-2093
nicolas.marceau.rous@assnat.qc.ca

St-Cuthbert, le 2 mai 2016

Madame Lise Thériault
Ministre responsable de la région de Lanaudière
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
Bureau 1.109
Québec (Québec)
G1A 1A4

Madame la Ministre,

Il m'a fait très plaisir de vous revoir à la soirée du 25 avril dernier à Anjou.

En tant que Ministre responsable de la région de Lanaudière, je me demandais si vous pouviez nous aider dans une cause qui tient à cœur aux citoyens de Saint-Cuthbert.

Nous sommes une petite municipalité très tranquille de 1839 habitants dont une grande partie du territoire est à vocation agricole, le reste étant destiné à la villégiature ainsi qu'à quelques quartiers résidentiels.

Or un promoteur a fait l'acquisition d'un vaste terrain pour aménager une piste d'atterrissage et y pratiquer des activités connexes à l'aviation : cours de pilotage, départ d'avions ultra légers (ULM), camping, restauration et hôtellerie.

Habités à la quiétude de la vie campagnarde, la population s'objecte vivement à ce projet qui entraînerait une pollution par le bruit. Le conseil municipal est également opposé au projet.



Toutefois, les permis d'aérodrome relèvent du gouvernement fédéral et il semble que si les autorités fédérales accordent le permis, celui-ci a préséance sur le zonage municipal et les règlements provinciaux.

Les citoyens manifestent leur opposition par une pétition qui doit être présentée au Ministre Marc Garneau (voir copie jointe). Une marche pacifique en opposition au projet a eu lieu samedi le 23 avril dernier.

Si vous jugez que la cause des résidents de Saint-Cuthbert est louable, vous serait-il possible, en tant que Ministre et Vice Première Ministre du Québec, de communiquer avec le Ministre Marc Garneau et lui demander de ne pas donner l'aval au projet

Je demeure disponible pour toute information additionnelle.

Recevez, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Daniel Colpron
Président de Amaro Inc.
Membre du comité consultatif d'urbanisme de Saint-Cuthbert

C.c. : M. Bruno Vadnais, Maire de Saint-Cuthbert

Annexe 2 – Pétition de la municipalité de Saint-Cuthbert

(La version longue incluant toutes les pages et les 1620 signatures est disponible sur demande).

Pétition d'opposition à un projet d'aérodrome à Saint-Cuthbert



Présentée à l'honorable Marc Garneau
Ministre de Transports Canada

Attendu que Gestion DGNE Inc. représenté par M. Guillaume Narbonne a acquis une propriété sur laquelle son entreprise entend aménager une piste d'atterrissage et les installations nécessaires à un aérodrome et celui-ci poursuit les démarches afin d'obtenir un permis auprès de Transports Canada ;

Attendu qu'il est d'intérêt public pour un tel projet :

- de respecter les règlements d'urbanisme de la Municipalité, d'obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement du Québec ainsi qu'une autorisation de la Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec ;
- de faire une étude d'impact environnemental ou un inventaire d'espèces menacées ou vulnérables puisqu'il y a risque d'affecter la faune et la flore ;
- de tenir compte du bruit causant nuisance aux résidents situés dans son environnement ;
- de considérer les facteurs socio-économiques et la dévaluation des immeubles situés sur le territoire avoisinant ;

Attendu qu'un projet de règlement, modifiant le règlement de l'aviation canadienne, prévoit qu'un aérodrome devrait, dans la mesure du possible, se situer à plus de 4 000 mètres d'un développement urbain, d'une école ou d'un secteur commercial ;

Attendu que le projet se situe à une distance moindre que 4 000 mètres d'un développement urbain, d'une école et des zones commerciales situés en la municipalité de Saint-Norbert et sera à proximité d'une zone habitée et d'une garderie située sur le Petit Rang Sainte-Catherine à Saint-Cuthbert ;

Attendu que les résidents de Saint-Cuthbert ont fermement démontré à M. Guillaume Narbonne, promoteur du projet, leur désapprobation et qu'une pétition préliminaire de 240 noms lui a été déposée lors d'une soirée d'information tenue le 18 janvier 2016 et portant spécifiquement sur le projet de l'aérodrome, avant même l'achat de la propriété par le promoteur ;

Attendu que la Municipalité de Saint-Cuthbert et ses citoyens considèrent le projet de Gestion DGNE Inc. comme antisocial ;

En conséquence, « nous, citoyens » de Saint-Cuthbert et de Saint-Norbert ainsi que des municipalités environnantes, demandons respectueusement à l'honorable Marc Garneau, ministre de Transports Canada, d'émettre un arrêté ministériel en vertu de l'article 43.1(1) de la loi sur l'aéronautique, interdisant l'aménagement d'un aérodrome en la Municipalité de Saint-Cuthbert.

NOM EN LETTRES MOULÉES

ADRESSE

SIGNATURE

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____
9. _____

